

Камчатское морское собрание  
Министерство культуры Камчатского края

# КАМЧАТСКИЙ ЛЕТОПИСЕЦ

Выпуск 4

Петропавловск-Камчатский  
Издательство «Камчатпресс»  
2015

УДК 908(571.66)  
ББК 63.3(2Камч)  
К18

**Камчатский летописец. Выпуск 4. — Петропавловск-К18 Камчатский: Изд-во «Камчатпресс», 2015. — 592 с., ил.**

ISBN 978-5-9610-0259-1

Четвёртый выпуск историко-краеведческого ежегодника включает четыре рубрики. Первая — «Листая пожелтевшие страницы» — воспроизводит раритетные работы, впервые опубликованные в 1890 и 1854 г., посвящённые Первой Камчатской экспедиции 1725—1730 гг. под руководством В. Й. Беринга и кругосветному плаванию военного транспорта «Або» в 1840—1842 гг. Рубрика «Чтобы помнили» продолжает список погибших в море, начатый в предыдущих выпусках. Авторские статьи рубрики «Из истории освоения Северо-Востока России» напоминают об основных вехах биографии великого исследователя Камчатки С. П. Крашенинникова и некоторых особенностях его научного творчества, рассказывают историю камчатского тралового флота, становления и развития военной гидрографии в прикамчатских водах. В рубрике «О времени и о себе» повествуется об участии моряков-тихоокеанцев в разминировании Суэцкого залива в 1974 г.

Издание предназначено для музейных работников, историков, аспирантов, студентов и всех интересующихся историей освоения Северо-Востока России и Камчатки.

**УДК 908(571.66)**

**ББК 63.3(2Камч)**

Редактор-составитель С. В. Гаврилов  
Оформление обложки О. В. Осиповой

ISBN 978-5-9610-0259-1

© Гаврилов С. В.,  
составление, 2015  
© Авторы, 2015

## СОДЕРЖАНИЕ

Сведения об авторах .....	4
---------------------------	---

### ЛИСТАЯ ПОЖЕЛТЕВШИЕ СТРАНИЦЫ

<i>В. В. Вахтин.</i> Русские труженики моря .....	5
<i>Г. К. Блок.</i> Два года из жизни русского моряка .....	109

### ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

<i>С. В. Гаврилов.</i> Море кормит, море хоронит .....	359
--	-----

### ИЗ ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

<i>В. Е. Быкасов.</i> И ещё раз о феномене Крашенинникова .....	369
<i>С. В. Гаврилов.</i> Камчатский траловый флот в 1946— 1952 гг. ....	402
<i>А. В. Корольков.</i> Экспедиционный гидрографический отряд Камчатского района гидрографической службы Войск и Сил на Северо-Востоке России .....	495

### О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><i>А. Г. Гафиатулин.</i></span> Участие Камчатской флотилии в оказании помощи Арабской Республике Египет в разминировании Суэцкого залива .....	541
--	-----

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

*Быкасов Валерий Егорович*, научный сотрудник Института вулканологии и сейсмологии Дальневосточного отделения Российской академии наук. Специалист в области природного районирования, ландшафтоведения, экологии. Автор свыше ста научных и более двухсот популярных статей по экологии, экономике, природопользованию.

*Гаврилов Сергей Витальевич*, преподаватель мореходного факультета Камчатского государственного технического университета. Области научного интереса: история морского транспортного и рыбопромышленного освоения охотско-камчатского побережья. Автор одиннадцати книг, член Союза писателей России, Камчатского морского собрания.

Гафиатулин Анатолий Габбасович, капитан 1-го ранга запаса, участник разминирования Суэцкого канала в 1974 г. в составе отдельного отряда траления ВМФ. Ветеран Камчатской военной флотилии Тихоокеанского флота и экспедиционного гидрографического отряда Камчатского района гидрографической службы Войск и Сил на Северо-Востоке России, председатель региональной общественной организации «Камчатское морское собрание».

*Корольков Алексей Викторович*, капитан 2-го ранга, выпускник гидрографического факультета высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе. В 1991—2002 гг. командир экспедиционного гидрографического отряда (ЭГО) Камчатского района гидрографической службы Войск и Сил на Северо-Востоке России, ветеран Камчатской военной флотилии Тихоокеанского флота и ЭГО, историограф отряда.

## ЛИСТАЯ ПОЖЕЛТЕВШИЕ СТРАНИЦЫ

*Книга военно-морского историка В. В. Вахтина «Русские труженики моря», изданная в 1890 г. Санкт-Петербургской типографией Морского министерства в Главном Адмиралтействе, рассказывает о Первой Камчатской экспедиции (1725—1730 гг.), организованной по инициативе Петра I. Она сыграла важную роль в исследовании Сибири и омывающих её морей и позволила существенно уточнить представления о северо-восточном побережье Азии от мыса Дежнёва до мыса Лопатка. Её участники составили карты, собрали сведения о местных народах. После возвращения в Санкт-Петербург руководитель экспедиции В. Й. Беринг представил в Сенат свои предложения по дальнейшему изучению и освоению северо-восточной территории Азии. Итоги Первой Камчатской экспедиции легли в основу планов последующих, в первую очередь Второй Камчатской, или Великой Северной (1733—1743 гг.).*

*Имеющийся в нашем распоряжении экземпляр книги со штампом «Библиотека собрания Артиллерийской офицерской школы» некогда принадлежал известному исследователю Северо-Востока России М. А. Сергееву, а ныне хранится в библиотеке Института вулканологии и сейсмологии Дальневосточного отделения РАН.*

В. В. ВАХТИН

### РУССКИЕ ТРУЖЕНИКИ МОРЯ

#### **Первая морская экспедиция Беринга для решения вопроса, соединяется ли Азия с Америкой**

*Вахтин Василий Васильевич, морской историк, педагог. Родился 6 апреля 1841 г. В 1861 г. выпущен из Морского кадетского корпуса гардемаринном, через два года произведён в мичманы. В 1861—1865 гг. на корветах «Рында» и «Калевала» и клипере «Абрек» совершил кругосветное плавание. В 1868 г. в чине лейтенанта назначен командовать тендером «Кадет». С 1869 г. служил в Морском корпусе. Автор учебника «Морская практика» и книги «Краткий морской словарь для любителей морского дела», часть средств от продажи которой поступила в пользу «Общества подаяния помощи при кораблекрушениях», а тридцать пять экземпляров были переданы в мореходные школы. В 1875—1876 гг. читал лекции по морской практике великому князю Константину*

Константиновичу. С 1878 г. — ротный командир Морского корпуса. В 1884—1885 гг. читал лекции по морской практике великому князю Александру Михайловичу. В 1885 г. назначен инспектором воспитанников Императорского училища правоведения, в 1886—1888 гг. временно исполнял обязанности его директора. В 1890 г. уволен в отставку с чином капитана 1-го ранга. В этом же году издал труд «Русские труженики моря. Первая экспедиция Беринга для решения вопроса, соединяется ли Азия с Америкой». В 1894 г. опубликовал «Объяснительный морской словарь: Настольная книга для имеющих отношение к морскому делу». Награждён орденами Св. Владимира 4-й степени, Св. Анны 2-й степени, Св. Станислава 2-й степени. Скончался в 1905 г.

Дозволено цензурою. Санкт-Петербург,  
20 сентября 1890 г.

## Предисловие

Поелику экспедиция капитана Беринга есть первое морское путешествие, Россиянами предпринятое, то все малейшия подробности онаго должны быть приятны для любителей отечественных древностей. Ежели многия из них покажутся теперь странными, то, тем не менее, достойны уважения, ибо являют постепенный ход вещей от первого начала до ныншняго совершенства.

*Василий Берх*

«Я должен, — говорит Кук, — воздать справедливую похвалу памяти почтеннаго капитана Беринга; наблюдения его так точны и положение берегов означено столь правильно, что с теми математическими пособиями, какия он имел, нельзя сделать ничего лучше. Широты и долготы его определены так верно, что надобно этому удивляться».

*Campbel*

Приведённые выше доводы соотечественника Берха и иностранца, известнаго морскаго авторитета, побудили меня прочесть в подлиннике вахтенные журналы первой экспедиции Беринга, ведённые гардемаринном (впоследствии мичманом) Чаплиным и лейтенантом Чириковым, и сделать из них выписки, которыми спешу поделиться с соотечественниками, так как рукописный журнал составляет библиографическую редкость Главнаго гидрографическаго управления.

Всепожданнейшее донесение капитана Беринга заимствовано мною из «Записок Военно-топографическаго депо», часть X, 1847 года, а биографии Беринга, Чаплина, Чирикова и Шпанберха, равно как

и другие сведения, дополняющие картину первой морской экспедиции, заимствованы из книги Василия Берха «Первое морское путешествие россиян», составляющей тоже библиографическую редкость библиотеки Морского министерства.

*В. Вахтин*

### **Введение**

Поводом к отправлению экспедиции Беринга было желание Парижской академии узнать, соединяется ли Америка с Азией. Академия обратилась к Императору Петру Великому, как к своему сочлену, с просьбою, чтобы Его Величество приказал исследовать эту географическую задачу. Император приказал снарядить для этого особенную экспедицию и за несколько дней до кончины, 23 декабря 1724 года собственноручно написал следующую инструкцию:

*1) Надлежит на Камчатке или в другом там месте сделать один или два бота с палубами.*

*2) На оных ботах возле земли, которая идёт на Норд и по чаянию, понеже (для, для того. — Ред.) оной конца не знают, кажется, что та земля часть Америка.*

*3) И для того искать, где она сошлась с Америкою: и чтоб доехать до какого города Европейских владений или ежели увидят какой корабль Европейской, проведать от него, как оный куст называют и взять на письме и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и, поставя на карту, приезжать сюды.*

Приведение в исполнение воли Государя Императора поручено было генерал-адмиралу графу Апраксину, который в дополнение к инструкции Государя предписывал Берингу: «Мастеровых людей и что будет надобно ко экспедиции по усмотрению (Беринга. — В. В.) требовать от Тобольской Губернской канцелярии и рапортовать в Государственную Адмиралтейскую Коллегию помесечно».

«А прежде получения инструкцы, — пишет Беринг во всеподданнейшем донесении своём о сибирской экспедиции, — отправлено из Адмиралтейской Коллегии Генваря 24 дня во оную ж экспедицию команды моей Лейтенант с командою в 26 человек и при нём материалов на 25 подводях. А всех служителей при команде моей отправлено 33 человека...»

Список чинов, принявших участие в экспедиции, как отправленных из Петербурга, так и присоединившихся к ним в Тобольске

и Охотске: капитан 1-го ранга Витус Беринг, лейтенанты Алексей Чириков и Мартын Шпанберх, гардемарин (впоследствии мичман) Пётр Чаплин, писарь Пётр Турчанинов, лекарь Вилим Буцковский, геодезисты Григорий Потулов, Фёдор Лужин, штурмана Ричард Энзель, Жорж Морисон, иеромонах Иларион Трусов, монах Игнатий Козыревской, комисар Иван Дурасов, дворяне Алексей и Иван Шестаковы, боярский сын Антипин; ученики: ботовый — Козлов, мачтмакерский — Ендогуров, мореходы Мошков и Бутин.

Монах Козыревской представлял очень важное лицо при покорении восточных стран Сибири. Он первый посетил в 1712 и 1713 годах ближние Курильские острова и доставил сведение о прочих. Прослуживши много лет в Камчатке, Олюторске и Анадырске, он постригся в 1717 году в монахи и заложил в Нижнекамчатске монастырь. В 1720 году приехал он в Якутск и, как говорит Миллер («Временныя сочинения 1758 года», том I, стр. 300): «Рапорты его, чинённые на Камчатке тамошним прикащикам, а потом Якутской воеводской Канцелярии, также и капитану Берингу, весьма примечания достойны». Козыревский, называвшийся в монашестве Игнатием, был вытребован Берингом в Якутск и по отобрании от него нужных сведений отослан назад, в Камчатку. Из записок Миллера видно, что в 1730 году он был в Москве, где был тогда Беринг. В «Санкт-Петербургских ведомостях» 1730 года марта 26-го было напечатано об услугах, которые он оказал отечеству, а поэтому весьма вероятно, говорит Берх («Первое морское путешествие россиян», 1823 г.), что он выехал с Берингом из Сибири.

По словам Полянского («Записки Гидрографического департамента», 1850 г., часть VIII), Беринг, отправляясь в экспедицию «для познания раздела Азии с Америкой, *знал*, что эти материки разделены проливом»... «В Петербурге не знали о плавании казака Дежнёва в 1648 году из Колымы около Чукотского Носа... но местные в Сибири власти, казаки и промышленники были обо всём этом хорошо известны. Будучи ещё в Енисейске... Беринг предлагал совершить путешествие не из Камчатки на север, а с севера, из Колымы, в Камчатку. *«Ежели б определено было, — писал он, — идти с устья Колымы до Анадыра, где пройти всемерно возможно, о чём новья Азийския карты свидетельствуют и жители сказывают, что преж сего сим путём хаживали, то могло б быть исполнено желаемое с меньшим коштом»* (меньшими затратами. — *Ред.*).



**Выписки из «Юрнала бытности в Камчатской экспедиции  
мичмана Петра Чаплина»**

**Январь 1725 года.**

*Воскресенье 24.* В 11-м часу утра выехали из адмиралтейства в Елайскую слободу и тут ночевали.

25 (далее так обозначены числа текущего месяца. — *Ред.*). Поехали из Елайской слободы на нанятых подводах: господин лейтенант Чириков; при команде его: лекарь, геодезист, гардемарин, квартирмейстер, писарь, матросов 10 человек да адмиралтейского ботового и шлюпочного дела ученик, мачтмакерский ученик, плотничный десятник, плотников 3 человека, конопатчиков 2, парусников 2, кузнец 1 да 25 подвод с матреалами.

**Февраль.**

*Воскресенье 7.* Поутру, не доезжая до Вологды за 20 вёрст, получили известие о кончине Его Императорскаго Величества Петра Великаго чрез посланнаго из Санкт-Питербурха к генералу-лейтенанту Чекину с известием. Ввечеру прибыли в Вологду благополучно. По сказкам жителей, по оной дороге 620 вёрст немерных, а от Москвы до Вологды мерных 410 вёрст.

9. Бежал команды нашей писарь.

14. Ввечеру прибыл на Вологду командующий наш, морскаго флота господин капитан Беринг и при нём лейтенант Шпанберх, 2 штюрмана, 3 человека матросов.

15. Ввечеру явился писарь в команду.

16. Пополуночи в 5-м часу получали ямския подводы. Поехали из Вологды и пополудни, часу в 10-м, прибыли в Шуйской Ям, который от Вологды разстоянием 50 вёрст. Переменили подводы.

17. Пополуночи часу в 5-м отбыли от Шуйскаго Яму. Великая стала быть метель. Ехали рекою Сухоною.

19. В полдень прибыли в Тотьму, город, который разстоянием от Шуйскаго 160 вёрст. Переменили подводы и поехали.

21. Поутру прибыли в Бобровский Ям, который от Тотьмы 130 вёрст и, переменя подводы, поехали.

22. Поутру часу в 10-м прибыли в Устюг Великий, который от Бобровскаго 120 вёрст и, взяв уездныя подводы, понеже Яму не имеется, и пошли в путь ввечеру.

23. Пополуночи часу в 10-м прибыли в город Сольвычегодск, от Устюга разстоянием 50 вёрст и, переменя подводы, ввечеру отбыли.

25. В полночь прибыли в село Кибру. Разстояние от Соли 150 вёрст немерных, и ехали лесом 90 вёрст, и жилья нет.

27. Вечеру прибыли в село Ужгу, расстоянием от Кибры 100 вёрст немерных и, переменя подводы, отбыли в путь свой.

### **Март.**

*Понедельник 1.* Вечеру прибыли в Кай-городок, расстоянием от Ужги 153 версты мерных.

3. Прибыли к Косинскому Яму. Расстояние от Кай-городка 135 вёрст мерных. Взяв ямския подводы и отбыли.

4. Пополудни часу в 3-м прибыли к Соликамской. Расстояния от Косинскаго Яму 105 вёрст мерных.

9. Прибыли в город Верхотурье. Расстояние от Соликамской 276 вёрст. Имеются не малыя горы.

12. Поутру прибыли в город Туринск, он же и Епанчин, до котораго от Верхотурья 206 вёрст мерных и, взяв ямския подводы, отбыли.

13. Прибыли в город Тюмень. От Туринска расстоянием 150 вёрст мерных.

16. Прибыли в Тобольск. От Тюмени до Тобольска расстояние 254 версты, а от Санкт-Петербурха чрез Вологду вышешоказанною дорогою до Тобольска 2 659 вёрст. Тобольск лежит под градусом северной ширины  $58^{\circ}05'$ . Река под ним течёт Иртыш к северной стороне. Воду содержит мутную, в которую немного повыше города от западной страны (то есть с левой стороны Иртыша по течению его. — В. В.) впала река Тобол. Ширина Иртыша под градусом близ 300 сажень, а город стоит на высокой и крутой горе под рекою.

### **Апрель.**

*Пятница 23.* На реке Иртыш лёд взломало, и чрез 3 дни после того вскрылась.

27. Приняли в команду 4 дощеника (дощаник — плоскодонное несамородное деревянное речное судно с палубой или полупалубой и одной мачтой грузоподъемностью до 200 тонн. — *Ред.*) и 7 лодок.

### **Май.**

*Среда 12.* Прибыли в нашу команду иеромонах да комисар. Перебрались все служители и переносили матриалы на дощеники.

13. Погода ясная, ветр малой меж *N* и *W*. Пополудни часу в 4-м отошли на дощениках от города на другую сторону реки под берег и легли на якоря на реке Иртыше.

14. Пополудни во 2-м часу пошли от Тобольска вниз по реке Иртышу и, перешед  $2\frac{1}{2}$  версты через *NWtN*, пришли к деревне Сузгуну на правой стороне реки. Ветер стал зело велик, и тут

стояли. А часу в 8-м ветер стих; пошли в путь свой и, отошед 3 версты, легли на якоря и ночевали под деревней Рындиною, которая на правой стороне реки.

15. Прошли село Кукаевское и Бронниково.

16. Шли на парусах, потом сняли парусы и пошли на гребле. Прошли деревню Корытникову, юрты берёзовыя и речку Сору, которая впала в Иртыш с левой стороны. Потом прошли с левой стороны русскую деревню Купреянову, село Уват и деревню Увак, под которою озеро тем же званием простирается от реки на SW вёрст с 8, ширины с версту.

Отшел от Увакова озера 5 вёрст, на правой стороне реки деревня. Перешед на *NO* 3 версты, поворотили на *NO*. Тогда зачался остров, который длиною близ 12 вёрст, шириною версты с 3. Шли по правую сторону острова.

По берегам реки Иртыша лес.

21. В 6-м часу пополудни пришли к Самаровскому Яму и стали к берегу.

22. Во весь день делали к судам сопцы, или рули. Приказал господин капитан мне, чтоб был готов идти на лодке наперёд.

23. В 12-м часу пошли от Самаровскаго Яма. Река Иртыш от Самаровскаго вниз течением своим объемлет многие острова и падает в реку Обь. Идучи от Самаровскаго, имели остров в левой стороне и, отшел от Яму 2 версты, поворотили малою протокою на *N*, которая из Иртыша течёт в Обь. Иртыш остался от нас в левой стороне. Получил я инструкцию от господина капитана, по которой поведено мне следовать до Якутска, и 7 указов, а именно: в Маковский острог, в Енисейск, в Иркутск, в Верхолениск, в Илимск, в Якутск 2 указа за печатями.

Из Тобольской губернской канцелярии дана мне лодка да служителей дано мне из определённых от Тобольска к нам в команду, капрал и 9 человек солдат, да принял я от комисара Дурасова на нужные расходы в пути денег десять рублёв да на два человека солдат жалованья, которыя пошлются от Якутска в Охоцкий острог. Пополудни в 3-м часу, оставя дощеники, взял возжа из ямщиков самаровских и пошёл вверх нежлевой протокой до реки Оби.

### **Июнь.**

*Воскресенье 13.* Полуночи часу в 11-м пришли к городу Нарыму, который стоит от реки Оби в разстоянии  $1\frac{1}{2}$  версты над заливом на низком месте, жилья весьма мало, например дворов с 25 или с 30. Шёл я на гребле больше, понеже велика вода в реке, бечевою идти невозможно, а ветров пособных было мало.



Пут  
В-22

# РУССКІЕ ТРУЖЕНИКИ МОРЯ.



ПЕРВАЯ

МОРСКАЯ ЭКСПЕДИЦІЯ

БЕРИНГА

ДЛЯ РЪШЕНІЯ ВОПРОСА

СОЕДИНЯЕТСЯ ЛИ АЗІЯ СЪ АМЕРИКОЙ.

1792

121

В. Вахтинъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Морскаго Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1890.

Титульный лист и фрагмент страницы книги

Величества два изъ Тобольской земской конторы воеводѣ господину Полуэктову подалъ. Якутской городъ отстоитъ отъ рѣки Лены сажень съ 300, а жилия простирается по берегу отъ S къ N разстояніемъ версты на 1½. Жилия имѣется дворовъ близь 300. Положеніе мѣста ровное. Русскихъ деревень въ близости подъ вѣдѣніемъ не имѣеть. Кругомъ города живутъ иноземцы, ясапные якуты, больше 30 тысячъ, а жители при городѣ все служивые, малая часть купечества.

8. Требовалъ отъ якутской канцеляріи что повелѣно указомъ отправить къ намъ чтобъ было готово къ прибытію нашего господина капитана, и требовалъ 5 подводъ до охотскаго острога для посылки отъ меня капрала и солдата для понужденія къ судовой работѣ. Также въ томъ острогѣ требовалъ послушныхъ указовъ да посылающимъ (ся) провіанту сентября съ 1-го генваря по 1-е число предбудущаго 726 году.

15. Отправилъ въ Охотскій острогъ капрала и солдата и велѣлъ имѣть стараніе въ строеніи судовъ. Съ ними же отправленъ въ толмачи служивый.

19. Требовалъ хлѣбнаго жалованья на себя и на два человѣка солдата сентября съ 1-го генваря по 1-ое 726 года.

### Октябрь.

*Вторникъ 19.* Послалъ репортъ до господина капитана со служивымъ человѣкомъ Яревымъ.

Ноября съ 1-го декабря по 1-е морозы небольшие; временемъ и спѣгъ былъ.

Въ декабрѣ великіе морозы. Оттепели не бываетъ.

### 1726 годъ.

Въ генварѣ великіе морозы безъ оттепели и великіе туманы отъ морозовъ. 5 сажень не можешь видѣть человѣка. Бываетъ и сіяніе.

В. В. Вахтина «Русские труженики моря»

14. Часа с 2 служители пекли хлебы. По прошению моему дан мне возж до Кетскаго.

15. Вошли в реку Кет.

20. Часу в девятом пришли к острогу Кетскому, который стоит над заливом от реки разстоянием версты с 2 и, взяв возжа до Маковскаго, часу в 12-м пошли в путь свой.

### **Июль.**

*Среда* 7. Пополудни часу во 2-м пришли к деревне Ворожейка, которая стоит на высоком берегу по левую сторону реки. Тут ночевали.

8. Пополуночи часу в 8-м взял лошадей и поехал к Маковскому острогу, а лодку с припасы отдал на сохранение крестьянам. Пополудни часу в 1-м великой дождь и гром. Часу в 4-м прибыл в Маковской острог и тут в нём прикащику Прокопу Александрову подал указ из Тобольской земской конторы. Маковской острог стоит над рекою Кетою на весёлом месте, кругом его лес сосновый. По реке Кете великия леса.

9. Пополуночи часу в 8-м, взяв 11 лошадей верховых, в том числе одну вьюшную, поехал чрез волок к Маковскому, а в остроге оставил одного солдата для понуждения прикащика, чтобы собраны были лошади к прибытию командующаго нашего, господина капитана.

10. Пополудни часу в 6-м прибыл в город Енисейск и указ из Тобольской земской конторы об отправлении господина капитана подал. Заплатил за 11 подвод от Маковскаго до Енисейска 4 рубли 40 копеек из данной мне суммы от команды. Енисейск-город стоит на берегу Енисея; берег крут и простирается по берегу близ версты, и жилья довольно деревяннаго.

12. Требовал письменно, чтоб против указа были в готовности 4 дощеника с припасы, 160 лошадей чтоб посланы были в Маковской для перевозки матриалов. Также требовал провианту на август месяц, да чтоб дана была подорожная на одну подводу сухим путём до Иркутска и выданы были прогонныя деньги.

14. Приняли провиант и готовили сухари. Требовал, чтоб от конторы дана была мне подорожная и прогонныя деньги на две подводы водою до Илимска.

16. Отправил солдата с указом в Иркутск и в Верхоленск, и даны ему от конторы прогонныя деньги и подорожная на одну лошадь.

17. По требованию моему получил от конторы земской подорожную и прогонныя деньги до Илимска на 996 вёрст.

18. Принял лодку и припасы.

19. Пополночи часу в 9-м отбыл от Енисейска вверх по реке Енисею, а для понуждения по данным от меня указам в Енисейскую земскую контору оставил солдата, а другаго за болезнью.

20. Пополудни часу в первом поворотили в речку Тунгуску, которая течёт в Енисей с правой стороны, а по левую сторону реки Енисея, против реки Тунгуски, село Стрелошное. Прошли Стрелошной порог.

22. Прошли Рыбинской острог расстоянием от Енисейска 100 вёрст старых (величина версты неоднократно менялась в зависимости от числа сажен, входивших в неё, и величины сажени. С конца XVIII в. верста равна пятистам саженим, или 1,0568 км. — *Ред.*).

27. Прошли Мурской порог. Мур-река впадала в Тунгуску с левой стороны.

30. Прошли Аплинской порог и от монастыря (Кашина) до порога три шиверы.

#### **Август.**

*Воскресенье 1.* Прошли Нижние Кежмы, село, которое на правой стороне реки.

5. Вошли в реку Илим. Река Тунгуска, которая называется до вершины Ангара, осталась в правой стороне, и пошли по реке Илимю вверх.

8. Пришли в город Илимск. Указ Ея Величества Тобольской земской конторы управителю подал. Илимск стоит по реке Илимю промежду высоких гор, и положение места весьма не весёлое.

10. Требовал от канцелярии письменно, что мне повелевает данная инструкция, и требовал подводу сухим путём до Ускуты. Оставил солдата для понуждения по поданному от меня указу, а сам жил до 17-го числа для изготовления сухарей.

17. Получил подорожную до Якутска на 3 подводы и подводы до Ускуты и поехал.

18. Приехали к ложбищу, где плоты делают и дощечки на реке Муке, и тут кормили лошадей.

19. Прибыл на Ускут. Ускутский острог стоит на устье реки Кеты, где впадает в реку Лену. От Муки до Ускуты речки небольшая: Мука, Кула, Куга.

21. Получа 3-х человек в подводы, и поплыл вниз по реке Лене. Оставил солдата для понуждения, если буду строить суды по указу и по требованию.

23. Приплыл к Киренскому острогу. И был из острога монастырь. Положение места весьма хорошее. От Ускуты до Киренги

по обе стороны реки довольно русских деревень, токмо небольшие, двора по 4 и 5.

26. Приплыл к селу Витиму, которое стоит по левую сторону реки, а в правую сторону впадает река Витим.

30. Приплыли к Олекминскому острогу и, переменя подводы, поплыли. Под сим острогом русских деревень мало.

Имеются иноземцы ясашные, якуты и тунгусы.

### **Сентябрь.**

*Пятница* 3. Проплыли на левой стороне реки монастырь Покровский, который отстоит от Якутска верст за 50.

4. Прибыли в Якутск и ночевали ниже города с версту под монастырём.

5. Отведены квартиры мне и при мне служителем.

6. Пополуночи часу в 10-м указы Ея Императорскаго Величества два из Тобольской земской канторы воеводе господину Полуэктову подал. Якутской город отстоит от реки Лены сажень с 300, а жилья простирается по берегу от *S* к *N* расстоянием версты на  $1\frac{1}{2}$ . Жилья имеется дворов близ 300.

Положение места ровное. Русских деревень в близости под ведением не имеет. Кругом города живут иноземцы, ясашные якуты, больше 30 тысяч, а жители при городе все служивые, малая часть купечества.

8. Требовал от Якутской канцелярии, что поведено указом отправить к нам, чтоб было готово к прибытию нашего господина капитана, и требовал 5 подвод до Охотскаго острога для посылки от меня капрала и солдата для понуждения к судовой работе. Также в том остроге требовал послушных указов да посылающим провианту сентября с 1-го генваря по 1-е число предбудущаго 726 году.

15. Отправил в Охотский острог капрала и солдата и велел иметь старание в строении судов. С ними же отправлен в толмачи служивый.

19. Требовал хлебнаго жалованья на себя и на два человека солдата сентября с 1-го генваря по 1-ое 726 года.

### **Октябрь.**

*Вторник* 19. Послал репорт до господина капитана со служивым человеком Ярковым.

Ноября с 1-го декабря по 1-е морозы небольшие; временем и снег был.

В декабре великие морозы. Оттепели не бывает.



**1726 год.**

В генваре великие морозы без оттепели и великие туманы от морозов. 5 сажен не можешь видеть человека. Бывает и сияние.

**Февраль.**

*Среда 16.* Послал репорту до господина капитана с сыном боярским иркутским Пежемским.

**Март.**

*Четверг 10.* По требованию моему послано в Охотский острог к строению судов 10 человек и железо. Сей месяц имеет сияние, но не очень имеет теплоту.

**Апрель.**

*Суббота 9.* Получил известие от капрала из Охотскаго острога, против котораго подал требование в Якутскую канцелярию. Сей месяц имел теплоту.

**Май.**

*Воскресенье 1.* Реку взломало.

3. Пронесло лёд, и (река. — В. В.) стала быть чиста.

9. Получил от господина капитана я три ордера (письменные приказы или распоряжения. — *Ред.*), писанные: 1-ый из Илимска декабря от 2-го дня, 2-ой из Иркутска, декабря от 30-го дня, 3-ий из Иркутска же генваря от 8-го дня сего году чрез якутскаго служиваго человека, Соболева, в которых повелевает требовать к прибытию его, чтоб было в готовности тысячу пар (сум. — В. В.) кожаных и прочаго.

11. Против присланных ко мне ордеров в Якутскую канцелярию требование подал.

15. Стали быть великия жары и во весь сей месяц и великие туманы днём и ночью. Дождей бывает мало и ветров.

**Июнь.**

*Среда 1-го.* Пополуночи часу в 10-м прибыл к Якутску господин капитан в 8-ми дощениках. При нём лейтенант Шпанберх, лекарь, 2 штурмана, 2 геодезиста, комиссар и прочие служители, матросы, солдаты и несколько мастеровых людей.

2. Репортовал я словесно господину капитану, что посланный из Иркутска служивый человек Соболев с письмами прибыл из Якутска мая 9-го дня. Отнёс ведение (заявление. — *Ред.*) в канцелярию, чтоб служиваго онаго допросить, где так долго мешкал.

3. Сегодня приняты квартиры на служителей для печения хлебов и разведены.

7. Бочары починивали посуду масляную и фляги винныя и посыланы по обручи.

8. Репортовал я письменно капитану о расходе и об остатке принятых денег от комисара Дурасова и объявил росписки отданным лодкам в Маковску, в Илимску и в Якутску, и присланное ко мне известие от Якутской канцелярии об удобности пути до Ламу от Якутска сухим путём и водою. Принял лес от канцелярии на мачты и на рули. Отнёс я ведение в канцелярию о дворянине Алексее Шестакове.

9. Начали делать рули к судам.

11. Приплыл плот с мукою подрядчика Захарова, на котором солдаты нашей команды изготовили 3 руля. Принято от канцелярии 860 сум вьюшных.

12. Отнёс я в канцелярию два ведения: 1) о дворянине Иване Шестакове, что определён был к нам вместо Алексея Шестакова, сегодня и прислан, 2) чтоб послан был указ на Ламу о заготовлении сена к прибытию капитанскому на 10 лошадях с проводником и об одном служивом.

13. Приказал капитан комисару принимать муку от подрядчика весом. Навесили рули к 8 судам и начали делать мачты. Репортовал я письменно капитану о приёме в бытность мою в Якутске хлебнаго жалованья. Раздавали служителям провиант.

14. Посланы от нас 4 человека солдат в подгородныя волости для понуждения собрания лошадей.

16. Прибыл господин лейтенант Чириков в семи судах. Купил муки на плотях с 300 пуд. Отнёс ведение в канцелярию о изготовлении 600 лошадей на 3 части.

17. Поставили 10 мачт на суды. Приняли муки 670 пуд и грузили в суды.

18. Принято муки 851 пуд. По приказу господина капитана просил я воеводу словесно, чтоб присланы были служивые немедленно.

19. Поставили 4 мачты и навесили рули к достальным судам. Принято муки 867 пуд. Отправлен за реку Лену солдат, которому ехать в острог, и при нём служивой.

20. Принято муки 500 пуд и грузили в суды. Просил воеводу словесно о служивых. Ответствовал мне, что в городе служивых малое число, все по службам, а которых сберу, тотчас пришлю господину капитану.

21. Набивали в сумы муку. Отнёс ведение в канцелярию, чтоб послан был указ в Охотской острог о заготовлении сена и об очищении от Креста (Юдомскаго. — В. В.) до Охотска дороги. Просил воеводу словесно по приказу господина капитана о 10 лошадях

с проводниками и о возже, которые посылаются наперёд в Охотской. Воевода ответствовал: указ послан к сборщику Кривогорницыну.

22. Отнёс я ведение в канцелярию, чтоб служивые ехали, которые отправляются водою и сухим путём, чтоб выдано было жалованье. Отправлено за реку Лену сум с мукою 100. Присланы в возжи три человека служивых. Просил словесно воеводу о служивых, зачем долго не присылают и учинили остановку. Ответствовал, что завтра пришлются 50 человек.

23. Набивали в сумы муку. Присланы от канцелярии служивые 50 человек.

24. Отнёс 2 ведения в канцелярию: 1) о служивых и реестр, чтоб присланы, о сёдлах, потниках (подстилка под седло. — *Ред.*) и о подпругах, 2) о монахе Козыревском. Набивали муку в сумы.

25. Просил словесно я воеводу, откуда получил сёдла, потники, подпруги. Ответствовал на словах, что послан будет указ к рентмейстеру (казначею. — *Ред.*). Послано за реку 174 сумы.

26. Приняли от канцелярии 300 пудов сухарей. Послали за реку муки 150 сум.

27. Отнёс я ведение в канцелярию о беглом хлопце от иеромонаха нашей команды. Послано за реку сум с мукою 136. Прислано от канцелярии служивых 46 человек. Просил словесно воеводу: 1) чтоб присланным к нам служивым приказал дать денежное и хлебное жалованье, 2) чтоб приказал изготовить место, где положить матриалы, 3) ежели будут письма в Тобольск, чтоб изволили изготовить, понеже сего месяца 30 числа пошлётся от нас солдат. И на оныя прошения словесные ответы на: 1) жалованье выдать велю, на 2) к нам указу нет, чтоб матриалы ваши принять от вас, на 3) хотя господин капитан изволит послать, в том его воля, а от нас писем не будет.

28. Отнёс ведение в канцелярию о выдаче жалованья служивым, 46 человекам. Господин капитан и с офицеры изволил ходить в канцелярию и просил об отправлении от канцелярии против требования.

30. Господин капитан и с офицерами ходили в канцелярию и требовали об отправлении людей и лошадей. Присланы 10 человек служивых. Просил я воеводу: 1) о 7-ми человеках якутах, которых в проводники за скотом до Охотского острогу, 2) о служивых, чтоб изволил прислать, а ежели не будут присланы в скорости, все вещи отданы будут в канцелярию. Ответствовал словесно на: 1) по якутов послано, токмо ещё не бывали, на 2) сколько можем собрать, то пришлём немедленно.

## Июль.

*Пятница 1-го.* Куплено в морской провиант 9 быков. Прислано от канцелярии служивых 11 человек. Послано за реку 12 быков. Рубили железо в мелкие штуки для прибавки в сумы, в которые не вмещается по  $2\frac{1}{2}$  пуда. Просил словесно воеводу о служивых: 1) чтобы изволил прислать немедленно, 2) ежели завтра к вечеру нас не отправит, то все материалы привезём в город или пришлём письмо, которое вам не угодно будет. Ответствовал словесно на: 1) служивых сколько сберём, тех и пришлём, на 2) как изволит господин капитан, понеже мне людей мало, а как из улусов придут, тотчас пришлём.

2. Гораздо господин капитан ходил в канцелярию и просил об отправлении. Прислано служивых 8 человек. Присланы деньги от канцелярии за пиво.

3. Господин капитан смотрел служивых людей и приказал быть всем на судах. Ходил я к воеводе, просил, ежели не изволит ныне отправить людей против ведения, то конечно (окончательно) сего числа все вещи с судов привезены будут к магазейну. Ответствовал словесно ж: воля эта господина капитана, который и у дел обретается, и тех пришлю, токмо ясашной казны собирать будет некому. Приказал господин капитан, доносил я лейтенанту Шпанберху, чтоб изволил поприказать комисару репортовать письменно, сколько принять сум и сколько занять, с каким провиантом и что роздано служителям, а служители б в тех сумах росписывались.

4. Приплыл из Иркутска солдат команды нашей, Карачинцев, на плотях, на которых мука, крупа, смола, пенька. Отнёс я ведение в канцелярию о деньгах за пиво. Просил я воеводу, откуда требовать судно, на котором перевозить сборных лошадей через реку Лену; также, определен ли такой человек, кому давать деньги за лошадей. Ещё просил об якутах и о служивых, которым быть за скотом.

5. Отнёс я ведение в канцелярию, чтоб принять от нас два судна, оставших с провиантом. Послано за реку 14 скотин и 50 пудов железа. Отнёс я ведение о приёме от нас с 2-х судов муки 800 пудов и об отправлении от канцелярии сухим путём.

6. Отнёс известие, сколько принято муки от подрядчика Захарова. По приказу господина капитана принял я от комисара денег 100 рублёв.

7. Отправился лейтенант Шпанберх от Якутска в 13 судах. Служителей и служивых людей при судах 204 человека.

8. Отнёс ведение в канцелярию о приёме пеньки и смолы, которая прислана из Иркутска. Принял я от рентерии (казначейства. — *Ред.*)

50 пар сум сыромятных, в том числе старых 35 пар, да верёвок вьюшных 552 сажени.

9. Отнёс я ведение о паруснике больном, чтоб принят был, пока выздоровеет. Сего ж дня просил воеводу, кто определён будет в проезде с лейтенантом Чириковым сухим путём и о семи человеках якутах и о служивых, которым быть за скотом.

10. Поехал господин капитан за реку. Послано за реку 76 пар сум с мукою.

Доносил воеводе, чтоб за подводы изволил положить цену по своему разсуждению, понеже господин капитан, как повелено, содержать иноземцев неизвестен.

11. Прибыл из-за реки господин капитан и ходил в канцелярию: просил об отправлении лошадей и о платеже якутам денег. Послано за реку к ботовому ученику Козлову верёвок вьюшных 922 сажени.

12. Отнёс ведение в канцелярию о толмаче и 6 человеках служивых. Принято с плота муки 70 пудов. Отнёс ведение об ученике Козлове, чтоб ему ехать с комисаром камчатским Мохначевским. Получил ордер за рукою господина капитана о выдаче служителям хлебнаго жалованья на сентябрь месяц по  $1\frac{3}{4}$  пуда человеку муки.

13. Раздавал провиант служителям, о чём и репортовал. Доносил словесно воеводе, чтоб изволил нас отправлять, а ежели не изволить, то будет ответствовать за неотправление. Вышеписанные просьбы и доношения словесныя до воеводы отправляю я по приказу господина капитана.

14. Из принятых денег от комисара заплатил за быка да якутам, которые скот пасут по присланному ордеру.

15. По присланному ордеру заплатил деньги за 11 быков дворянину Ивану Шестакову 44 рубли.

16. Присланы от канцелярии служивых 4 человека.

18. Принято с плота муки  $97\frac{1}{2}$  пудов да от рентерии верёвок вьюшных 280 сажень.

19. Послан парусник больной в монастырь, понеже до сего числа от канцелярии не приняли. Принято с плота муки 60 пудов.

20. Послано за реку верёвок вьюшных 4 пучка. Получил ордер, чтоб мне ехать за реку и выдать денег возжу и 7 человекам якутам по 80 копеек, которые посылаются за скотом до Охотска. Того ж числа и поехал.

21. Приехал я из-за реки и репортовал господину капитану словесно, что деньги якутам выдал.

22. Отнёс я ведение в канцелярию о выдаче денег за лошадей на 2; отпуск дворянину Ивану Шестакову и якутам регестр, потники и подпруги. Приплыл сержант Любимский на барке с мукою и при нём 5 человек солдат команды нашей. Господин капитан поехал за реку.

24. Ввечеру прибыл из-за реки господин капитан.

25. Отнёс я ведение в канцелярию, чтоб с прибывшей барки мука принята была в магазейн; 2-ое ведение обо мне, во известие, что отправляюсь во втором подъёме. Приказал мне господин капитан словесно, чтоб быть при раздаче денег за лошадей, иметь записку с дворянином Шестаковым. По ордеру за рукою капитанскою заплатил деньги дворянину Дмитрию Киткину за 1 скотину, которая отдана служителям. Отправлен в путь ученик Козлов в 200 лошадях.

26. Поехал господин капитан за реку. По присланному ордеру выдано хлебное жалованье на август и на сентябрь прибывшим служителям, сержанту и солдатам.

28. Отнёс ведение в канцелярию о поспешительном отправлении в путь наш.

30. Принято от рентерии 13 пар сум да муки с плота 46 пудов, и набивали в сумы.

31. Репортовал я письменно господину капитану о выдаче служителям хлебного жалованья на август и сентябрь месяц.

### **Август.**

*Понедельник 1-го.* Отнёс ведение в канцелярию о послушных указах в остроге, також о знающем человеке реками для отсылки с оным 120 лошадей к лейтенанту Шпанберху.

2. Репортовал я господину капитану письменно, что принято от рентерии, в которых я росписался. Приказал господин капитан мне ехать за реку. Совсем того ж числа и переехал.

3. Давали деньги якутам за лошадей, за каждую по 2 рубли, а проводникам по 1 рублю.

5. Раздавал деньги за лошадей. Пополудни часу в 5-м прибыл за реку господин капитан и с служителем, и привезли 100 сум с мукою. При Якутске оставлен лейтенант Чириков и при нём служителей 6 человек для отправления в предбудущую весну провианта в Охотский острог.

6. Прислан к нам на время от канцелярии толмач Удин и при нём служивый. Отправлен команды нашей лекарь в путь к Охотскому острогу и при нём 3 человека плотников, лошадей 84; сум отпущено с провиантом: с крупую 32 сумы по 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуда в каждой

суме, с мукою 112 сум, в том числе по  $2\frac{1}{2}$  пуда в 38 сумах, а в 74 сумах по  $2\frac{1}{4}$  пуда.

7. Сегодня был у нас на станции господин воевода. По ордеру от господина капитана заплатил я рентмейстеру Шангину денег 2 рубли за 10 коробов угля.

8. Раздавали деньги за лошадей. По ордеру господина капитана выдано ламским тунгусам муки 4 пуда.

9. По ордеру господина капитана принял я от солдата Трифонова деньги, 2 рубли. Отправлен сержант в путь, при нём солдат 4 человека и 80 лошадей, сум с мукою 136, капитанских фляг с салом и с маслом 6.

10. По ордеру господина капитана отдано мачтмакорскому ученику Ендогурову круп 3 пуда 32 фунта на оставших (ся. — В. В.) служителей, да дляплаты за перевозку муки из барки денег.

11. По ордеру господина капитана выдано якутскому жителю 60 копеек, да за провоз от реки Лены до станции провианта 110 сум якутам 40 копеек. Раздавал деньги якутам за лошадей. Отправлен солдат к сержанту на 20 лошадях. Сум с мукою отпущено 38.

13. Отправлен плотничный десятник, с ним 2 солдата, 1 плотник, лошадей 80, сум с мукою на 32 лошадях 64 сумы; под капитанским багажем 35 лошадей. Мне дано 2 лошади, писарю да матросу под вьюки 2 лошади, а прочим под служителей. При них же один служивый.

15. Отпущены простыя лошади с сыном боярским Антипиным и с ним 2 человека солдат и велено ждать капитана на реке Амгу.

16. Отправился в путь господин капитан. При нём я, писарь, матрос, солдат 3, плотник 1, бочар 1, кузнец 1, служивых 2, тунгусов ламских 2 на 26 лошадях. Пополуночи часу в 8-м, поотъехав вёрст с 15, давали отдыха лошадям и стояли с час; потом поехали часу в 8-м пополудни и, отъехав от реки Лены вёрст с 35, стали ночевать. Во весь день облачно с просиянием. Бежали от нас 2 лошади, которых изловить не могли.

*Примечание.* Заимствуем из книги Берха краткое извлечение из рапортов Беринга в Адмиралтейств-Коллегию о пути его от Тобольска до Якутска и далее.

«Из Тобольска следовали на 4 дощениках реками Иртышем и Обью до Нарыма. От Нарыма следовали рекою Кетью вверх до Маковского острога, в которой прибыли июля 19 дня. На оных реках от Нарыма никаких народов не имеется. Из Маковского острога имели тракт сухим путём и прибыли со всеми служители и матриалы в Енисейск 21 августа. Переехав 70 вёрст от Енисейска, отправились вверх реками Енисеем и Тунгускою на четырёх дощениках и прибыли в Илимск 29 сентября.

На Тунгуске реке много больших и малых порогов; она очень быстра и камениста, и без лощманов итти невозможно. Ширина реки Тунгуски около 4 вёрст, изредка по ней русския деревни, берега очень высокие. Из Илимска отправлен на устье реки Куты, впадающей в Лену, лейтенант Шпанберх и при нём взятые из Енисейска солдаты и мастеровые люди для приуготовления лесу на строение судов, на которых следовать должно до Якутска, и оттуда к Юдомскому Кресту.

При Усть-Куте построено и на воду спущено 15 судов, длиною от 39 до 49 футов, шириною от 8 до 14 футов и глубиною со всем грузом от 14 до 17 дюймов, и ещё 14 лодок. Из Усть-Кута отправились 8 мая 1726 года с 8-ю судами, а 7 судов оставили с порутчиком Чириковым.

В Якутск прибыли 1 июня, а оставшиеся суда июня 16 числа. Июля 7 дня отправил водою в надлежащий путь с лейтенантом Шпанберхом 13 судов с матриалами; августа 16-го отправился я на 200 лошадах в Охотск».

20. Переправились через речку Тату и, отъехав от Таты вёрст с 6, ночевали при речке Хандру.

21. Поднялись на гору и ехали горою вёрст 10. Спустились на луг и обедали. Часу в 11-м получили известие от лейтенанта Шпанберха, что прошёл реку Нотору 16-го дня сего месяца, да из Охотска от капрала.

22. Приехали к реке Амге, к лучшему князьку Ниргаю, и наехали (догнали. — *Ред.*) сержанта и десятника. На низ по реке Амге по правую сторону горы, а по левую луга.

23. Переправились через реку Амгу и стали на берегу.

24. Раздавали деньги за лошадей.

25. Десятник с своим обозом поехал. Дано ему и за 120 лошадей, которыя намерены были послать к лейтенанту Шпанберху к судам, 20 лошадей простых.

26. Мы поехали от реки Амги, а сержант остался, и дано ему из 120 лошадей 20, а прочия 80 лошадей пошли за нами.

27. Сегодня были грязи и болота небольшие.

28. Приехали к речке Большой Холым и делали мост, а можно ехать без мосту. Глубина фута на 3. И стояли за мостом часа с 3 и, переправясь через речку, поднялись на высокую гору и ехали версты с 2...

Разстояния сегодня переехали вёрст 20 между горами при болоте.

29. Объехали десятника с его обозом... Часу в 7-м стали ночевать при речке Ноторе.

30. Переправились через речку Нотору.

31. Стали ночевать, не доехав до Алдану вёрст за 15.



## Сентябрь.

*Четверг 1.* Переправились через Алданскую протоку. Часу в 12-м прибыли к реке Алдану. Вниз по реке, по правую сторону, высокие горы каменные, а по левую невысокия.

Вершина лежит на *S.* Ширина его близ 150 сажень. К вечеру прибыли десятники.

2. Переправляли лошадей на судах, оставленных от лейтенанта Шпанберха: 1 дощеник, 2 карбуса, 1 малая лодка. Перевозили и сумы. Часу в 3-м пополудни прибыл сержант.

3. С перемешкою переправляли лошадей и багаж.

4. Переправились через Алдан мы и десятник. Часу в 11-м поехали мы от Алдана. Лошадей пошло с нами всех 71 да заводных 5, а прочия отдали сержанту для вспоможения. Часу в 7-м и 8-м с полудни стали ночевать в лесу на болоте, отъехав от Алдану вёрст с 25. Великия грязи.

12. Часу во 2-м с полдни объехали лекаря и оставили ему для вспоможения 10 лошадей простых.

13. Пасмурно и малый снег. Наехали камчадальскаго комисара. Ехали чрез весь день горами. Пополудни светло, облачно с малым просиянием. Встретился с нами из Охотскаго острогу служилой человек с казною подушною, которому от Охотску 11 дней.

16. Отдали 4 лошади простых ученику Козлову. Отдали якутам лошадь на корм, которая не может иттить, охромела ногою. Часу в 9-м с полночи ученик Козлов поехал в путь со своим обозом, а мы дневали для отдыха лошадей.

18. Проехали место великаго льду, толстой лёд футов 7.

19. Дорога была суха. Которыя и были грязи, и те замёрзли. Корм лошадей худ.

21. Мороз. С полуночи часу в 10-м поехали и оставили сына боярскаго Антипина для собрания лошадей присталых (отставших) по дороге; и велено ему тут кормить лошадей до 23-го дня, а потом быть к Кресту (Юдомскому. — *В. В.*) и тут жить.

22. Часу в 12-м приехали к реке Юдоме против Креста... переправились через реку и наехали посланный наш скот. И оставили у Креста 2-х человек солдат и при них 27 лошадей и велели им жить до известия от лейтенанта Шпанберха. Тако ж, буде у задней команды нашей будут приставать лошади, чтоб провиант класть в анбар и иметь во охранении.

23. Штрафован плотник: бит батожьём за невежество его.

25. Видели места, удобныя к сенам.

27. Переехали через реку Урак.

28. Пополудни оставили (речку. — В. В.) Блудную в левой руке и переехали речку Кислую, а течёт в Урак. И, отъехав 35 вёрст, ночевали при Ураке. Корм лошадям таловой лист сухой, который едят, как траву.

29. Пополудни часу в 5-м выехали на реку Охоту и поехали вниз по Охоте. До сего места от Алдана юрт жилых не видали.

30. По правую сторону реки луга хорошие и трава великая.

### **Октябрь.**

*Суббота 1.* Пополудни часу в 1-м прибыли в Охотский острог... Господин капитан смотрел в остроге анбары, в которых обретаются всякия вещи Ея Императорскаго Величества: порох, холст и прочия. Которые анбары весьма худы, отчего может быть вещам не малая трата. И писал в Якутскую канцелярию, чтоб повелено было построить новые анбары обретающей при Охотску команды нашей. У понуждения строения судов репортовали господина капитана словесно, что одно судно обшито до палубы, а не достроено за неимением смолы. Также изготовлен и карбус малой, или лодка. А при строении судна имеется сын боярский Якуцкой, работников 26 человек, кузнецов 2.

Острог стоит на берегу реки Охоты, жилья в нём 11 дворов. Разстоянием отстоит, ежели прямо моря, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> версты, от устья реки Охоты 5 вёрст. Жители русские, а имеют пропитание от рыбы и от коренья больше, нежели от хлеба. Ясашных иноземцев имеется под ведением у сего острога довольно, тунгусов, они ж и ламутки называются, которые называют море Ламой.

2. Приказал господин капитан послать из служивых, имеющих при работе судовой, 10 человек в лес для брёвен на строение покоев служителям нашим; 10 человек косить сено для скота.

3. Сегодня господин капитан ездил на приморье, а по здешнему называется кошка, где строится судно. Тут же жители имеют летния юрты для рыбнаго промыслу. Посмотрел 3 анбара государевых, в которых лежат припасы к судовому строению, и приказал 2 анбара очистить для поклажи везённаго за нами провианту.

5. Служивым 5-ти человекам приказано рубить избу, которую купили господин капитан во срубе. Пригнали рекою 60 брёвен. Часу в 9-м ещё приняли 15 брёвен.

6. Заложили другую избу и стали рубить. При работе было 10 человек служивых. В лесу за брёвнами 10 человек. Пополудни часу в 7-м прибыл служивой и с ним на 14 лошадях 28 сум.

7. Работа против прежняго. С полудни часу во 2-м прибыли команды нашей двое плотников; при них 13 лошадей, сум

26 с провиантом. В 5-м часу прибыли 15 лошадей. Сум с мукою привезли 30.

8. Мороз хороший. Пополудни часу в 1-м прибыли 2 человека плотников адмиралтейских, с ними лошадей 27, сум с мукою 54. Часу в 4-м прибыли ученик Козлов, с ним 3 человека плотников, лошадей с провиантом, с мукою 45, сум 90; с крупю 19 (лошадей. — В. В.), сум 38. Работа против прежняго.

Репортовал ученик Козлов словесно, что из отправленных с ним лошадей пристало 24, а сум с провиантом 48 оставил при реке Юдом у Креста под охранением команды нашей у солдата.

9. Мороз. По присланному ордеру раздавал я служителям хлебное жалованье на октябрь месяц по  $1\frac{1}{2}$  пуда муки, круп по 5 фунтов; о чём репортовано письменно сего месяца в последних числах. Пополудни прибыло ещё 2 человека плотников оставших. От ученика Козлова принял 19 лошадей вьюшных, муки 38 сум. Пригнали 2 плота брёвен. Во весь день сияние.

10. Стали рубить баню. У работы 15 человек, а прочие в лесу. Прибыл плотник и с ним на 3-х лошадях муки 6 сум, и пригнали скот Ея Величества, 27.

11. Прибыл команды нашей лекарь и при нём 2 человека плотников, лошадей вьюшных с крупю 16, сум 32; с мукою 29 лошадей, сум 58.

И репортовал словесно, что оставил у Креста 24 сумы да близ острогу плотника, и с ним 30 сум, понеже лошади пристали. Того же дня послал по оставшаго плотника 20 лошадей.

12. Пригнали плот брёвен. Купил господин капитан анбар, который переносили к строению.

13. Прибыл плотник с провиантом, по котораго посланы лошади были.

14. Господин капитан ездил, где косят сено. Послано в лес.

15. Приплавил к строению 213 брёвен. Работа была, как и прежде.

16. Отпущены якуты по домам, которые были за лошадьми в проводниках, а некоторых оставили у лошадей, понеже 10 лошадей не отпущены.

17. Пригнали 50 брёвен.

18. Пригнали 50 брёвен.

19. Послано в лес 26 человек. Привезли 4 бота уголья. Часу в 11-м прибыл сержант Любимской с своими, а при нём лошадей вьюшных 92, сум с мукою 174. Пригнали лесу 111 брёвен. Прибыл дворянин Шестаков.

20. Послано в лес 20 человек рубить брёвна. Пригнали 110 брёвен.

21. Послано в лес 10 человек за брёвнами да 4 человека тунгусов строить юрты. Пригнано 50 брёвен, стали строить ещё 2 анбара для скота.

22. Послано в лес 10 человек служивых по брёвна. Прибыл десятник Вавилов, привёз багаж капитанской и репортовал, что сумы с мукою оставлены, проехав речку Джолокон, и при них оставлен солдат и плотник, понеже лошади все пристали. Пригнали 84 бревна.

23. Взято у здешних жителей 35 лошадей и послано за мукою оставшею. Отпущены проводники, которые прибыли с сержантом 17 человек.

25. Прибыл оставший провиант, по которой посланы были лошади.

27. Раздавали деньги в додачу за 45 лошадей по рублю за лошадь. Отдано господину капитану из Государева привезённого провианта 64 сумы, в которых весу будет со 130 пудов. Отдано 1 бык писарю из Государева скота, а прочий весь побит.

29. Репортовали якуты, которые пасут лошадей, что пало 13.

31. Репортовали якуты, что пало 23 лошади. Работа была против прежняго. Послано 12 бочаров в лес рубить и готовить доски на бочки.

*Примечание.* В рапорте своём от 28 октября в Адмиралтейств-Коллегию Беринг пишет: «Отправленной из Якутска сухим путём провиант последний прибыл в Охотск 25 октября на 396 лошадях. В пути пропало и померзло 267 лошадей за неимением фуража. Во время путешествия к Охотску люди терпели великой голод от недостатка провианта: ели ремни, кожи и кожаные штаны, и подошву. А прибывшие лошади питались травою, доставая из-под снега; понеже за поздним приездом в Охотск сена заготовить не успели; да и не можно было; все перемерзло от глубоких снегов и морозов. А остальные служители прибыли нартами на собаках в Охотск».

Из 600 лошадей, высланных из Якутска, достигло до Охотска менее половины.

«Положение лейтенанта Шпанберха было также весьма неприятно, — говорит Берх. — Зима застигла его в безлюдном и суровом месте, где он не мог получить ни малейшаго пособия. В сём бедственном положении решился он итти пешком до Юдомскаго Креста, и на пути сём, как Миллер говорит, застиг его такой голод, что он питался со всею командою сумами, ремнями и даже сапогами».

## **Ноябрь.**

*Вторник 1.* Послан служивый с письмом к лейтенанту Шпанберху.

2. Пало 10 лошадей.

4. Пала 1 лошадь.

6. Отпущен из нашей команды дворянин Шестаков и поехал на Тауй, которому от канцелярии якутской повелено быть комиссаром. Отпущены проводники, прибывшие с десятником.

7. Пала одна лошадь.

8. Штрафован служивый за самовольное отлучение от команды.

11. По сё число пало лошадей 121. Послано от острогу на реку Иню 30 лошадей для корму; расстоянием вёрст с 30.

14. Послано на Иню 20 лошадей.

16. Пришли посланные бочары из лесу и репортовали, что бочек на 30 лесу изготовили.

17. Послан ученик Козлов и с ним десятник, 3 человека плотников адмиралтейских на реку Арку для осматривания лесу, годнаго к строению ботов морских.

26. Прибыл ученик Козлов и доносил господину капитану, что лесу нашёл годнаго на одно судно токмо. Воды в устье реки Арки на 4 дюйма.

28. Приказал господин капитан всем служивым, обретающим при Охотском остроге, чтоб у всех были лыжи и нарты, также команде и комисара камчадальскаго.

29. Больных 2 человека из служивых. Сегодня и вчерась великая вода была с моря; которые жители живут лет по 20-ти, не помнят.

## **Декабрь.**

*Пятница 2.* По присланному ордеру раздавал я хлебное жалованье служителям на декабрь месяц: муки по  $1\frac{1}{2}$  пуда, круп по 5 фунтов человеку; о чём и репортовал письменно. Господин капитан перешёл жить в новопостроенный дом.

5. С сего числа стал содержаться караул у господина капитана на дворе с ружьём.

13. Прибыли из города Якутска служивых 3 человека, жители сего острогу.

17. Прибыл в острог комисар для сбора ясашнаго и получили письма из Якутска от лейтенанта Чирикова. От него же получили известие на словах о лейтенанте Шпанберхе, что идёт рекою Юдомою нартами.

18. Приказал господин капитан команды нашей караулу и 2 человекам солдатам, 2 плотникам, от здешняго комисара 6, от комисара

Тарасухина 11 да из служивых, которые при работе у судов, 29 человекам быть готовыми в путь до Креста.

19. По присланному ордеру заплатил деньги за куклянки и парки шесть рублёв, купленных для служителей. О чём репортовал письменно.

21. Прибыл служивой от господина лейтенанта Шпанберха и получили подлинное известие чрез репорт его, что идёт ко Кресту со всеми матриалами на девяностидесяти нартах, а у судов оставлен штурман Энзель да для караулу солдат 6, бочар 1. Выдано тунгусам двум человекам по пятидесяти копеек, которые посылаются ко Кресту, о чём репортовал письменно.

22. Послано навстречу к лейтенанту Шпанберху капрал, 2 плотника, служивых 7 на 10 нартах. С ними послано мяса говяжьего свежаго 16 пудов, рыбы, кочемасов 100 (качемасы — вяленая жирная рыба, мягкая, в отличие от сушёной на ветру юколы. — *Ред.*), порсы 1<sup>1/2</sup> пуда. Нашим служителям, которые посылаются до Креста, 4 человекам, выдано мяса 20 фунтов. Больной 1 человек.

23. Послано к лейтенанту Шпанберху навстречу 2 солдат, служивых 37 человек на 36 нартах. С ними послано для служителей, идущих с лейтенантом, мяса 30 пуд, порсы 3<sup>1/2</sup> пуда, кочемасов 400.

24. По приказу господина капитана выдал служителям 23 человекам по 20 фунтов человеку.

26. По вечеру посажены под караул служителей 2 человека, которые живут при господине капитане, за пьянство. Больной 1 человек.

28. Которые посажены под караул, штрафованы и освобождены.

31. По присланному ордеру раздавал провиант служителям нашей команды на генварь месяц по 1<sup>1/2</sup> пуда муки, круп по 5 фунтов человеку; о чём репортовал письменно.

### **Январь 1727 год.**

*Пятница 6.* Прибыл в острог господин лейтенант Шпанберх на 7 нартах и при нём 2 солдата да из посланных от нас плотник да служивых 2. Больной при команде 1. И репортовал господина капитана на словах о команды, что обретающая при нём команда идёт позади, а некоторые заболевшие оставлены при Юдомском Кресте.

9. По приказу господина капитана сказывал я комисару здешняго острогу, Парончину, чтоб у служивых его команды было платье дорожное, и когда спросят, чтоб были готовы и ничем не отговаривались. Больных 3 человека при команде.

10. Прибыли из отставших лейтенанта Шпанберха команды матросов 2, барабанщиков 2, солдат 2, служивых, посланных навстречу, — 8, привезли аптеку и тимерманские (плотничьи. — *Ред.*) инструменты. Больных 3 человека.

11. Прибыли 3 человека плотников енисейских, служивый якутский 1. Во весь день солнце, ветер малой. Прибыли ещё матросов 2, служивых якутских 2. Больных при команде 3 человека.

12. Прибыли в острог геодезист да посланной навстречу капитан. Привезли денежную казну, солдат 2. Часу в 10-м с полночи привезли инструменты геодезистские. Сегодня солнце и малой снег временем. Прибыли плотники, человек с 10. Больных при команде 3 человека. Прибыло матросов 2, служивых якутских 3.

13. Прибыли 2 матрос, 2 солдат, конопатчик, парусник, плотник, 4 человека служивых. Больных 3 человека.

14. Прибыл в острог комисар, плотников 3, кузнецов 3. Больных 11 человек.

15. Прибыли 2 человека плотников. Больных 11 человек.

16. Сей ночи привезли 2-х человек плотников больных, по которым посыланы были нарты. Больных при команде: геодезист, матросов 4, солдат 5, плотников 6.

18. Приказал господин капитан раздать рыбу и порсу, оставшую от посылки навстречу служителям прибывшим. Больных 13 человек.

23. По приказу господина капитана роздал скотинный потрох служителям 73-м человекам, головы, ноги и прочий потрох, о чём и ордер получил 27-го числа сего месяца. Больных 18 человек.

24. Послан бочар и два служивых на 3-х нартах по доски на бочки. Больных 18 человек.

26. Прибыл от Креста иеромонах нашей команды на 5 нартах, которых посланы были от лейтенанта с реки Урака, и с ним матрос 1, солдат 1, служивых 5. Получил ордер от господина капитана о выдаче провианта прибывшим от лейтенанта служителям в додачу на сей генварь месяц да по данному регестру от комисара Дурасова на прошлый месяц, которым роздал, и о выдаче репортовано. Больных 18 человек.

27. Прибыли от Креста плотников 2 человека, служивый 1 и доносили, что по Ураку умерло 2 человека плотников да осталось от них 3 человека, живы или нет, про то не ведают. Больных 15 человек.

28. Господин лейтенант Шпанберх смотрел служителей своей команды и служивых и, выбрав годных, приказал, чтоб были готовы в путь по оставшие материалы. Больных 15 человек.

29. Прибыл бочар с досками. Получил ордер о выдаче всем служителям хлебного жалованья на февраль месяц, по которому роздал и репортовал письменно. Пошли в Якутск от комисара камчадальского 2 человека служивых. Больных 14 человек. Приказал господин капитан мне быть готовым в путь по оставшие материалы.

31. Господин лейтенант смотрел служивых, которые идут с комисаром Тарасукиным на Камчатку и некоторым приказал быть готовыми в путь.

### **Февраль.**

*Пятница* 3. Получил ордер о выдаче служивым людям, которые посылаются по матриалы, 42-м человекам, муки по два пуда, мяса по пуду человеку. Другой ордер о выдаче нашей команды служителям хлебного жалованья на февраль и март месяцы да по пуду мяса человеку, которые отправятся по матриалы ж. Господин лейтенант смотрел всех людей, которые отправляются по матриалы. Больных 14 человек. По вышеписанным ордерам репортовал.

*Примечание.* До сего числа я выписывал из журнала все выдачи провизии, чтобы показать читателям, что с первых дней существования флота хозяйство было поставлено в рамки строгого контроля. Чтобы не утомлять читателей однообразною отчётностью о расходе провизии, с этого места выпускаю всё, что касается выдачи провианта. Одинаково для избежания повторения, притом не представляющего научного интереса, выпускаю все метеорологические и астрономические наблюдения, веденные и записанные чрезвычайно аккуратно с мельчайшими подробностями, но при посредстве таких грубых инструментов, а иногда и вовсе без инструментов, что при современном состоянии мореходных наук наблюдения эти могут вызвать только улыбку со стороны специалистов-моряков. Для интереса же последних, каким образом велось счисление и производились наблюдения, помещаю в конце книги образцы журналов, ведённых в море, в плавании по рекам и во время походов сухим путём.

11. Был приказ от господина лейтенанта, которые посылаются по матриалы, чтоб все были готовы к 13-му числу пополудни в 7-м часу. Больных 10 человек.

14. Пополудни часу в 10-м отправились в путь (Полянский в «Записках Гидрографического департамента», 1850 г., часть VIII, говорит, что люди, измученные трудами и голодом и не имевшие даже тёплой обуви, при том снабжённые провизиею очень скупо, отправились в путь с ожесточением. «Капитан посылает нас, — говорили они, — и нагих, босых, без жалованья на верную смерть. Идём, и, ежели сможем, подымем казну, а не в мочь и не тронем».



На это Беринг отвечал: «Жалованье им следует получать из Якутска, а не от меня. Мне самому тошнее их: в дороге пало 500 лошадей, и не вем, как буду отвечать, а вы хоть все пропадите — пособить нечем». — В. В.) из Охотского острогу в 76 нартах по матриалы господин лейтенант Шпанберх, при нём я, плотников адмиралтейских 3, солдат 9, плотников енисейских, иркутских 5, служивых якутских 42, тунгусов таузских и охотских 30, и, отшед 2 версты, ночевали.

15. Ночевали в урочище у половиннаго камня.

17. За болезнью отпустили назад служиваго и пошли через хребёт и шли часу до 5-го. Пришли к спуску к реке Урак. Ночевали.

18. Часу в 6-м пошли рекою Ураком вверх. Часу в 8-м прошли Щёки, где нашли команды нашей плотника умершаго, котораго, вынеся на берег, погребли.

20. Ночью великой ветр и снег с метелью. И сей ночи, ежели б не остереглись, то б могло снегом многих задавить.

22. Прошли урочище Томилово Побоище.

26. Оставили часть некоторую провианту для возврата, и для караулу одного плотника, который поморозил ноги.

28. Часу в 6-м пополудни пришли на реку Юдому ко Кресту в зимовья, но токмо не со всеми нартами, и репортовал геодезист Лужин, что имеется при зимовье служителей 7 человек, а штурман Морисон умре февраля 2-го дня.

### **Март.**

*Среда 1.* Прибыли последняя нарты, но токмо не те, которыя остались по Ураку. Был смотр всей команды и читали артикул. И господин лейтенант распределял. Меня определил иттить по реке Юдومه до Большой Еловки, и при мне 30 человек; капралу да матросу к Поворотной речке, и с ними 42 человека. Приказом господина лейтенанта переписал оставшей багаж после умершаго штурмана и по прибытии в Охотской острог репортовал я и подал роспись за своею рукою.

2. Людям давали отдыхать нынешний день.

4. Перешли чрез гору Кривую Луку. Часу в 12-м пришли, где оставлены матриалы. Пообедав, пошли и нашли плотника нашей команды чуть жив, которой идёт от поворотной, которому дали провианту и пошли в путь. От Креста до Кривой Луки по реке довольно островов.

7. Часу в 7-м пошли и оставили за болезнью 2-х человек да капра 1.

8. Пришли к речке Большой Еловке к оставшим матриалам, которые поведено мне взять, и нашли умершаго служиваго, котораго предали земле по обычаю христианскому.

9. Часу в 7-м пошёл капрал с своею командою к Поворотной, до которой ходу только полтора дня, а я своею командою матриалы поклали на нарты.

10. Сей ночью бежал от моей команды служивой якутской. Подняв матриалы, пошёл ко Кресту. Матриалов было кабельтов в 7 дюймов, другой в 6 дюймов, 6 якорей, 7 пушек.

12. Получил известие от капрала чрез тунгуса, что бежало от него 12 человек служивых якутских 10-го числа от Поворотной. Отправил тунгуса к господину лейтенанту с репортом о беглых и за оставленным от нас провиантом, понеже провианту стало мало у людей.

Сияние и тепло. Потом пошли, и пополудни часу в 5-м стал быть ветер и снег малой. Часу в 6-м пришли к оставленным от меня за болезнью и тут ночевали.

13. Часу в 7-м взял своих людей и пошёл.

16. Встретил нас господин лейтенант с людьми, из которых послал к Поворотной вместо беглых 13 человек, а сам возвратился ко Кресту с нами.

18. Прибыли ко Кресту со всеми со мною матриалы и с людьми благополучно. Господин лейтенант изволил мне сказать, что геодезист Лужин умре сего месяца 11-го числа.

19. Просили господина лейтенанта служивые и тунгусы о провианте. Приказал мне оным выдать. Погребли геодезиста умершаго.

20. Часу в 10-м пошёл я с матриалами с теми ж от Креста, а господин лейтенант остался дожидаться капрала от Поворотной.

21. Бежали 2 человека тунгусов, оставя якорь.

25. Пришли к оставленному провианту и после беглых имелся провиант, из котораго взяли половину и роздали людям, понеже недовольны провиантом, а у тунгусов и нет.

26. Часу в 1-м чинили нарты часа с 2, потом пошли. Часу в 5-м догнал нас господин лейтенант, и я его репортовал, что у людей корму мало, многих кормлю своим провиантом; и он, оставя нас, пошёл в острог.

30. Мороз. Часу в 7-м отпустил 12 нарт в острог, а сам дождался задних 8 нарт. Часу в 3-м пополудни пришли задния нарты и стали ночевать. Явились тунгусы, которые бежали 21-го числа. Часу в 7-м пришёл плотник из острогу и сказал, что навстречу люди идут.

31. Пополудни часу в 3-м пришли люди из острогу с провиантом 19 человек, из которых взял 4-х человек, а прочих послал к капралу.

#### **Апрель.**

*Вторник 4.* Часу в 11-м поднялись на хребёт. Получили ордер от господина лейтенанта чрез тунгуса потешнаго, в котором повелевает ежели подыматься на хребёт трудно, чтоб иттить рекою до моря. Часу в 11-м пошли хребтом и встретили посланных к нам из острогу людей 20 человек и 1 000 рыб свежих, из которых людей взял в воспоможение 4-х человек, а прочих послал к капралу.

5. Послал репорта господину лейтенанту с тем же тунгусом, а сами часу в 5-м пошли в путь.

6. Прибыл в Охотской острог и репортовал господина лейтенанта о прибытии матриалов.

7. Прибыл капрал в 27 нартах и привёз матриалов: пять кабельтовых, 1 якорь, 1 пушку, парусы и прочия вещи, о чём явствует поданной репорт господину капитану от лейтенанта.

8. Прибывшие матриалы посланы к морю в анбар. Прибыли служители, которые у Креста жили за болезнию, и для караулу там оставили 2 человека солдат.

12. Отправлен ученик Козлов ко Кресту и оставшие там матриалы, людей при нём 24 человека.

16. Часу в 9-м прибыли служители, которые посланы были к Поворотной и ничего не привезли, и 3 человека, которые посланы были близ Креста по оставшие матриалы, привезли.

17. Посланы к морю 1 матрос, солдат 12 для караулу. Больных 15 человек.

19. Господин капитан смотрел всю команду и приказал комиссару, чтоб выдал провиант наш по июнь месяц, а служителям, которые здоровы, изволил сказать, чтоб были готовы в путь, куда повелят.

20. Господин лейтенант смотрел всю команду и выбрал 56 человек изо всех чинов, велел готовиться в Горбейския зимовья по оставший провиант.

21. Поутру, как пришёл я репортовать господина лейтенанта о команде, писарь Семён Турчанинов сказал господину лейтенанту, что знает он за капитаном важное дело, подал доношение. Котораго посадить приказал под крепкий караул. А пополудни господин лейтенант смотрел всю команду и сказал, что посылки мне на Горбею не будет. Больных 17 человек.

22. Подал господин лейтенант капитану доношение об отправлении писаря до Петербурга. Больных 17 человек. Под арестом 1.

26. Отправлен из острогу арестант и за ним для караулу 2 человек солдат. Больных при команде: комиссар, матрос, солдат 4, плотников 9.

### **Май.**

*Понедельник* 1. Пришёл тунгус от посланных по материалы ко Кресту для корму. Больных 16 человек.

2. Прибыли от Креста с материалами: солдат, барабанщик, плотник и 7 человек тунгусов, о чём явствует репорт от ученика Козлова по прибытию его.

3. Привезённые материалы отпущены к морю. Больных 15 человек.

5. Посланы к морю двое конопатчиков, двое кузнецов из служивых.

6. Послано к морю наших плотников 10 человек к строению судна. Больных 12 человек.

8. Отправлено к морю угля в 3-х ботах. Больных 11 человек.

10. Великая вода в реке. Временем несло лёд. Больных 8 человек.

11. Господин капитан и лейтенант ездили к морю, к строению судна.

13. Отправился господин лейтенант к морю с командою к строению судна и при нём капрал, матросов 5, солдат 5, барабанщик. Пополудни прибыл водою на плотах ученик Козлов и с ним солдат да плотник и репортовал словесно господина капитана, что материалы оставил на подъёме и для караулу 2-х человек плотников.

18. Послан карбус с угольями к морю. Посланы двое кузнецов, двое мореходов, а с ними мелкия вещи артиллерийския.

20. Прибыли служивый и плотник, которые оставлены были у материалов на карауле.

22. Господин капитан был у моря, где строение, и, собрав всю команду, продавали оставшия пожитки после штурмана Морисона. Больных при остроге 7 человек.

24. Отпущены служители все из острогу к морю ловить рыбы про себя. Больных 9 человек.

25. Откомандированы от моря на Горбею плотников 4 человека и присланы в острог.

29. Послан 1 служивой, тунгусов 6 ботами по реке Ураку вверх по оставшие материалы.

31. Поехали из острогу в Якутск служивые люди с казною туйскою.

## **Июнь.**

**Пятница 2.** Отпущены в дома за болезнью 2 человека плотников иркутских. Больных 4 человека.

**3.** По усмотрению сыскалась ширина места 59°13'. Пришёл тунгус от устья реки Урака и сказал, что матриалы привезли на устье, только морем за великими валами в охотском устье везти нельзя.

**4.** Пригнали с Ины реки лошадей, которые прошедшей осенью оставлены были, и из оных токмо 4, а прочия все пали и побили волки. Послали 3 лошади на Ураку по привезённым вещи, а прочия велено обвезти морем.

**7.** Послано к морю матрос 5, солдат 5. Отправлен комисар на Горбею и при нём матрос, плотников 3. С ним послано сум простых 488 да от Креста велено взять 242 подпруги, верёвок вьюшных 100 на 28 лошадях, а для возврата лошадей послан солдат и дан ему на дорогу 1 олень, а оныя лошади взяты от здешних жителей.

**8.** Сегодня спущено судно на воду, которое строено, которому звание «Фортуна». Больных при остроге 2 человека.

**11.** Отданы оставшия пожитки после умершаго геодезиста Лужина по его духовной иеромонаху нашей команды крест серебряный и перстень, денег 37 копеек и прочия вещи, которых наберётся рублёв на 10, а государев инструмент — квадрант, астролябия, готовальня с циркулями — имеется при команде.

**13.** Господин капитан был у строения судна у моря и остальной багаж продавал после умершаго штурмана. Больных при остроге 2 человека. Поставили на судно мачту.

**15.** Господин капитан был у моря у судна.

**17.** Был у моря, и судно оснащено оснасткою галетскою.

**19.** Капитан изволил быть у судна.

**20.** Прибыли от моря служители, которые откомандированы к Горбейским зимовьям.

**21.** При остроге были оленные тунгусы для перемены аманатов (заложников. — *Ред.*).

**23.** Отправлены к Горбейским зимовьям матросов 4, капрал 1, барабанщик 1, солдат 9, плотников енисейских и иркутских 13, кузнец 1, бочар 1, всего 30 человек на 26 лошадях, которые взяты оставленные камчадальских комисаров и служивых.

**24.** Господин капитан был у судна.

**27.** Отпущен за болезнью енисейский плотник. Были у моря.

**29.** Прибыли от Креста солдаты 2 человека, которые были на карауле и репортовали, что посланный солдат с комисаром, бежал,

а привезли с собою оставшия вещи у Креста, также и церковныя вещи, которыя вещи отосланы на судно, кроме церковных.

30. Положены на судно матриалы, которые привезены все и парусы; муки 23 сумы, круп 25 сум, железа 31 пуд 35 фунтов, уклада 18 фунтов, мяса сухаго 18 пудов, кож сырых 31, верёвок вьюшных 6 пудов. Приехал якут от капрала и сказал, что бежало 3 человека плотников иркутских и увели 3 лошади от реки Блудной.

### **Июль.**

*Суббота 1.* Господин лейтенант Шпанберх пошёл в море на гребле и при нём служителей: геодезист 1, матросов 6, ботовый ученик 1, десятник 1, плотников адмиралтейских 3, конопатчик 1, кузнец 1, барабанщик 1, солдатов 6, плотников и кузнецов енисейских, иркутских 12 и посланный комисар в тамошние остроги со служивыми 13 человек.

2. Послан сержант к морю жить.

3. Прибыл от Якутска господин лейтенант Чириков, при нём мачтмакорский ученик, солдат, служивых 2 на 18 лошадях, и доносил словесно, что по данной инструкции отправил.

4. Поехал господин капитан к морю жить. Прибыл солдат Трифионов, пригнал скота 29 и одну пару сум с мукою.

5. Отпущено 2 человека служивых в Якутск, которые прибыли с лейтенантом, и велено им ехать рекою Юдомою до Горбейских зимовей, и с ними посланы письма к штурману и комисару.

6. Прибыл квартирмейстер Борисов, привёз 200 сум муки. Лошадей при нём 100.

10. Привезли 10 пар сум с мукою. Часу в 8-м прибыло судно с Камчатки с казною Ея Императорскаго Величества и на нём 2 комисара, которые посланы были из Якутска в 1725 году. И про судно сказали, что надобно починить, а оное судно старое («Бот сей, — говорит Берх, — и был тот самый, на котором совершено первое плавание из Охотска в Камчатку в 1716 году». — В. В.). Прибыл якут от Креста с лошадьми, которыя были под служителями.

13. Отпущен за болезнью иркутский плотник в дом.

19. Прибыл якутский пятидесятник, привёз 207 сум муки. Отпущены в Якутск служивые люди; с ними отпущены 63 лошади, потников 63, подпруг 63.

20. Отправлен сержант с репортом в Санкт-Питербурх до Государственной Адмиралтейской коллегии и велено ему взять в Горбейском зимовье арестованнаго писаря и везть с собою под караулом. Прибыл солдат Выродов и привёз 81 пару сум с мукою. Вытащили судно на берег для починки.

21. Пришли из лесу бочары с лесом и служивые. Пригнали плахи и кокоры на судно.

22. Конопатили судно. Бежало 3 человека служивых, которые прибыли 20-го числа, и увели 42 лошади.

23. Прибыли 14 лошадей. Привезли 14 пар сум с мукою, которая от канцелярии отправлена к нам, 800 пудов.

24. Прибыл служивый человек Карандашев, а с ним 145 лошадей; привёз муки 146 пар сум. Больной 1. Бежали 3 человека якутов.

25. Смолили судно, левый бок. Бежал 1 человек якут.

26. Поворотили судно на берегу другим боком на прибывшей воде.

28. Отпущено 3 человека служивых в 38 лошадях. С ними отпущено 100 пар подпруг, 100 потников.

30. Прибыл солдат Широков, пригнал достальной скот, 50 скотин, да привезли одну пару сум. Принято муки от Карандашева 793 пуда 20 фунтов.

#### **Август.**

*Вторник 1.* Была работа у судна.

2. Отпущены служивые в Якутск, 9 человек, с ними отпущено потников 275, подпруг пар 310 и 130 лошадей. С Карандашевым да с Пахомовым потников 20, подпруг 20, да с Карандашевым послан до Креста солдат для отдачи там потников и подпруг.

4. Спустили судно на воду. Изошло на починку сала говьяжья-го 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуда и часть войлока.

5. Послан мачтмакорский ученик Ендогуров и с ним солдат служивых 6, якутов 9 на 151 лошади, потников 138, подпруг пар 135. Ему ж дано для служителей 3 скотины, 5 пудов порсы, 2 пуда жиру. Велено ему с лошадьми ехать навстречу едущим по реке Юдоме от Горбеи к судам до реки Таловки. Отпущен солдат за болезнью в гарнизон Тобольский.

7. До полудни была работа на судне: клали под товары и прибывали баргоут (несколько рядом расположенных поясов наружной обшивки корпуса, утолщённых на треть или наполовину по сравнению со смежными. — *Ред.*). Пополудни отпущены были все за реку бить уток, которых пригоняет с моря. Таким обычаем ввечеру сберут ботов 20 или больше и во всякой бот человек 5 или 6 сядут и отъедут вёрст 6 или 7 и ночуют на берегу. Поутру на заре, ежели море тихо, то поедут в море версты 4 или 5, а утки сего времени линья, крылья не имеют большаго. И погоняют на прибывшей воде к устью реки Охоты. И как пригонят ко устью, и вода прибывает в речку, то уток тащит в реку неволею. И прогонят

в залив версты 3 по берегу и поставят караул в ботах, и из того места не выпускают. И когда вода станет убывать, то все русские и иноземцы и с жёнами, и с детьми поберут. И когда в том месте, где уток караулят, воды будет на фут семь меньше; для того, что ежели воды будет много, то не можно изловить. Утки ныряют и близ четверти часа живут в воде, а когда воды уже неглубоко, то пойдут и колют спицами и ловят живых. Також и сегодня побили с 3 000, а с 5 000 ушло. И таким подобно делают пригоны раза по 2 и по 3 и готовят в зиму.

10. Часу в 3-м пополудни увидали судно, идущее на парусах от О. И не дошед до устья речки Охоты вёрст за 10 от противнаго ветра, легло на якорь. Сегодня на судно положено муки 200 сум.

11. Часу в 9-м полночи которое судно видели к О, пришло в устье реки Охоты на гребле и буксиром от Камчатской земли, на котором прибыл господин лейтенант Шпанберх, который отправлен был от Охотска до Большой реки с матриалами.

12. Из прибывшаго скота дана скотина геодезисту Путилову. Господин капитан изволил взять вместо положенных прошедшей зиме служителям на роздачу 3-х скотин. Господину лейтенанту Шпанберху вместо положенных же 2 скотины. Служителям отдано 29 человекам 4 скотины.

14. Плотники и бочары делали бочки.

15. Прибыл солдат от Горбейских зимовей и получил репорт от штурмана о беглых плотниках, посланных с капралом июня 23 дня.

16. Получили известие от мачтмакерскаго ученика Ендогурова, что бежал служивый и якуты, и лошадей всех отогнали.

17. Послан служивый к ученику Ендогурову, возвратиться назад. Только 3 человека на 10 лошадях послать до Таловки по оставшие матриалы.

18. Нагрузили оба суды. На новое положено сум 395 весом 997<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуда; на старое положено 405 сум весом 1 198 пудов. Получил ордер о выдаче служителям круп на сентябрь месяц, да о выдаче мачтмакерскому ученику Ендогурову денег 200 рублей на жалованье служителям, которые при нём, и на Горбей с роспискою, а ежели он до отбытия нашего не прибудет, то отдать те деньги для отдачи ему, Ендогурову, солдату Воротникову с роспискою.

19. Сегодня перебрались все по судам. Господин капитан и лейтенант Шпанберх на новом судне; на старом господин лейтенант Чириков, при нём я и иеромонах, служителей 15 человек и 4 человека мореходов.



21. Послан репорт в Коллегию в пакете до якутской канцелярии с сыном боярским Кривогорницыным.

Оставлен солдат при устье. Оставлено у него сум с мукою 50, простых 26, палатка холщёвая, двойная, и велено ему отдать, когда прибудет мачтмакорский ученик Ендогуров и оставлена ему инструкция.

22. В начале 9-го часа господин капитан со своим судном отвалил от берегу и среди реки Охоты лёг на якорь, и в исходе отвалило наше судно.

В начале 11-го часа, подняв парусы, и пошли из устья реки Охоты по правую сторону имеющагося островка среди устья, и пошли на румбе *SOtO* в 12-м часу в исходе.

В 2 часа усмотрели устье реки Пин на *NNO* в 7-ми верстах.

В 4 часа Шилканской мыс от нас на *OtN* в 15-ти верстах.

В 12 часов штиль.

23. В исходе 1-го стал быть ветер, и пошли. В 4 часа утра другое наше судно не видели. В 8 часов ветер велик стал быть, подобрали 1 риф.

24. В начале 5-го часа пополудни до 8-го дрейфовали. В начале 8-го стал быть ветер *NNO* великой. Парус имели в половину мачты. В начале 9-го утра отдали риф и подняли парус во всю мачту. Усмотрели высоту солнца в полдень, склонение *N*. Чрез сие сыскалась ширина  $57^{\circ}46'$ .

27. В 8-м часу вечера имели парус в  $\frac{2}{3}$  мачты... В 9-м часу утра отдали риф, имели парусы во всю мачту. В полдень усмотрели высоту солнца  $41^{\circ}04'$ . Склонение солнца  $9^{\circ}08'$ . Чрез сие ширина места сыскалась  $56^{\circ}04'$ .

28. Великия волны. Глубины под судном 32 сажени. Земля мелкой песок.

29. В половине 3-го часа пришли к Камчатской земле и за противным ветром легли на якорь. Глубины 12 сажень, земля мелкой песок в разстоянии от земли в 3-х верстах.

Земля простирается, сколько могли видеть, на *SOtS* и *NtO*. В 10-м часу утра, подняв якорь, и пошли к берегу ближе и, не дошед версты за  $1\frac{1}{2}$ , легли на якорь на 6 сажнях.

Посылали лодку к берегу за водою, и против нас речка, которая называется Крутогорова.

30. Усмотрели камень высокой с вершины реки Итчи на румб *NOtO*, который кажет разными видами. Сперва видели бел, аки снег, а потом как обычен прочим горам.

31. В начале 11-го утра подняли якорь и пошли.

## Сентябрь.

*Пятница 1.* В начале первого, подобрав паруса, легли на якорь. Глубины  $15\frac{1}{2}$  сажень. В начале 6-го увидели судно на румбе  $StO\frac{1}{2}O$  в 20 верстах или больше. Подняли якорь и пошли. В половине 12-го ночи бросили якорь на глубине 19 сажень. В начале 4-го утра, подняв якорь, пошли.

2. В начале 8-го пополудни догнали судно своё.

3. Великой шторм, и легли на якорь. Глубина 13 сажень.

Земля от нас лежит прямо  $O$  в 6 верстах и простирается к  $S$ .

4. Господин капитан поднял свой якорь и пошли. Подняв мы свой якорь, и пошли. В 6 часов пришли в устье реки Большой на убылой воде и легли на якорь. Глубины  $2\frac{1}{2}$  сажени. В исходе 8-го пришло наше другое судно, на котором господин капитан, и, не входя в устье, легло на якорь. По счислению с исправною разность ширины между устьями рек Охоты и Большой.  $6^{\circ}31'$ , румб  $SO\ 4^{\circ}38'$  к осту. Расстояние плаванное 603,6 мили, а русскими верстами 1 051,27 версты. Отшествоие 460 миль.

5. Часу во 2-м стала прибывать вода в реку, и мы с своим судном пошли в реку бечевою. Часу в 3-м завелись в реку и стали у берегу на место. При устье реки не имеется жилья. Имеются для промысла рыбнаго, когда приезжают; на столбах балаганы, или шелачи, и крыты травою. Вершина реки Большой лежит на румб  $ONO$ , а острог от устья расстоянием вверх рекою Большою 34 версты. Высокая гора называется Оланская на  $O$ , и она гора кажет двумя видами: временем бела, а другим черна. В 6-м часу другое судно завелось. В половине 8-го часа была полная вода прежде пришествия луны к полуночному меридиану за 4 часа 54 минуты. В  $6\frac{1}{2}$  часа утра была полная вода прежде пришествия луны к полуденному меридиану за 6 часов 18 минут.

6. Господин капитан и лейтенант Шпанберх, лекарь, сержант с багажем отправились в острог в 21-м боту, аптека и денежная казна. Ширина места  $52^{\circ}42'$ .

9. Прибыл из острогу матрос в 20 ботах. Отправлен в острог иеромонах на 3-х ботах, господина капитана багаж на 6 ботах, лейтенанта Шпанберха на 2-х ботах. Отправился господин лейтенант Чириков со своим багажем и я и 1 солдат на 10 ботах. Шли вверх по реке Большой.

11. Прибыли к Большерецкому острогу. Большая река от устья до острогу имеет множество островов. Ход имеет вверх ботами, а на всяком боту по 2 человека каюров, иноземцев, по-русски под-водчики, и пихают боты шестами. Ширина  $52^{\circ}45'$ .

14. Пришли от судов 15 ботов. Привезли 50 сум с мукою, а 5 ботов под багажем офицерским. И прибыли 4 человека плотников.

16. Отправлен господин лейтенант Шпанберх к судам в 30 ботах для забрания матриалов и провианта, которым иттить вверх по реке Быстрой. При нём отправлен я к морю.

17. Прибыли к судам и погрузили боты матриалами, и муки положили 107 сум, да господин лейтенант взял себе 2 сумы. Часу в 6-м возвратились в путь к острогу и, отшед версты 4, ночевали.

18. Прибыли в реку Быструю, и тут боты поставя в заливе под караулом, и пошли в острог, разстоянием от ботов  $\frac{3}{4}$  версты.

19. Отправлен господин лейтенант с нагруженными ботами вверх по реке Быстрой. Служителей при нём 7 человек нашей команды.

23. Прибыл от судов зейльмакор (зейль-макер, парусный мастер. — *Ред*).

25. Прибыли от судов 3 бота, привезли муки 17 сум, свинцу 2 пуда, наковальни 4, клящи 4, молот.

### **Октябрь.**

*Пятница* 5. Прибыли боты от господина лейтенанта Шпанберха, которые были под материалами и под провиантом. На них прибыл мореход и возж и сказал, когда шли вверх по реке Быстрой, утопили 2 якоря и один кабельтов в 6 дюймов, 8 сум с мукою и одного каюра, которых вещей найти не могли.

9. Прибыли боты от судов, в которых прибыли все служители, а именно: матросов 2, солдат 2, и привезли последния вещи: 54 сумы с мукою, 6 пушек, 27 пудов железа.

17. Прибыли матрос да мореход с людьми, которые посланы были для искания якорей и канату, и сум с мукою. Якори и канат и 7 сум привезли.

21. Прибыли боты с верху реки Быстрой и каюры, которые ходили до Камчатки чрез волок с господином лейтенантом Шпанберхом.

26. Приказал господин капитан при приказе, чтоб меня объявить в команде мичманом. Чрез который приказ и объявлен.

*Примечание.* Мичман в то время не был офицерский чин. Первым офицерским чином был унтер-лейтенант 12-го класса.

27. Прибыли плотники и служивые из лесу. Привезли полозья на 48 нарт.

### **Ноябрь.**

*Четверг* 9. Матросов и солдат обучали ружьём.

12. Заболел здешняго острогу управитель и умер.

24. Для тезоименитства Ея Императорскаго Величества палили из мелкаго ружья 11 человек 3 раза, да из 7 пушек 3-ж раза, да 1 раз из 5, 1 раз из 3-х. Пороху в пальбе 28 фунтов издержали.

28. Послан служивый в Верхний Камчатский острог с письмами от господина капитана.

30. Обучали служителей пальбою из ружья в цель.

### **Декабрь.**

*Пятница 1.* Получили от лейтенанта Шпанберха из Нижняго острогу письма чрез служителя Шипунова.

3. Обучали служителей мелким ружьём. Сегодня посланы служивые от управителя по рекам собирать ясак.

16. Послан мореход на Опалу реку на 8 санках за рыбою.

19. Послан солдат к морю для китоваго жиру.

25. Привезли от морехода на 9 санках китоваго жира пуд с 40.

27. Послано за китовым жиром ещё 20 санок.

*Примечание.* Жир добывался из выброшеннаго на берег мёртваго кита. Всего жиру собрано было до 200 пудов.

31. Послан солдат на Конпакову и Харюзовы реки для собирання каюров.

### **Январь 1728 г.**

*Четверг 4.* Отправлено в Верхний острог конопатчик 1, плотник 1, служивых 2 человека, а с ними отправлено муки 86 сум, железа 23 пуда, свинцу 2 пуда и пуль 2 кокора и прочее из мелких вещей, кузнешных инструментов, наковальня, клещей 4, точило, на 63 санках. Иноземцев 69 человек, в том числе капитанскаго багажа на 10 санках.

11. Отправлено в Верхний острог 21 санки с багажем господина капитана и при том солдат 1, плотник 1 и при них аптека.

14. Отправился из Большерецка до Верхняго господин капитан и при нём лекарь и я, солдат 1, плотник 1, мореходов 2 на 29 санках.

15. Получили письма от господина лейтенанта Шпанберха из Нижняго Камчадальскаго острога.

21. Получили репорта от господина лейтенанта Шпанберха.

24. Сегодня догнали своих служителей, которые отправлены от Большерецка 4-го и 11 числа сего месяца.

25. Прибыли в Верхний Камчатский острог, и оный острог стоит по левую сторону реки Камчатки. Жилья имеет дворов с 17, а живут служивые люди ясашные иноземцы. Язык имеют некоторыми словами разнь с большерецким. А река Камчатка местами не мёрзнет. Поутру прибыли служители все с провиантом. От верши-

ны реки Камчатки и до острогу лес порядочный, березняк, а местами и чистые места.

26. Иноземцев, которые были в подводах, отпустили всех по домам. Послан матрос на 29 санках по матриалы и по провиант остальной. Река Камчатка под острогом стала чиста, лёд пронесло.

31. Сушили парусы все, в которых не нашли одного фока. А оные парусы посланы были с господином лейтенантом Шпанберхом.

### **Февраль.**

*Четверг 3.* Послан мореход в Нижний Камчадальский острог с письмами к господину лейтенанту Шпанберху.

5. Сушили парусы.

7. Прибыл матрос и привёз муки 30 сум, парусов 3, грот-зейль (вид паруса. — *Ред.*) и всякия морския вещи.

9. Сушили парусы. Прибыл солдат из Большерецка с репортом от господина лейтенанта Чирикова. Послано в Нижний к работе 2 человека плотников нашей команды; с ними послано топоров новых 8, укладу 10 фунтов и несколько тимерманских инструментов.

11. Привезён: 1 канат, 2 перлиня, тросы найтовные, 1 пару сейталей и прочия вещи, пушку 1; и оныя вещи сходны с реестром, отпущенным с лейтенантом Шпанберхом.

15. Было затмение луны и окончилось в 7<sup>1/2</sup> часов.

22. Прибыли из Нижняго служивые 3 человека, при них 81 подвода.

23. Отправлено в Нижний острог 48 подвод; на них муки 68 сум, железа и пеньки 19 сум, наковальня, точило, аптека и прочия мелкия вещи и при них конопатчик послан и 3 человека служивых.

24. Послан в Нижний солдат, а с ним денежная казна да багаж господина капитана. Всего на 19 лошадях.

29. Отпущены каюры в дома, которые прибыли из Большерецка также и служивые.

### **Март.**

*Четверг 2.* Отправились из Верхняго в Нижний острог господин капитан, при нём я, солдат 2, плотник, служивых 2 на 13 подводах.

4. Прибыли в иноземческой острог, именуемый Машурин, и в оном остроге тойонская юрта весьма велика, глубина 3 сажени, в которой без труда можно уместить человек 250. И в том остроге ночевали.

5. Увидали гору, которая горит близ Нижняго острогу.

10. Прибыли в урочище Ушин, где команды нашей мастеровые люди готовят всякой лес к строению бота, и тут ночевали. В 8-м часу поехали в острог.

11. Прибыли в Нижний Камчадалский острог, которой стоит по правую сторону реки Камчатки. Жилья имеется дворов с 40, а распространяется по берегу близ версты. Гора, которая горит на румб S по компасу, расстоянием от острогу вёрст 30.

12. Господин капитан изволил ездить, и при нём я; ездили на Ключи, где имеется церковь; жилых дворов с 15; и тут имел господин лейтенант Шпанберх квартиру и имел болезнь. Послан к строению конопатчик; с ним послано в 10 сумах железа 16 пуд, пеньки 9 пуд, 4 молота, 4 клещи, 8 сум муки, 40 сажень тросу белаго, которой взят из казны в остроги.

17. Послано к работе барабанщик 1, солдат 1; с ними послано юколы 5 вязок, жиру ж рыбьяго 5 пуд.

18. Господин капитан изволил посмотреть служивых людей и выбрал 30 человек к работе.

20. Послано к работе 27 человек иноземцев вместо служивых.

21. Послан солдат вниз по реке Камчатки для собрания работников к строению.

23. Послано к работе 3 бочки рыбы солёной.

26. Послано к работе иноземцев 11 человек с собаками да служивой, а с ним послано 3 вязки юколы да на 8 человек служивых 8 вязок юколы ж.

28. Послан лекарь к работе для осматривания больных.

### **Апрель.**

*Четверг 4.* Прибыли к строению. И репортовал ботового дела ученик, которой при работе, что лес к закладыванию бота весь готов. В 9-м часу пополуночи, собрав всех служителей и мастеровых людей, учиня молитву, и заложили бот; а потом господин капитан жаловал всех вином довольно.

5. Провезли из острогу на Большую реку ясашную казну.

20. Прибыл от строения ученик Козлов и несколько мастеровых людей для праздника Пасхи Господни.

24. Мастеровые люди, которые приезжали к празднику, отправлены к строению. Отправлен к строению для команды лейтенант Шпанберх, а с ним отправлено в работу из служивых в плотники 4 человека, кузнец 1.

Прибыл от строения лекарь и репортовал господина капитана, что больные желают священника.

25. Отправлен к строению для больных священник.

## Май.

*Среда 1.* Протока, над которою стоит острог, лёд понесло. Послан матрос вниз по реке Камчатке собирать каюров на боты для посылки в Верхний Камчадальский острог по материалы и для провианту.

2. Получили известие от лейтенанта Чирикова из Большерецкого, писанное в марте месяце.

16. Господин капитан и все служители, которые обретались при остроге, поплыли на Ключи.

17. Стали по квартирам.

30. Прибыли лейтенант Чириков; при нём геодезист болен, матрос 1, парусник 1, солдат 2 на 6 ботах.

## Июнь.

*Среда 5.* Прибыли к строению бота, и репортовал господин лейтенант Шпанберх господина капитана, что бот готов к спуску на воду. Работа на нём внутри: обшивают досками и верхние пазы конопатят. Шлюпка сделана, токмо не выконопачена; также репортовал, что бежал иркутский плотник.

Пополуночи часу во 2-м загорелась кузница, которую с великим трудом погасили; в ней сгорело 2 барабана, 2 мехи кузнечные, и стал быть дождь.

6. Господин капитан изволил ходить смотреть, где сидят (готовят. — *Ред.*) смолу и делают бочки.

7. Бот и шлюпку выконопатили и высмолили. Ходил я по приказу господина капитана с иноземцами, где сидели смолу и делали бочки, и которой лес был готовлен на бочки и на другия нужды, весь сплотил в плоты. Смолу и бочки, которыя деланы, и мелкой лес всякой годный, погрузя на плоты, и отправил к морю с 2-мя человеками плотниками и 2 человека служивых. Пополуночи, часу в 5-м, бот повалили на левый бок к спуску.

8. Бот изготовили совсем к спуску. Весной готовленной лес плотили весь в плоты для сплавки к морю.

9. Часу в 4-м пополудни учиняли молитву и стали спускать бот на воду и трудились до 7-го часа; не могли спустить и двоигали изорвали. В 7-м часу с Божьею помощью шёл на воду благополучно (боту дано имя «Св. Архангел Гавриил». — *В. В.*) и после спуска дано всем людям, которые были при спуске, вина 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ведра. Пополуночи репортовали, что воды в боту нету.

11. Приплыли два плота ещё из Ушков с бочками и смолою, на которых плотников 2 человека, служивых 2 человека. Из оных один плот оставили при Ключах для строения анбару, а другой

с бочками и со смолою отправили к морю. Великая вода в реке и острог весь потопило.

12. Приплыл бот, который строили, и на нём мастеровые люди немногие, а прочие на плотях. Пополуночи плоты все отправили к морю, но токмо для строения анбара оставили 2 плота, из служивых 6 человек, которым строить анбар. На бот погрузили такелаж весь, якори, пушки, канаты и прочие мелкие припасы ботовые: парусов 2 грота, 2 фока, 4 кливера, 2 брифока, 2 топселя, брезенты и брюки (толстый трос, удерживавший пушку при откате после выстрела и служивший также для её крепления во время шторма. — *Ред.*), и всю амуницию.

13. Стали рубить анбар. Поутру отправлен бот к морю, служители и мастеровые люди все, токмо остались при Ключах господин капитан, господин лейтенант Чириков, я, матрос 1, солдат 4 человека.

16. Вода в реке стала убывать.

19. Анбар построили и вещи все, которые остаются, положили в анбар, а какия вещи, значит подлинно в протоколе.

21. Отправились с Ключей к морю господин капитан, господин лейтенант Чириков, иеромонах и я, солдат 2 человека. А при Ключах остались: матрос 1, солдат 2, которым велено плыть к морю, когда будут боты, а для караула анбара оставлен солдат 1.

22. Приплыли к морю. Мастеровые люди все при работе. На боту мостили палубу и делали каюты.

24. Приплыл из Ушков плот с угольём. На нём плотник да кузнец.

25. Конопатили на боту палубу.

27. В 10 часов по благодарной молитве была во весь день работа.

29. Навесили к боту руль и поставили козлы для поднимания мачты. Часу в 6-м пополуночи мачту поставили, и была работа. Часу в 10-м, учиня молитву, и по молитве всем служителям и мастеровым людям давали вино.

30. Снастили бот.

**Июль.**

*Вторник 2.* Грузили в бот муку, сухари, крупу, мяса. Приказал мне господин капитан ехать на Ключи для взятия денег и провианту ещё.

5. Сделал 2 парома (на Ключах. — *В. В.*) и погрузил муки 58 сум, 3 бочонка пороху, денег на жалованье 800 рублёв и взял из караульных 1 солдата.

6. Приплыл к морю и репортовал господина капитана, что приёз муку, положил в бот.



7. Прибыло судно от Большерецка, на котором команды нашей матрос привёз 67 сум муки, 25 сум сухарей. Грузили на бот дрова и с пришедшаго судна сухари.

8. Прибыли из Большерецка сухим путём матрос 1, солдат 1.

9. Приказал господин капитан, чтобы перебирались на бот служители, которым сказано быть на море.

10. Перебрались все служители на бот совсем.

13. В половине 2-го, сотворя молитву, и отвалили от берегу и поплыли вниз по реке Камчатке. В половине 3-го часа приплыли к устью реки и легли на якорь за противным ветром. Служителей имелось на боту: господин капитан, лейтенантов 2, лекарь 1, мичман 1, квартирмейстер 1, матросов 8, ботовога дела ученик 1, десятник 1, барабанщик 1, конопатчик 1, плотников 5, кузнецов 2, мореход 1, толмачей из служивых 2, офицерских людей 6, итого 44 человека. При остроге остались служителей, за болезнью: геодезист 1 (геодезист Лужин, который послан был Императором Петром I в 1719 году на 6-й Курильский остров для отыскания золотого песку. — В. В.), солдат 1, да для караула оставшаго провианта и денежной казны и прочих вещей солдат 3 человека.

14. Пополудни в 7-м часу, подняв якорь, пошли с Божьею помощью из устья реки Камчатки, когда стала вода полная убывать, и несло течением до половины 8-го часа. В половине 8-го легли на якорь. Пополночи в 2 часа ветер малой и, подняв якорь, пошли. Парусы имели: грот, фок, кливер, топсель.

*Примечание.* «Многим читателям, — говорит Берх, — покажется странно, почему не поплыл капитан Беринг из Охотска прямо в Авачу или Нижнекамчатск. Ежели бы он так поступил, то выиграно бы было два года времени, и бедные камчадалы не должны бы были перевозить все тяжести поперек всей Камчатки из Большерецка в Нижнекамчатск. Нельзя подумать, чтоб Беринг не имел сведения о Курильских островах и южной оконечности полуострова Камчатки.

Мы видели выше, что он требовал к себе монаха Козыревскаго, который, плававши по тем местам, мог доставить ему обстоятельное сведение о тамошних странах. Доказательством, что заключение сие основательно, служит то, что в 1729 году поплыл капитан Беринг из Нижнекамчатска прямо в Охотск».

В выписке из первого Берингова путешествия, составленной знаменитым гидрографом нашим, адмиралом Нечаевым, сказано: «Хотя капитан Беринг и намерен был идти вокруг Камчатской земли до устья реки Камчатки, только препятствовали жестокие ветры, а при том и позднее осеннее время, и места неизвестныя. Ежели б осень была причиною зимования капитана Беринга в Большерецке, то он мог бы совершить путь сей очень легко в следующем году. Надобно полагать, что

безсмертный мореплаватель сей имел особенныя причины, которыя нам вовсе неизвестны».

15. От земли стал подыматься туман.

17. В 6 часов увидели чернь на *SWtW* в 8-ми милях; потом в море оказалась земля простирающейся на *WNW*. В 4 часа утра означилась земля берега морскаго на  $N 1^{\circ}$  к *W*.

18. Вначале 1-го закрепили у грота 1 риф. Ветр великой с дождём. Во 2-м часу на правой стороне изломало шверц (дощатое крыло у малых судов, опускаемое с борта на воду, чтобы уменьшить качку. — *Ред.*).

19. В 2 часа поворотили по ветру. Порвало грота-фал и затем 3-й час дрейфовали.

20. В 6 часов и 56 минут осталось от нас восточнаго берега окончание на 86 градусов от *S* и *W* в 22 милях.

21. Имели землю в левой стороне в разстоянии 13 милях, простирающуюся на *NNO*.

22. Ширина места  $60^{\circ}16' N$ .

23. Берег в левой стороне простирается в параллель пути нашего в 20 милях или больше. Ширина места в полдень  $61^{\circ}03' N$ .

24. В 7-м часу вынули у грота 1 риф. Тогда ж порвался у гафеля ракс-тоу (растов, трос, служащий для крепления гафеля, то есть наклоннаго рея, закрепляемого нижним концом в верхней части мачты. — *Ред.*) и для того грот сел.

В 12-м часу порвался топенант и затем с полчаса грот был спущен.

25. До полудни за  $2\frac{1}{2}$  часа по песочным часам усмотрена высота солнца  $39^{\circ}35'$  с неправою и азимут от *S* к *O*  $67^{\circ}30'$ . Азимут сысканный  $43^{\circ}30'$  и склонение компаса  $24^{\circ}$  восточное. Ширина места  $61^{\circ}32'$ .

26. Шли параллельно берегу, имея оной в левой стороне в 12 милях.

27. В 2 часа увидели впереди землю на курсе своём и поворотили.

28. Показуется животнаго китов множество, на которых кожа пёстрая, сиучи, моржи, свинки морския.

20. Глубина моря 10 сажень, на дне песок мелкой. И усмотрели землю на *NW* в 3-х милях. И господин капитан приказал дрейфовать, и дрейфовали 3 часа. В 11-м часу подходили к земли в  $1\frac{1}{2}$  мили разстоянием и тогда имели глубину воды 9 сажень. От сего места берег моря простирается на *NOtN*, которой от нас в левой руке.

30. В начале 5-го часа вечером легли на якорь в  $1\frac{1}{2}$  мили разстоянием от земли на глубине воды 10 сажень; на дне песок

и мелкий камень. Послан я был на шлюпке и при мне 4 человека на землю для искания пресной воды и для осматривания мест, где можно б ботом приттить и стоять без опасения. И по прибытию на землю пресной воды не сыскалось; также и удобнаго места к стоянию бота, разве токмо на прибылой воде в заливу небольшую с трудом можно зайтить, а людей на земле не видали. В 8-м часу в исходе прибыл на бот, и что повелено было мне делать, о том репортовал. В половине 9-го часа, подняв якорь, и пошли в путь подле земли в дальнем разстоянии.

31. В половине 5-го часа увидели землю низкую в  $4\frac{1}{2}$  мили меж *NW* и *NO*, простирающею на *NNO*, а дале как идёт, за туманом не видать, а на земле много лежит снегу. В 11-м часу утра цвет воды переменился, и по тому признали, что близко берег, а глубина воды 10 сажень. И пошли бейдевинд (курсом при встречно-боковом ветре, когда угол между продольной осью судна и направлением ветра меньше  $90^\circ$ , то есть восьми румбов. — *Ред.*).

#### **Август.**

*Четверг 1.* Во 2-м часу, когда поворачивали на другую сторону бот по ветру, переломило погон, по которому грота-шкот ходил, железной, пополам.

2. Во 2-м часу дождь перестал. Показалась со всех сторон земля.

3. Земля в виду по обе стороны, понеже шли в губу, в которой вчерась были для осматривания удобнаго места ко взятию пресной воды.

4. Земля высокими горами простирается на *NOtO* от нас разстоянием в 8 милях на *NNW*. Глубина воды 10 сажень; на дне камень небольшой.

6. В 6-м часу спускали кливер для порывнаго ветра, да у топселя порвался фал близ нижняго блока; и для связания фала 7 час не имели. Лавировали к берегу для взятия воды, понеже имеем воды токмо одну бочку. В 10-м часу утра зашли меж гор в губу не в большую, которой рисунок значит в карте, и легли на якорь. Воды над судном 10 сажень; на дне камень не весьма великой и плитной дрязг. В 11-м часу послан я на берег на шлюпке с 6-ю челоуеки для осмотра положения губы и измерения глубины, а наипаче для сыску воды. И нашлось воды озеро.

7. Пополудни в 1-м часу, отъехав от бота подле берега версты с 3, нашли место, где иноземцы имели жильё своё сего года, и по горам видели много протоптано дорог. И нашёл свежей воды: течёт ручей с гор от снегов. В 5-м часу приехал к боту и репортовал, что видел, а когда ехали к боту, нашли текущую свежую воду

близ бота сажень за 100 с высокога камня от снегу, и послано бочки наливать... Воды взяли 22 бочки.

8. Пошли в путь свой... В 7-м часу пополуночи увидели лодку, гребущую от земли к нам, на которой сидит людей 8. И пригребли близко к боту нашему, спрашивали, откуда мы пришли и чего ради. А о себе сказали, что они чукчи. А как мы стали их призывать к судну на не долгое время, пристать не смели. Потом высадили одного человека на пузыри, сделанные из нерпичьей кожи, и послали к нам для разговоров. И сказывал нам, что живёт их, чукч, на берегу многолюдно, и сколько земли простирается в восточную сторону, не знают, а про русских де людей давно слышали, а Анадырь река далече от них на запад. Про острова сперва не сказывал, а потом сказал, что есть островок, которой в красной день, отшед, де, недалече отсюда к востоку, землю видать. И возвратившись на пузырях на лодку свою, уговорил товарищей пристать лодкою к боту нашему. И приставали на самое малое время, а в бот к нам не пошли. А лодка у них сделана из кожи сиучей и из других морских зверей. А говорили с ними толмачи наши коряцким языком. А сказывают, что мало меж собою речь признают, и затем от них осведомиться подлинно, о чём потребно, не могли.

9. Ширина чрез обсервацию полуденную обретена  $64^{\circ}10'$  северная.

11. Увидали землю на *SSO*, которую, чаем, быть остров.

15. Довольно видели котов, а от 12-го дня сего месяца вода в море белаго цвета. Глубина по 20, по 25 и 30 сажень.

16. Ширина места  $67^{\circ}18'$ . В 3 часа господин капитан объявил, что надлежит ему против указу во исполнение возвратиться и, поворотив бот, приказал держать на *StO*.

*Примечание.* Итак, только через три с половиною года удалось Берингу выполнить данную ему инструкцию и своим плаванием между материками Азии и Америки доказать, что эти материки не соединяются. Историограф Миллер говорит по этому поводу следующее: «Наконец августа 15 дня пришли они под  $67$  градус 18 минуту высоты полюса к носу, за коим берег, как помянутые чукчи показали, простирается к западу. По сему, заключил капитан с не малою вероятностью, что он достиг самага края Азии к северо-востоку: ибо ежели берег оттуда непременно простирается к западу, то нельзя Азии соединяться с Америкою. Следовательно, он по данной ему инструкции исполнил. Чего ради предложил он офицерам и прочим морским служителям: что время назад возвратиться. А ежели де ехать ещё далее к северу, то надлежит опасаться, чтоб не попасть в лёд нечаянно, из коего не можно будет скоро

пробиться. В осеннее время бываемый густой туман, который уже и тогда наступал, свободный вид отымет. Буде же повеет ветер противный, то де не можно будет того ж лета возвратиться на Камчатку».

Берх полагает, что Беринг воротился назад, потому что, проплыв с лишком двести миль к северу от Чукотского носа, не видал берегов ни на востоке, ни на западе:

«Весьма жаль, что он не сказал ни слова о том, видел ли он льды или нет? Капитаны Кук и Клерк, бывши в местах сих, не видали льдов в 1778 году 15 августа, быв в сие время в широте  $67^{\circ}45'$ , долготе  $194^{\circ}51'$ . На другой год, 6 июля, в широте  $67^{\circ}00'$ , долготе  $191^{\circ}06'$  встретил Клерк очень огромныя льдины, примыкавщия к берегам Азии. Может быть, в исходе августа и не бывает льдов по средине Берингова пролива.

Замечательно, что и геодезист Гвоздев, бывши в 1732 году в исходе августа при берегах Америки в широте  $66^{\circ}$ , не видал вовсе льдов.

Капитан Кинг говорит: “Двоекратное плавание наше по морю к северу от Берингова пролива лежащему, удостоверило нас, что в августе бывает там менее льдов, нежели в июле; вероятно, в сентябре и ещё удобнее там плавать”».

17. Погода пасмурная, ветер не мал. Держали грот, фок и кливер. Шли параллельно берегу и видели на берегу людей немалое число и в 2-х местах жилище их. И как увидали нас, побежали на высокую каменистую гору.

18. Шли параллель берега в ближнем расстоянии. В настоящем месте в море китов премножество. В 4 часа осталась от нас на *NWtN* в 5 милях в землю залива морская, или впала река, а чаем, что можно в оную губу входить и охраниться от жесткой погоды. В 5-м часу пополуночи видели остров, которой именовали св. Лаврентия, на  $73^{\circ}00'$  от *N* к *O* в 20 милях.

19. В 8 часов расколело шверц на левой стороне.

20. В 2 часа измерили глубины 17 сажень, в 4 часа 15 сажень. На дне камень. В 10-м часу утра увидели 4 лодки, гребущия от берега к нам, и мы стали дрейфовать для ожидания лодок. На означенных лодках приезжали к нам чукчи, которые нам сказывали, что река Анадарь от них не в ближнем расстоянии к полудню, а русских де людей мы давно знаем. А один сказал, будто бывал в Анадарском остроге; а на Колыму реку ходим де мы на оленях, но морем не бывали. А по берегу де морскому все живут люди нашего рода, гораздо далече, а иных родов людей не знают. Вывозили к нам мяса, рыбы, воды, лисиц, песцов, всего мест с 15, да 4 зуба моржевых, которое у них служители раскупили.

31. В 4 часа оказалась сквозь туман часть земли (которая простирается в море по восточную сторону губы, в которую впала река Камчатка. — *B. B.*) на *WSW* в 3-х минутах или меньше, а как за

туманом не скоро рассмотрели, что земля простирается дугою на *SotS* и на *NtW*, тогда брифок спустили, а грот и фок поставили за великим ветром и волнением не скоро и не с малою тягостью, а в то время принесло к берегу в разстоянии полуминуты. Берег каменной и крут без всякаго разнства, как стена, и высок зело.

И мы трудились отойти против ветра от берега прочь до десятого часа пополудни, а в 10 часов порвались у грота и у фока фалы, тогда парусы упали и снасти все перепутались, и за великим волнением невозможно было разобрать снастей; того ради легли на якорь на глубине 18 сажень от берегу разстоянием в 1 милю или меньше. В последней части 11-го часа и с великим трудом до полудня исправились к походу парусами и прочею снастью, хотя и безпрестанно о том все трудились, ибо ветер разве мало устоялся, а страну не переменял, а волнение прибыло. К тому же во всё время, мало переставая, дождь лил и стоял мрак не малой.

### **Сентябрь.**

*Воскресенье 1.* Погода мрачная с дождём. Ветр стал тише. Стали якорь подымать к походу в путь. Тогда якорь оторвался, понеже канат близко якоря перебило о камень.

3. В 3 часа пополудни пришли по реке к летовьям служивых людей Камчатскаго острога, при которых перед походом на море стояли, и легли на якорь.

4. Послан матрос вверх по реке Камчатке для высматривания речек, где б можно было прозимовать.

5. Отпущен лейтенант Шпанберх в острог для болезни его. В 11-м часу отправился господин капитан в острог совсем. Прибыл матрос, которой послан был мерить воду, что неудобно боту зимовать в речках, понеже вода мелка.

6. Послан квартирмейстер к устью мерить заливы.

7. Прибыл квартирмейстер и репортовал, что места неудобныя.

9. Завели бот за остров в протоку для перезимования.

10. Бот разснастили и снасти все посклали на боту в каюты, также парусы.

13. Привели к боту другое судно для перезимования, которое пришло от Большой реки.

16. Поставили бот и судно в протоке по течению по правой стороне и укрепили.

18. Отдали бот и со всеми принадлежащим к нему такелажем и с парусами Нижняго Камчадальскаго острогу управителю для обережения в зимнее время.

19. Отправились на Ключи и в острог господин лейтенант Чириков, при нём и я, квартирмейстер, ботовой ученик, матросов 5 человек, десятник плотничий 1, конопатчик, парусник, плотников 2, барабанщик, солдат 5 в 9 ботах, а для надзирания до зимы оставлено при боте матросов 2.

23. Прибыли на Ключи и стали по квартирам. При Ключах больных 2 человека, а именно: геодезист весьма без ума, солдат 1 человек.

26. Служителей, обретающих при Ключах, обучали солдатской эзерциции (военным упражнениям. — *Ред.*).

27. Господин капитан изволил перебраться из Ключей в острог для зимования и приказал служителям перебраться в острог, которым показаны квартиры при остроге.

30. Отправлены с Ключей в острог по квартирам квартирмейстер, матросов 4, десятник плотничный, плотников адмиралтейских 2, конопатчик, парусник, кузнец, барабанщик, солдат 6, енисейской плотник. Больных при команде 2 человека. При Ключах по квартирам: лейтенантов 2, матросов 2, геодезист 1, ботовой ученик 1, плотник адмиралтейский 1, солдат 5, енисейской плотник.

#### **Октябрь.**

*Среда* 2. Получили ведомость о прибытии в Большерецкой острог из Охотска служителей команды нашей на старом судне.

3. По утру прибыл на Ключи господин капитан со всеми служителями команды своей и приказал прибывшим с ним и стоящим на квартирах при Ключах служителям собраться в церковь Божию, и по собранию служителей объявлен присланный при указе Его Императорскаго Величества Петра Втораго и Самодержца Всероссийскаго из Адмиралтейской Коллегии манифест о кончине Великой Государыни Екатерины Алексеевны, о восприятии престола Российскаго Его Императорскаго Величества Петра Втораго и дабы Его Величеству в верной службе все служители присягу чинили.

И по прочтении манифеста к присяге служители команды нашей приведены. А предъявленный указ и манифест получены чрез матроса команды нашей Ганюкова, который прибыл из Охотска в Большерецкой острог на старом судне с штурманом Энзелем.

14. Прибыл в Нижний Камчадальский острог комисар из Якутска для ясашнаго сбору.

18. Поехал я с Ключей в острог для зимования.

29. Река Камчатка местами замёрзла.

## **Ноябрь.**

*Вторник 12.* Послано к морю для караула к боту 2 матросов, 1 солдат.

23. Послан с письмами на Большую реку матрос Селиванов к штурману Энзелю.

## **Февраль 1729 года.**

*Понедельник 3.* Пополночи часу в 5-м зачало быть затмение луны, и до восхождения солнца нам можно глазами видеть, вся затмилась, а при восхождении солнца больше не могли видеть. Сегодня для Тезоименитства Государыни Цесаревны собраны были матросы и солдаты с ружьём в строй и выпалили 3 раза из 17 фузей.

25. Прибыл из Большерецка штурман Энзель, при нём капрал 1, солдат 1.

## **Март.**

*Суббота 8.* Штрафован солдат за его вину и послан к морю на караул.

15. В ночь виден был огонь на горе, которая из себя выпускает дым безпрестанно.

20. Посланы в лес: десятник 1, матросов 3, солдат 4, плотников 2 для жжения угля и приготовления досок на шверцы и дров.

21. Послан в Большерецкой острог солдат для нужд господина лейтенанта Шпанберха.

## **Апрель.**

*Четверг 10.* Отпущен в Большерецкой острог за болезнью лейтенант Шпанберх, понеже морем иттить не может, и при нём солдат 1. Послано в лес для жжения угля и для вывозки досок и дров из лесу к реке 19 человек.

15. Прибыли из лесу служители и репортовали, что доски изготовили и угля сожгли одну яму.

17. Поутру умре солдат тобольскаго гарнизона команды нашей, который одержим был болезнью 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> месяца.

21. Отправлено к морю для охранения бота от льду матросов 2, конопатчик, и велено конопатить.

22. Послан десятник в лес и повелено ему изготовить дерево на гик.

## **Май.**

*Пятница 2.* Приказал господин капитан комисару, чтоб велел нарубить дров 10 плотов и сплавить к морю.

3. Река Камчатка против острога прошла.

9. Господин капитан переехал из острогу на Ключи.



10. Перебрались из острогу на Ключи все служители.

12. Отправлен к морю штурман и при нём матросов 6, ботовой ученик, солдат 3 человека на 12 ботах и при них такелаж и провиант, который привезён был из Верхняго острога, также всякия морския вещи, которыя оставались от прошедшей кампании. И приказано от господина капитана, чтоб сделать шверц, гик и гафель и прочее, что надлежит, починить и бот оснастить.

21. Отправились к морю на 2-х паромах лейтенант господин Чириков, при нём мичман, матмакорский ученик, матрос, солдат, мореход. При Ключах остались господин капитан, при нём лекарь, матросов 2, солдат 1.

22. Служители при работе все делают шверцы, гик и смолят бот.

25. Прибыл господин капитан.

30. Послан штурман на устье реки мерить фарватер.

31. Служители перебрались совсем на бот.

### **Июнь.**

*Воскресенье.* 1. Служителей на боту: господин капитан 1, лейтенант 1, лекарь 1, штурман 1, мичман 1, квартирмейстер 1, матросов 13, барабанщик 1, солдат 6, плотничий десятник 1, плотников 4, конопатчик 1, парусник 1, толмачей 2. Всего 35 человек. Слуг офицерских 6 человек. Провианту положено: муки 458 пуд 29 фунтов, сухарей 116 пуд 25 фунтов, круп 57 пуд, мяса 70 пуд, рыбы солёной 10 бочек, 21 вязка, жиру рыбьяго 2 бочки, соли 2 пуда, сала говяжьяго 7 пуд 20 фунтов, пороху 7 пуд 27 фунтов, воды 35 бочек, квасу 2 бочки, гороху 2 пуда, дров сажень с 5 или 6. На другом судне ботовой ученик 1, матмакорский ученик 1, болен геодезист 1; болен кузнец адмиралтейский 1, солдат 7, енисейской плотник 1. Господин капитан изволил объявить при команде матроса Белаго подшхипером.

4. От летовий служивых людей отплыли к устью и легли на якорь. За нами и другое судно.

5. Подняли якорь и выплыли из устья реки Камчатки, и вынесло течением речным близ берега чрез косу. Пред нами выплыло судно *Фортуна*.

*Примечание.* Миллер говорит, что во время пребывания в Нижнекамчатске, «наслышался капитан Беринг о близости Америки к Камчатке. Главнейшия и неоспоримыя доказательства были следующия:

1) Что около 1715 году жил завезённый в Камчатку инородец, который рассказывал, что отечество его находится к востоку от Камчатки и что несколько лет тому назад захватили его и прочих его иноземцев при Карачинском острове, куда они приезжали за промыслом. В отечестве моём, продолжал он, растут очень большия деревья, и многия большия

реки впадают в Камчатское море; для езды по морю употребляем мы такие же кожанья байдары, как и камчадалы.

2) Что на Карачинском острове, лежащем на восточном берегу Камчатки против реки Караги (в широте  $58^{\circ}$ ), найдены у жителей весьма толстые еловые и сосновые брёвна, каковых не растёт ни в Камчатке, ниже в около лежащих местах. На вопрос: откуда получили лес сей? отвечали жители сего острова, что оный приносится к ним восточным ветром.

3) Зимой во время сильных ветров приносится к Камчатке лёд, на коем находятся явныя признаки, что его отнесло от обитаемого места.

4) С востока прилетает ежегодно множество птиц, кои, побыв на Камчатке, улетают обратно.

5) Чукчи привозят иногда на продажу куны парки; а куниц нет во всей Сибири от Камчатки вплоть до Екатеринбургского уезда или старей Исетской провинции.

6) Жители Анадырского острога рассказывали, что против Чукотскаго носа живут бородатые люди, от коих чукчи получают деревянную посуду, выделанную на русской образец».

В подтверждение к этим известиям Беринг присовокупляет следующие собственные замечания:

1) Что на море, по коему он плыл к северу, нет таких огромных валов, каковыя он встречал на прочих больших морях.

2) Что на пути встречались им не редко деревья с листьями, каковых они на Камчатке не видали.

3) Камчадалы уверяли, что во время очень яснаго дня можно видеть к востоку землю. И наконец,

4) Что глубина моря была очень мала и не соразмерна высоте камчатских берегов».

«Ясность и несомненность всех сих доказательств, — говорит Берх, — поселили в знаменитом Беринге желание осмотреть сию близкую к Камчатке страну, а посему, выступя на море, и пошёл он к юго-востоку».

7 июня. Восточный угол камчатской земли на *NWtW*. В 2 часа пополудни изорвало великим ветром фок, того ради спустили и легли под одним гротом.

8. От полуночи до полудни лежали под одним гротом. Погода мрачная, ветер великой с туманом и весьма холодно; великия волны от страны *N*.

9. В 10 часов увидели землю на *WNW* в 10 минутах, а оная земля от Камчатки к *S* углу.

10. Берег от нас параллелен пути нашему, высокия каменя. В начале 5-го часа спустили грот, понеже гафель переломило, и починивали. В полдень усмотрена высота солнца с исправою  $59^{\circ}21'$ . Склонение солнца  $N 23^{\circ}28'$ . Чрез сие ширина места изобретается  $54^{\circ}07' N$ . В 12 часов земля от нас близким разстоянием на  $NW^{1/2}W$  в 24-х минутах.

12. Авачинская гора от нас на  $NW^{1/4}W$ .

19. На Аваче горящая гора на  $WNW$ , берег на  $NW$  в 25 минутах.

23. Ширина места  $54^{\circ}12'$ .

26. Высокая Авачинская гора на  $WtS^{1/4}W$  в 20 минутах от нас.

### Июль.

*Вторник 1.*  $S$  угол земли Камчатской от нас на  $NWtW$  в  $1^{1/2}$  минуты. И от него песок протянется в море близ версты.

2. Погода пасмурная, ветер умеренный... В половине 1-го часа увидели остров на  $StW$  в  $1^{1/2}$  минутах, которой простирается на  $SSO$  и  $NNW$  от середины минут на 5 в обе стороны; потом на западе кончается на  $SWtW$  от нас в 10 минутах. Камчатской земли  $W$  низкий берег простирается от  $S$  угла на  $N^{1/2}O$  на 15 минут и, пришед к горам высоким, наклоняется на  $NW$ , покамест пересечёт  $NNW$ . В  $1^{1/4}$  часа увидели другой остров... Нашёл туман великой. Во 2-м часу прочистилось, и оказалась земля, простирающаяся параллель пути нашего. И на 3-м острову видели высокую гору на  $SSW^{3/4}W$  в 24 минутах. Ширина места  $52^{\circ}18'$ .

*Примечание.* Берх говорит: «Из сего видно, что капитан Беринг прошёл первым Курильским проливом; оным плавали все суда, отправлявшиеся из Охотска к восточным берегам Камчатки до 1737 года. В сей год было сильное землетрясение, после которого показалась гряда камней между первым и вторым островами. Крашенинников говорит: с четверть часа после того спустя последовали валы ужасного трясения и воды взлилось на берег сажень на 30. От сего наводнения тамошние жители совсем разорились и многие бедственно скончали живот свой.

Землетрясение сие продолжалось с лишком 13 месяцев, а началось 6 октября 1737 года. Курильские острова и восточной берег Камчатки изменились от онаго во многих местах, а на западной, как низменной и песчаной, не имело оно никакого влияния. Штеллер говорит, что 23 октября были столь сильные удары в Нижнекамчатске (где он тогда находился), что большая часть печей разсыпалась, а новая церковь, построенная из весьма толстаго лиственничнаго леса, так распаталась, что косяки дверные выпадали вон. Жители Камчатки, — продолжает он, — сказывали мне, что близ горящих гор бывают удары гораздо сильнее, нежели около потухших».

3 июля. Пришли к устью реки Большой и легли на якорь на глубине 7 сажений. Земля мелкой песок, от берега в  $1^{1/2}$  минутах, и послали шлюпку, чтоб усмотреть устье, в которое можно войти, понеже по вся годы устье переменяется. Верхнее жильё при устье на  $NtO$ , среднее на  $NNO$ , нижнее на  $ONO$ . В 6 часов стали поднимать якорь, и когда стал апонер (якорный канат натянут вертикально, но якорь ещё не отделился от грунта. — *Ред.*), ветер стал быть велик и канат порвало близ рынг-буота (рыма, кольца. —

*Ред.*), и якорь остался, которой весом был в 10 пуд, а пошли в устье реки Большой на прибылой воде и легли на якорь на глубине  $3\frac{1}{2}$  сажень против средних балаганов, а якорь сыскать и поднять было не на чем, понеже таких судов в здешних местах не имеется, а по прибытии нашем в Большерецкое устье имелись 2 судна лежащая: одно *Фортуна*, которая отпущена была от нас из Камчатки, а другое старое судно, которое имеется для перевозу камчатской ясашной казны. Послан в Большерецкой острог подшхипер и при нём матрос для отдачи комисару имеющих при остроге наших оставших вещей и для высылки к морю служителей нашей команды.

8. Отдано комисару пороху пушечнаго 6 пудов 10 фунтов, мелкаго 1 пуд 11 фунтов, гранат 50, кож юфтенных 5.

12. Приказал господин капитан послать искать якорь в камешнике, которой прошлою осенью в большую воду и великих ветров оторвало и засыпало от старого судна. И искали весь день, но токмо не нашли.

14. Подняв якорь, и пошли из устья реки Большой к Охотскому устью. Служителей на боту было: господин капитан, лейтенантов 2, иеромонах, лекарь, штурман, мичман, подшхипер, квартирмейстер, матросов 12, ботовой ученик, плотничный десятник, плотников 9, парусник, конопатчик, кузнец, барабанщиков 2, солдат 13, мореход 1 да больных: геодезист, мачтмакорский ученик. Всего всех чинов и с слугами офицерскими 78 человек да для утеснения оставлено на судне *Фортуна*: капрал 1, солдат 11 человек.

18. Ширина места  $56^{\circ}14' N$ .

22. Метали лот, но токмо земли достать не могли. С 9-го часа до полдня мрачно. Ветр малой. Лавировали к устью реки Охоты. В 10 часов послан штурман на шлюпке мерить устье, в которое можно войтить, понеже двумя устьями падает в море.

23. Пополудни во 2-м часу сделали флаг-шоу (показали позывной сигнал. — *Ред.*) с выстрелом из 2-х пушек для призывания шлюпки от берега. В 4 часа приехал штурман и репортовал, что вода из реки пошла на убыль и иттить в устье невозможно.

24. Вошли в устье на прибылой воде и выпалили из 5 пушек. Поставили бот подле берегу. И приказал господин капитан бот разносывать.

25. Бот разносывали весь.

26. Все служители с бота переехали в острог, токмо оставлен на караул и для отдачи бота и вещей всяких охотскому управителю подшхипер, матросов 5 человек.

27. Отправлен штюрман и при нём матрос 1, барабанщик 1 и солдат 3 до Якутска и для высылки подвод на Алдан к Бельской переправе к нам навстречу. Также чтоб изготовить суды, в чём иттить от Якутска вверх по реке Лене.

29. Отправились в путь к Якутску господин капитан и при нём лейтенант Чириков, лекарь, мичман, подшхипер, квартирмейстер, матросов 7, ботовый ученик, барабанщик, кузнец, солдат 5, парусник, плотников 5. При остроге остался для своих нужд лейтенант Шпанберх и при нём иеромонах, матросов 4, десятник плотничий 1, плотников адмиралтейских 3, конопатчик 1, солдат 4. А всего под всю команду нанято 78 лошадей по рублю каждая лошадь от Охотска до Юдомскаго Креста.

### **Август.**

*Пятница* 8. Прибыли на реку Юдому и послали служителей и плотников плоты делать, на которых плыть реками.

9. Лошадей всех отпустили, на которых ехали.

10. Погрузясь на плоты и на лодку, и поплыли вниз по реке Юдоме.

15. Выплыли на реку Маю и поплыли вниз.

16. Выплыли на реку Алдан и поплыли вниз.

19. Приплыли к Бельской переправе.

20. Нашли у якута, которой живёт здесь, 6 лошадей да 10 лошадей, пришедших от Охотскаго острога, на которых поутру господин капитан отправился в Якутск, а при нём я да солдат 2, плотник 1, понеже лошади, которых повелено штюрману собрать, не пригнаны.

29. Приплыли 2 судна, на которых и переехали чрез реку и прибыли в город Якутск и стали по квартирам. С сего числа готовили суда, на которых иттить нам по Лене.

31. Прибыл квартирмейстер с больными и при нём матрос и репортовали, что на реке Юдоме плот, на котором плыли, принесло к острову и опрокинуло, и с великим трудом сами спаслись, а которая была при них амуниция, также их багажу много потонуло, и для потопленнаго оставили 2 человек солдат, хотя б что малое могли сыскать.

### **Сентябрь.**

*Вторник* 3. Прибыл лейтенант Шпанберх и при нём матросов 2, плотничий десятник, плотников адмиралтейских 2, солдат 3.

10. Пошли от Якутска на двух дощениках; на первом господин капитан, при нём лейтенант Чириков, мичман, подмастерье ботовой, подшхипер, матросов 7, солдат 5, барабанщик 1, парусник 1,

енисейской плотник 1, работных наёмных людей 15, купецких людей 2, которые вместо себя дали плату служителям команды нашей. На другом дощенике лейтенант Шпанберх, при нём лекарь, штурман, геодезист, квартирмейстер, плотничий десятник, матросов 3, солдата 9, барабанщик 1, плотников адмиралтейских 2, толмач 1, работных людей 12, купецкой человек 1, которой плату дал служителям, как и другие. При Якутске оставлено за болезнью мачтмакерской ученик Ендогуров, да не прибыли в Якутск до отбытия нашего из пути от Охотска: иеромонах, матросов 2, плотник адмиралтейский 1, конопатчик 1, солдат 2, да которые оставлены от нас при Большой реке на старом судне: капрал 1, солдат 11, о которых известны, что прибыли в Охотской острог.

12. Прошли Покровской монастырь.

17. Встретился с нами дощеник, на котором плавают в Якутск казённый табак из Иркутска.

18. Встретился с нами с верху плывущий каюк, на котором купецкие люди плывут в Якутск.

28. Приплыл в Якутск дощеник, на котором иркутской сын боярской с рекрутами.

30. Понесло лёд по Лене, и шли всю ночь пробиваячи лёд, а с полуночи часу во 2-м пришли к деревне Пеледую и стали по квартирам осеновать, и дощеники со всеми припасами отдали витимскому управителю, а которые были на судах работные люди, дав им плату, отпущены. От Якутска до Пеледую шли день и ночь, разве за каким препятствием где ночь переждём.

### **Октябрь.**

*Воскресенье 5.* Послан в Иркутск лейтенант Чириков для принятия денег на случившиеся нужды в пути при команде, а при нём 1 солдат да денщик на 5 лошадях верховых, да для своей нужды отпущен в Иркутск же штурман Энзель.

10. Прибыл из Якутска оставшей от команды нашей капитан-поручик Казанцев, которой принят в команду по указу из тобольской губернской канцелярии с августа 30 дня без шпаги.

23. Отправились из Пеледую деревни до села Витима господин капитан, при нём мичман, ботовой подмастерье, подшхипер, матросов 7, солдат 3, кузнец 1 на 13 подводах.

24. Приехали в село Витим.

27. Прибыл лейтенант Шпанберх от Пеледую со всею оставшею командою.

29. Отправились в путь из села Витима господин капитан со всею командою на 24 подводах.

## **Ноябрь.**

*Вторник 11.* Прибыли в Ускутской острог.

14. Прибыли в Илимск.

27. Приехали в село Кежмы и, переменя подводы, поехали.

## **Декабрь.**

*Пятница 5.* Приехали в город Енисейск. Всего от Илимска до Енисейска 996 вёрст.

13. Отправились из Енисейска на 26 подводых.

15. Приехали в Мелецкой острог, который стоит на реке Чюлым, а господин капитан поехал наперед на 12 подводых.

16. Поехали мы с лейтенантом Чириковым на 8 подводых.

20. Приехали в Чердонской погост и, переменя подводы, поехали. От Мелецкаго острога до сего погоста живут все крещёные татары.

21. Приехали в город Томск. От Енисейска до Томска всего разстояния мерных вёрст 627 и 217 сажень.

30. Приехали в юрты татарския, а близ оных юрт живут служивые люди 50 человек для обережения ясашных татар и проезжих людей от казачьей орды. Господин капитан и при нём мичман, подшхипер, матросов 6, всего на 10 подводых поехали наперёд, а прочим приказано, чтоб ехали позади для умаления подвод по юртам.

## **Январь. 1730 год.**

*Четверг 1.* Приехали в Каимскую и Барабинскую крепость, в которую посылаются из Томска из казачьих голов 1 человек и при нём 150 человек служивых людей конных погодно для обережения проезжих людей через Барабинскую степь и для ясашных татар от казачьей орды.

5. Прибыли в город Тару, а часа с 2 после приезде нашего прибыли и задние команды нашей. Всего от Томска до Тары 853 версты. И чрез ведение требовали от канцелярии тарской, чтоб дан нам был регестр, сколько вёрст до Тобольска, и что деревня от деревни разстоянием. И воевода Рукин не токмо что дать регестр, и ведение не принял.

7. Поехали из Тары к Тобольску.

11. Прибыли в город Тобольск. От Тары до Тобольска по раздаче прогонных денег 430 вёрст, а все татары, и перемена лошадей была часто. От зачатия нашего пути сей зимы, а именно деревни Пеледуя, до Тобольска, ямов (почтовых станций. — *Ред.*) не имеется; все междворные, и прогоны платили по деньге на версту на каждую подводу, а по прибытии нашем в Тобольск высланы были

к нам из таможи солдат и целовальники, для того чтоб мы ехали в таможню, и когда в таможню приехали, весь наш скарб пересмотря, и переписали, и потом взяли пошлину.

26. Поехали из Тобольска на 24 подводах.

29. Приехали в город Туринск, он же и Епанчин.

31. Прибыли в Верхотурье и были для осмотра скарба нашего из таможи таможенные служители.

### **Февраль.**

*Понедельник* 2. Получа подводы и поехали, а до сего времени мешкали за не отправлением таможенных.

5. Прибыли к Соликамской.

9. Приехали в Кай-городок.

13. Прибыли в город Великой Устюг и получили известие о представлении от сего света в вечное блаженство Его Императорского Величества Петра Второго.

15. Прибыли в село Бобровское, в котором прежде сего, как мы ехали во экспедицию, были ямския лошади, а ныне положены в подушной оклад с прочими крестьянскими.

16. Прибыли в город Тотьму.

18. Прибыли в Шуйской ям и, переменя подводы, поехали. От Устюга Великаго и, не доезжая до Яму за 20 вёрст, ехали всё рекою Сухоною и, оставя её вправо, поехали влево. Часу в 8-м прибыли в город Вологду.

23. Господин капитан поехал наперёд в 4-х человеках.

26. Прибыли в Тихвин.

27. Проехали Старую Ладугу.

### **Март.**

*Воскресенье* 1. Проехали Шлютенбурх. Пополудни часу в 8-м прибыли в Санкт-Петербурх и явились господину капитану.

И сим оканчиваю, подписуясь от флота мичман

*Пётр Чаплин,*

1730 года.

## **Выписки из путевого журнала лейтенанта Чирикова**

**Май 1725 г.**

*Воскресенье*, 23. Отправлен команды нашей гардемарин Пётр Чаплин и с ним капрал да 8 человек солдат на лодке с указами в низовые города, даже до Якутска.

Шли ночью на парусах. Дощеник шёл по  $3\frac{3}{4}$  узла в час, не выключая течения, а течение, надеюсь, было полтора узла в час.



30. Пришли к Сургуту и стали. Сургут на правом берегу реки не на большой горе, а около его лес.

### **Июнь.**

*Четверг 10.* Встретили 2 судна торговых, которые идут из Кузнецка в Сургут с хлебом.

11. Вошли на Обское плёсо, которое зовётся Рубашкино плёсо, шириною верста или больше.

13. Встречались с нами 3 лодки, на которых плывут служивые люди в Тобольск по соль, и сказали, что 5 недель как поехали из Кузнецка. Они ж повстречали лодку июня в 10-е ж, на которой отправлен от нас гардемарин Чаплин.

22. Река Обь гораздо велика во многих местах меж устьями реки Иртыша и Кеты, где немного обнимает островов. Имеет широкою версты  $1\frac{1}{2}$  и на 2; но токмо, почитай, везде течёт меж островами умеренною быстротою. Порогов и камня нигде не имеет. Рыбы в себе содержит множество стерлядей, осетров, муксунов, нельмай, щуки, язи и протчая премножество, токмо не вкусна. Берега имеет пещаные и иловатые едва.

### **Июль.**

*Четверг 1.* Встретился с нами дворянин тобольской Фефелов, которой был в Селенгинску для договору с китайцами, а плыл он по реке Кете на малой лодке.

8. Идучи на румб  $ОтS\frac{1}{2}O$  2 версты, прошли мель, и для знаку оной на берегу на правой стороне от нас отёсана ель, и мы подле того берега шли.

19. Пришли к Маковскому и стали.

20. Ожидали подвод.

21. Господин капитан со служителями и матриалами, бывшими при нём на дощенике, отправился в Енисейск.

23. Лейтенант Шпанберх со служителями и матриалами своего дощеника отправился в Енисейск. В вечеру пошёл и я от Маковского на 53 лошадях. Под кладью в телегах и вьюковых было 44 лошади да верховых 9.

Со мною ж ехал священник, геодезист, ботовой и мачтмакорской ученики, 2 матроса, 6 солдат.

26. Прибыли в город Енисейск в полдни, которой стоит на берегу реки Енисея, и к нему прилегли изрядные луга. Ширина реки Енисея по усмотрению 790 сажень.

### **Август.**

*Четверг 12.* Жили в нём (Енисейске. — В. В.) 18 дней, а в те дни приняли 4 дощеника и оснастили.

14. В устье, где сходятся реки Енисей и Тунгуска, есть остров версты в 2. Енисей-река местами быстра и везде камениста, имеет во многих местах высокие и крутые каменные на берегу горы и лес имеет частой.

18. (У деревни Пастуховой. — В. В.) повредился у нас дощеник от камня, отчего явилась течь не малая, и отшед на *OtN* 2 версты на правом берегу реки острог Рыбной, до котораго от Енисейска здешние жители счисляют  $155\frac{1}{2}$  версты. И при оном остроге мы ночевали и дощеник починяли.

### **Сентябрь.**

*Суббота 11.* Реку Тунгуску оставили на *SW* вправо, а мы пошли рекою Илимом... На реке Тунгуске живут премножество мошек, так что без сеток ходить невозможно...

Получили от господина капитана приказ, что канаты и прочия вещи, которыя тяжеле 10 пуд, складывать при деревне Симахиной с дощеников в амбар, понеже от жителей уведомились, что вода в Илеме гораздо выпала и пройти далеко с полным грузом на дощениках не можно. Того ж числа ввечеру отправлен от команды комисар Дурасов в Илимск с требованием, дабы из Илимска послать к нам мелкия лодки, на чём и иттить с матриалами до Илимска.

12. Против сего числа в ночи с дощеника моего бежал плотник Григорий Остафьев. Сгрузили канаты и прочия вещи в амбар.

13. Отправлен один дощеник к порогу, которой выше Симахиной деревни 3 версты, и на нём лейтенант Шпанберх, и велено осмотреть, можно ли через тот порог хотя порожние дощеники перевезть, и осмотрели, что нельзя.

14. Получили от господина капитана Беринга приказ, чтоб мелкия вещи на лодках с дощеников перевозить за порог, которой от деревни Симахиной вверх по Илимму за две версты, и поставить там для матриалов, чтоб дождём не помочило из дощеничных парусов палатки, и тут дожидаться из Илимска лодок.

16. Господин капитан перешёл с дощеника в деревню Зятей, которая от Симахиной 6 вёрст, а мне позволено быть на дощенике, покамест придут лодки из Илимска.

20. Прибыли из Илимска лодки к порогу, где лейтенант Шпанберх при матриалах на дощенике стоял, и велено ему на оныя лодки матриалы, обретающиеся у порога, нагрузить и ко мне по достальныя 5 лодок прислать, а в деревне Симахиной у канатов и у прочих вещей оставить для караулу сержанта. С ним 2 человека солдат и оставлены.

21. Прислано ко мне 5 лодок, на которых пошёл от Симахиной деревни и, переправившись через порог, пошли бечевами на лошадях и пришли к деревне Зятей и тут, соединясь со всею командою, ночевали.

22. Господин капитан отправился в Илимск с командою, а я оставлен в деревне Зятей с остальными мелкими вещами и при мне геодезист Путилов, мачтмакорской ученик Ендогуров, 2 матроса, 3 солдата.

26. Прибыли к городу Илимску, которой лежит между высокими горами, токмо отлогих некоторых. Везде лес, а город стоит на отлоге у самага берега реки. Жилья в городе и за городом дворов с 90. Река Илим не гораздо большая, так что в ординарную воду при устье токмо сажень на 50 шириною, а глубину имеет не равную: во многих местах полсажени не имеет, кроме порогов. Течёт меж высокими каменными горами, на которых лес всё смолистый. Плодовитых дерев в лесах оных, кроме рябины и черемухи, нет. Меж реки и гор по местам есть луга и природныя к пашням земли, где русския и деревни поселены, и при ней же кочуют народы тунгусы того ж роду, которые на реке Тунгуске, Енисее и Ангаре. Рыба в реке Илим тайменя, которая вкусом хороша, щуки, окуни, налимы и прочая мелкая, а странных рыб, кроме тайменей, нет.

Сентября в 29-ый день против деревни Зятей река Илим стала, а снегу на земле ещё не много было. Будучи я в помянутой деревне октября в 2-ой день, получил из Илимска ордер от господина капитана, чтоб мне быть в Илимске, а понеже посланные ко мне лодки не дошли за льдом, того ради с имеющимися со мною служителями поехал в Илимск на лошадях октября в 5-ый день.

### **Октябрь.**

*Вторник 5.* Припасы, а именно якорь и железо, оставили в означенной деревне, а при них оставил двух человек матросов, и пошли мы в Илимск сухим путём на лошадях верхами и санки с нуждою, понеже по берегу просторной дороги нет, токмо малыя тропинки, по которым пешие ходят да верхами ездят по берегу, а прямой дороги не имеется, кроме нижеозначеннаго места.

8. Прибыл в Илимск на вечер и явился господину капитану.

10. Сего числа в городе Илимске, которой лежит под градусом северной ширины  $56^{\circ}37'$ , случилось затмение луны, и при начале онаго усмотрена высота центра луннаго  $43^{\circ}10\frac{1}{3}'$  на восточной стране меридиана (ибо за препятствием облаков) не свободно было усмотреть высоту не единой от знаемых звёзд, того ради чрез означенное усмотрение сыскан по илимскому меридиану час бывшей

при начале затмения луны — 11 ч. 31 м. 1 сек. пополудни, а по Санкт-Петербургскому меридиану начало сего затмения (как являет календарь) 7 ч. 3 м. 13 сек. пополудни ж, и по оному находится разность длины от Санкт-Петербургскаго меридиана до Илимскаго 66°57' (или 4 часа 27 минут 48 сек.) на восток.

12. Лейтенант Шпанберх отправился на устье Куты реки, где втекает в реку Лёну, для строения судов, при нём послан подмастерье ботовой Фёдор Козлов, штурман Ригард Энзель и десятник плотничей и 5 человек солдат, 1 барабанщик, 28 человек плотников, 2 кузнеца.

### **Ноябрь.**

*Четверг 11.* В прошедшей ночи видели на небе около месяца великое окружение светлое. Внутри окружения было черно, а по краям багрово.

### **Декабрь.**

*Четверг 16.* Сего числа поехал господин капитан в Иркутск и при нём лекарь, геодезист Путилов.

25. Прибыл из Иркутска комисар Дурасов и отдал промеморию (памятную записку, официальную бумагу. — *Ред.*) о взятии в Илимске бочкарей двух человек.

### **Март.**

*Суббота 5.* Прибыл из Иркутска господин капитан и прочие.

10. Отправлено из Илимска в путь наш до устья Куты-реки, где лейтенант Шпанберх строит суды, припасов на 33-х подводах и при них штурман, сержант, 3 человека матросов, 8 человек солдат.

15. Отправлено из Илимска команды нашей вниз до Муки-реки железныя вещи, а именно: якорь, пушки, железа 300 пуд да канат осьмидюймовой и при том послано 2 человека матросов да солдат, и чтоб по вскрытии воды означенныя вещи согнали к устью Куты-реки.

19. Отправлен я из Илимска в путь наш до реки Лёны, где впадает в оную небольшая река Кута, и при мне лекарь, комисар, мачтмакорский ученик Ендогуров, 5 человек матросов, 5 человек солдат, 2 парусника, 2 плотника, 2 кузнеца, в том числе 5 человек больных на шестнадцати подводах; тут же везены церковныя вещи, аптека лекарская, денежная казна комисарскаго приёму, а служители имели при себе на 4 месяца провианту. Переехали Казачью речку, которая течёт в реку Илим меж *N* и *W*. Ночевали во дворе, которой построен на речке для ночлегу проезжим.

22. Прибыли на устье Куты-реки, где имеется острог тем же званием; жилья при нём русскаго дворов с 10. Церковь от жилья

и от острогу не в дальнем разстоянии. По разным рекам кочуют тунгусы. Кута впала с левой стороны реки Лены.

28. Прибыл из Илимска командующий наш господин капитан.

31. При Устькутском остроге по определению господина капитана под командою лейтенанта Шпанберха строится 14 дощеников плоскодонных, и по настоящее число большая часть дощеников в отделку приходили.

### **Апрель.**

*Вторник 5.* Прибыли из Илимска команды нашей 2 человека солдат, чрез которых уведомились о прошествии чрез Илимск в 31 день марта чрезвычайнаго посланника в Китай господина Рагузинскаго.

12. С сего числа стали спускать верёвки для оснастки дощеников.

18. Льду по реке Лене много несло, и северное устье Куты прошло.

20. Сего числа приказал господин капитан начать лодки строить. По рекам льду уже мало шло.

23. Спустили 8 дощеников, а на берегу остался токмо один дощеник малой, которой заложен по прибытии господина капитана на Устькут. Дощеники все плоскодонные: 4 длиною 49 футов, шириною по 14 футов, а прочие в длину по 39 и по 38 футов, а по 13 и по 12 широтою. На большие дощеники на конопать пеньки исходило по 4 пуда, а конопачены токмо дны до бортов по 1-му пуду по две пряди. Пику (густой смолы. — *Ред.*) исходило по  $2\frac{3}{4}$  ведра и по  $2\frac{1}{2}$ , а на меньшие с небольшим по 2 ведра и по два жидкой смолы. Верхние пазы затыкали мхом, прежде намазав жирною смолою, смешав с золою, а сверх мох накладывали плитками, которыя прибывали скобками железными.

27. По 28-е число сего месяца спущено при Устькутском остроге на оснастку построенных дощеников 11 тросов разных с 15-ти нитей до 24-х, а мастер прислан был из Иркутска, которому для вспоможения в спуске дано было 6 человек из нашей команды. И спускали на всякой день по тросу, когда дождь не помешает. Спустили последний дощеник.

29. Спустили одну лодку, которая сделана с дном плоским.

### **Май.**

*Вторник 3.* Люди разопределены по судам.

4. Преполовление праздника.

7. Вывели дощеники на реку Лену, понеже в Устькутской протоке стало быть мелко.

8. Получил я от господина капитана инструкцию, что чинить мне по отбытии его при Устькутском остроге и в пути до Якутска.

Сего ж числа господин капитан с поручиком Шпанберхом, имея при себе 8 дощеников, отправились в путь до Якутска.

19. Праздник Вознесения Господня.

20. Дощеники совсем изготовили к нагружению провиантом и к сплавке в Якутск.

21. Определены люди по судам.

29. Праздник Всесвятыя Троицы. Перешли с кварталер на суды обретающиеся в команде моей.

### **Июнь.**

*Среда 1.* Пошёл я от Устькутскаго острога с командою своею к Якутску на порожних судах, понеже к назначенному в инструкции мне от господина капитана с провиантом не прибыли из слободы, имеющейся вверху Лены-реки. Погрузя крупы и горох (с двух плотов) на дощеники, поплыли.

4. Пришли к острову Керенгенскому и стали против острога, которой селение своё имеет на правом берегу реки Лены. Тут же есть монастырь и в нём архимандрит. Жителей при остроге не многое число, токмо церковное здание в остроге и монастыре, хотя и деревянное, но красно (красиво. — *Ред.*), ибо такового здания в Сибири мало обретається. И места прилегли изрядныя и хлебородныя.

6. Жители по Лене в разных местах сказывали, что мая 14 дня на вечер было великое трясение земли с час временем.

15. Пришли к Покровскому монастырю.

17. Явился господину капитану (в Якутске).

### **Август.**

*Воскресенье 7.* Перешед за реку, приказано мне и жить на станции.

### **Ноябрь.**

*Воскресенье 20.* Получил ордер от господина капитана, писанный октября в 1-й день при Охотском остроге, и при оном прислан пакет в тобольскую губернскую канцелярию да ведение в якутскую канцелярию о починке в Охотском остроге магазейнаго анбара.

### **Январь 1727.**

*Четверг 12.* Получил письма из Охотскаго острога от господина капитана, писанныя прешедшаго 726 года октября 30 числа и при том пакет в тобольскую губернскую канцелярию, а в ордере ко мне написано, что в означенном пакете отправлен в коллегию репорт.

Тогда ж присланы пять ведомостей в якутскую канцелярию, а именно под 309-м номером во объявлении о худости Охотскаго острога и что по дороге же к Алдану и Охотскаго острога есть

места удобныя к содержанию скота и к хлебному севу, и что в оных местах можно жителей поселить.

Под 310-м номером ведение о побеге Тимофея Архунова из команды господина капитана, и что оной Архунов ушёл, не исправя повеленнаго ему, и чтоб всякаго звания люди якутскаго ведомства, бывшие и ныне имеющиеся в команде его, господина капитана, и у поручика Шпанберха, ежели будут являться без пашпортов, чтоб оным против указов чинить наказания, а кому учинено будет, о том присылать к нему, господину капитану, известие, да о побегех 4-х человек якутов, бывших проводниками за лошадьми, которые, бежав, увели с собою 9 лошадей, и чтоб их, якутов, сыскав, учинить наказания, а лошадей отдать хозяевам.

Под 311-м номером об отпуске ко мне на разныя покупки надлежащаго в путь четырёх сот рублёв денег. Под 312-м номером о служивом человеке Алексее Дементьеве, которой послан был от господина капитана для отправления вождю Бечура Сора к Фёдору Козлову, и что ему, Дементьеву, дана была лошадь да два рубля денег для отдачи помянутому вождю, и велено было Дементьеву вождя самому отвезть к Козлову, а он, Дементьев, отдал вождю один рубль и вместо посланной от капитана дал худую и к Козлову его, вожжа, не отвёл, и чтоб его, Дементьева, за ослушание наказать, а денег 1 рубль доправить (взыскать. — *Ред.*) и отдать объявленному Бечуру Сору, и чтоб, которыя деньги выданы за провоз на означенную лошадь против других 2 рубли, возвратить в казну. Да о присылке к нему, господину капитану, копии за воеводскою рукою, каковы посланы послушные указы в остроги против требования его августа 1-го числа 1726 года.

Под 315 номером о присылке к нему, господину капитану, ответственности за воеводскою рукою, для чего против присланнаго в Якутск из провинции одной иркутской канцелярии Ея Императорскаго Величества указу, от Якутска до Ламы дорога не чищена, и против требования его, господина капитана, июня в 21 день прешедшаго 1726 года прочищения дороги от Юдомскаго Креста до Ламы, чтоб тяжёлыя вещи можно было на санях везть, кому о том от якутской канцелярии указ дан, и чтоб с того указу прислать к нему, господину капитану, копию за воеводскою же рукою...

Вышеозначенныя ведомости и прочее, что касается, в якутскую канцелярию отдано сего месяца в 13-й день.

### **Февраль.**

*Среда 8.* При захождении солнца был около его круг огневидной, а в кругу в двух местах к *N* и *S* были кружки величеством

против солнца гораздо светлей всего круга; наипаче светлый был северной.

21. Сего числа отослал я в якутскую канцелярию 27 оленей, из которых будет по 2 потника да 14 одиноких, которые по приказу моему квартирмейстер с солдатами сыскали у якутских жителей в продажу на потники в путь наш, а цена большим оленям, из которых будет по 2 потника, по 70 копеек, а меньшим 14 оленям по 35 копеек. А искать оленей приказано было от меня для того, понеже некоторые якутские жители у себя имеют довольное число оленей и с канцелярии требуют высокой цены, каково при Якутске никогда оленьи не покупались.

### **Март.**

*Понедельник 13.* Сего числа у Дмитрия Кичкина накуплено по ордеру ко мне господина капитана Беринга тридцать один бык.

### **Апрель.**

*Воскресенье 2.* Праздник Пасхи Господней.

14. С последних чисел минувшаго марта явилась на жителях Якутскаго города болезнь, именуемая корь, а апреля до настоящего числа весьма умножилась, ибо все болезновали, которые прежде в оной болезни не были, а болезни сей в Якутске, по словам здешних жителей, больше сорока лет не бывало, что удостоверяет и настоящая скорбь, ибо жителей в 50 лет и старее обходит, а которые меньше 45 лет, на всех была, а лежали по две недели, а прочие и больше.

### **Май.**

*Вторник 2.* Пошли со станиц.

4. Купили корову у якута Бушая Андекова; дано 120 копеек для отгону в Охотской острог против капитанскаго ордера.

6. Простояли все сутки для ожидания привоуду на продажу скота и купили токмо 2 быка да 2 коровы.

7. Пошли со станций вниз по реке Тате и, перешед 8 вёрст, остановились близ кочевья князька Ниргая, и тут куплено три быка да две коровы.

23. Прибыл я к реке Алдану.

### **Июнь.**

*Четверг 1.* Переправился за Алдан.

8. Отправился в путь, а со мною матчмакорской ученик Ендгуров, солдат Соловьёв, служивых два человека, Иван Калинин да Налбин. При мне 16 лошадей, в том числе 2 заводных, а за ними 4 человека работников. Со мною был проводник Бархай Быт. Сверх означенных было со мною 13 лошадей, в том числе несколько



прочих и служивых людей. И при отбытии своём с Алдана приказал за собою иттить солдату Выродову с оставшим провиантом, а дано ему 95 лошадей да 9 заводных, всего 104 лошади и при них 19 человек проводников да служивой человек Гаврила Сафронов, да Андрей Евсеев, а отправлено с Выродовым 91 пара сум с мукою.

### **Июль.**

*Понедельник 3.* Прибыли в Охотской острог и явился начальствующему своему господину капитану Берингу, а обретался господин капитан по прибытии моём при Охотском остроге с 20-ю человеками служителей команды своей; лейтенант Шпанберх сего июля в 1 день отправлен на новопостроенном судне к Большой реке и с ним отпущен такелаж и артиллерийския вещи да железа 32 пуда...

## **Донесение капитана Беринга об экспедиции его к восточным берегам Сибири**

Всепресветлейшей державнейшей великой Государыне Императрице Всероссийской.

Краткая реляция о Сибирской экспедиции, в которую послан был Вашего Императорского Величества нижайший раб от флота капитан W. Bering.

Прошедшаго 1725 году, февраля 5 дня блаженныя и вечно достойныя памяти от Ея Императорского Величества Государыни Екатерины Алексеевны получил я инструкцию Собственноручную блаженныя и вечно достойныя памяти Его Императорского Величества Петра Великаго, с которой при сём предлагается копия.

*Инструкция* (написана 6-го января 1725 г., за три недели до кончины Императора. — В. В.).

1) Надлежит на Камчатке или в другом том месте сделать один или два бота с палубами.

2) На оных ботах возле земли, которая идёт на Норд и по чайнию (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля часть Америки.

3) И для того искать, где она сошлась с Америкою: и чтоб доехать до какого города Европейских владений, или ежели увидят какой корабль Европейской, проведать от него, как оной кюст (берег. — В. В.) называют и взять на писме и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и, поставя на карту, приезжать сюды.

Також дана мне инструкция от бывшего Генерал-Адмирала графа Апраксина, в которой написано: мастеровых людей и что

будет надобно ко экспедицы по усмотрению моему требовать от тобольской губернской канцелярии, а репортовать Государственную Адмиралтейскую коллегию помесечно.

А прежде получения инструкции отправлено из Адмиралтейской Коллегии Генваря 24 дня во оную ж экспедицию команды моей лейтенант с командою в 26 человеках и при нём матриалов на 25 подводях. А всех служителей при команде моей отправлено 33 человека, а посланную мою команду достиг на Вологде, и от Санкт-Петербурга до Тобольска тракту свои имели следующие города, а именно чрез Вологду, Тотму, Устюг Великой, Соль Вычегожскую, Кай-городок, Солькамскую, Вержотурья, Туринск, он же и Епанчин, Тюмень.

Марта 16 дня прибыли в Тоболск и были мая до 15 дня, понеже зимним путём дале ехать было время поздно, а в бытность в Тоболске требовал, что надлежит, матриалов ко экспедиции.

Мая 15 дня отправился из Тоболска водою вниз по реке Иртышу до Самаровскаго яму на 4-х барках, а оныя по-сибирски называются дощеники, на которыя погрузя все матриалы, привезённые из Санкт-Петербурга, и которыя приняты при Таболску, да от Таболска дано мне по требованию моему иеромонах, камисар, да ундер-офицеров и солдат 34 человека.

От Самаровскаго яму послал наперёд на лотке с данными мне от тобольской губернской канцелярии послушными указами гардимарина в принадлежащая города и для изготовления дощеников в Енисейску и на Ускуте, а ему приказал плыть до Якуцка.

От Самаровскаго яму пошли вверх рекою Обью до Сургута и до Нарыма, от Нарыма вверх же рекою Кетью до Маковскаго острога, а от Тоболска до Маковскаго по рекам, где путь имели, живут остяки, которыя были прежде идолопоклонники, а в 715 году чрез труды Тоболскаго митрополита Филофея приведены в христанскую веру. От Маковскаго острога до Енисейска переехали сухим путём, от Енисейска до Илимскаго устья шли вверх рекою Енисеем и Тунгускою на 4-х же барках. По реке Тунгуске имеются 3 порога и несколько шквер (порогов, водоворотов. — *Ред.*). Порог разумеется, что чрез всю ширину реки под водою камень великое, а проход судам только в одном месте или в двух, а шквера также имеет камень под водою и сверх воды небольшие токмо, разница с порогом, что в том месте вода мелка и протяжается по реке на версту и на две, и на оных местах не с малым трудом переправлялись. При Енисейску взял по указу из Тоболска 30 человек плотников и кузнецов.

По реке Илимун дощениками до города Илимска иттить было не можно, понеже имеет пороги и шкверы маловодны, и для того присланы были из Илимска малые лодки на которых тяжёлыя вещи перевозили до Илимска, а прочие зимним путём.

Из Илимска отправили на Ускут сухим путём к реке Лене лейтенанта Шпанберха и при нём служителей и плотников 39 человек, где в зимнее время сделали 15 барок для отправки вниз рекою Леною до Якуцка провианта, матриалов и всей команды моей; а я с оставшею командою зимовал при Илимске, понеже при Ускуте жилья имеется не много, а до Якуцка зимним путём за скудостью подвод и за великими снегами и морозами ехать было не можно, также и пустых местов оным путём имеется довольно и да и для того, что надлежало нам провианту в экспедицию поведено по указу из тобольской губернской канцелярии отправить от Иркутска и от Илимска понеже при Якутске хлеба не родится, и оною зимою из Илимска ездил я в Иркутск для совету к тамошнему воеводе, который прежде был воеводою ж в Якуцку и о тамошних краях известен, как бы нам способнее переправиться от Якуцка до Охотцка и до Камчатки, понеже мы подлиннаго известия о тамошних краях не имели, а по последнему зимнему пути переехал на Ускут со всею командою да ещё ж получил в команду от Иркутска плотников и кузнецов 20 человек да от Илимска 2-х бочаров.

По рекам Тунгуске, Илимун и по Лене до реки Витима живут тунгусы называемой народ, которыя имеют у себя оленей для езды, а которыя оленей не имеют, живут близ рек, пропитания имеют от рыб, лотки держат берестеныя, а оной народ идолопоклоннической.

И от Ускута в 726 году весною на построенных 15 барках сплыли вниз рекою Леною до Якуцка, и от реки Витима вниз по реке Лене по обе стороны живут якуты и мало число тунгусов. Якуты имеют у себя скота довольно, лошадей и коров, а пропитанием и одеждою довольствуются все от скота, а которыя скота мало имеют, оныя рыбу; веру держат идолопоклонческую, кланяются солнцу, луне да изо птиц лебедю, орлу и ворону; имеют у себя в великой чести ворожей, которыя по тамошнему называются шеманы, они же у себя имеют болванов маленьких, а по их шайтаны; а по признанию, что оныя от татарской породы.

И по прибытии в Якуцк требовал людей на суда для вспоможения команде моей, и как получил, отправил лейтенанта Шпанберха в 13 судах, которые строили на Ускуте, плоскодонныя, водою по рекам Леною вниз, а Алданом, Маею и Юдомою вверх, а погружено

было матриалы их, которых многия верхами сухим путём вести не можно, и несколько провианту сухопутнаго и морскаго; а послал в таком надеяни, что могут оныя суды дойти до Юдомскаго Креста, и ежели б дошли до онаго Креста, то б меньше было кошту, нежели сухим путём перевозить на лошадях; а сам не со многими людьми переправился того ж лета сухим путём от Якуцка до Охотцкова острога на лошадях по тамошнему обычаю верхами, а провиант везти вьюками, и клали токмо по 5 пуд на лошадь, понеже телегами за великими грязями и горами ездит невозможно, и с собою привёз провианта с 1 600 пуд. При Охотском остроге имеется русскаго жилья токмо 10 дворов, а при Якуцке оставил зимовать лейтенанта Чирикова, которому приказал весною быть в Охотцкой острог сухим же путём.

А декабря в последних числах 726 году получил известие от лейтенанта Шпанберха, что суды, которые посланы были с ним реками, не дошли до Юдомскаго Креста за 450 вёрст и замерзли в реке Горбее, а он, поделав нарты, или по нашему санки долгиа, погрузя нужнейшия матриалы, идёт с командою пеш, а матриалы везут с собою, и я, собрав команду, которая обреталась при мне, и жителей Охотцкаго острога, дав им вспоможения собак, послал навстречу с провиантом, и прибыл оной лейтенант с командою в Охотцкой острог генваря в первых числах 727 году, а оной путь восприяли от реки Горбеи ноября от 4 дня 726 году, а матриалов ничего не привезли, понеже, идучи путём, оголодала вся команда, и от такого голоду ели лошадиное мёртвое мясо, сумы сырмятныя и всякия сырыя кожи, платья и обувь кожаныя, а матриалы оставил все на дороге в 4 местах, понеже по оному пути в близости жителей никаких не имеется, но токмо ещё получили себе способ от оставленной при Юдомском кресте от нас муки, когда я ехал сухим путём, пристало и пало несколько лошадей, и для того принужден был оставить с 150 пуд.

А по рекам Алданом и Маею живут якуты того ж роду, что и по Лене-реке, а по реке Юдоме, но токмо не в близости, и около Охотцкаго острога качуют тунгусы морския, а по их ламутки, скот имеют у себя алений довольно, на которых всегда ездят верхами, как летом, так и зимою, а пропитания и одежду имеют от алений своих и от диких, в том числе есть и пешия тунгусы, которые живут близ моря и по рекам и питаются рыбою, а веру имеют, как и якуты.

Февралья в первых числах, собрав с 90 человек и несколько собак с нартами, послал с лейтенантом Шпанберхом для собрания оставленных матриалов по реке Юдоме, которой апреля в первых

числах, а иныя и в половине, возвратились в Охотцкой острог; но токмо не все матриалы привезли, и я ещё послал до Юдомскаго Креста 27 человек, которыя возвратились в мае, а последния матриалы от Юдомскаго Креста привезены на лошадях. А в тамошних местах в зимнее время на лошадях от Якуцка к Охотцкому и в другия дальния места не ездят, всегда ходят пеши недель по 8-ми и по 10, и что надобно взять на себе на вышеозначенных нартах, какия и в команде нашей имелись, когда шли от Горбеи до Охотцка пуд по 10 и по 15, понеже выпадают великия снеги на сажень, а местами и больше, и которыя ходят зимою каждой вечер для ночи выгребают снег до земли для теплоты.

Июня 30-го дня лейтенанта Шпанберха отправил чрез моря к Большерецкому устью на новопостроенном своём судне, в котором погружены были все матриалы, и приказал, выгрузя там матриалы, а ботоваго подмастерья и плотников команды нашей послать на Камчатку для заготовления ботовых лесов и самому паки (опять, ещё, снова. — *Ред.*) возвратиться к нам.

Июля 3-го дня прибыл из Якуцка лейтенант Чириков и поданной ему от меня инструкцы привёз муки 2 300 пуд.

Августа в 21-й день, погрузя на новое судно, которое возвратилось от Камчатской земли, и на другое старое судно, которое было от Большерецкаго устья муку и сам со всею командою, которая при мне была при Охотцком остроге, пошёл чрез моря к Большерецкому острогу, а провиант, который был на судах и зимовал при реке Горбее, приказал штурману, который был при оном провианте, с командою на карауле сплавить в натуре и отдать в якуцкую канцелярию с роспискою, а ему с командою быть на Камчатку в 1728 году и с собою привезть некоторую часть провианта, железа и смолы («Весьма желали, — писал Беринг президенту Адмиралтейств-Коллегии графу Апраксину, — идти кругом Камчатскаго носа, но для осеняго времени и за жестокими ветрами на таком карбусе идти не посмел, чтоб не случилось какого несчастья и не учинилось в той экспедиции великаго препятствия». — *В. В.*).

И по прибытии к Большерецкому устью матриалы и провиант переправили до Большерецкаго острога в малых лодках, при оном остроге русскаго жилья 14 дворов, и отправил вверх рекою Быстрою водою в малых же лотках тяжёлыя матриалы и некоторою часть провианта, которое доведено было водою до верхнего Камчадальскаго острога за 120 вёрст, и тою же зимою из Большерецкаго острога до Верхняго и Нижняго Камчатских острогов переправились совсем по тамошному обычаю на собаках, а каждой

вечер в пути для ночи выгребали себе станы из снега, а сверху покрывали, понеже живут великия метелицы, которыя по тамошному называются пурги, и ежели застанет метелица на чистом месте, а стану себе сделать не успеют, то заносит людей снегом, от чего и умирают; при Верхнем остроге дворов с 17, а при Нижнем Камчатском остроге дворов с 50, да в другом месте, где церковь, дворов с 15, а в бытность нашу при Камчатке во всех трёх острогах служивых людей было не больше 150 человек, которые живут для збору ясаку, а иноземцам, которые были у нас в подводах в переправлении от Большерецкаго приготовили для их пропитания китоваго жиру с 300 пуд, понеже тою осенью выбросило из моря кита, да им же давано было вместо денег китайским табаком.

По Камчатской земле к югу живут курила, к северу камчадала, язык имеют меж собою в некоторых словах разнь, из сего народа немногия идолопоклонствуют и протчия ничему не веруют и чужды всяких добрых обычаев, а российския люди, которые живут на Камчатке, и тамошня народы хлеба никакого не имеют, также и скота, кроме собак, на которых ездят и возят, что им понадобится, и одежду себе от них получают, а пропитание имеют от рыбы и коренья и от ягод, а летним временем от диких птиц и от всяких морских животных, а ныне в пустыни Якуцкаго монастыря, которая с версту от церкви Камчатской, родится ячмень, конопля, ретька; а репа и у многих служивых людей во всех трёх острогах родится; такая великая годом живёт, какой и в России мало находятся, а имянно: по 4 репы в пуд, а я привёз в пустынь ржи и овса, которые посеяны были при нас, но токмо созрела ли или нет, неизвестны, понеже рано бывают морозы, а земля безвозная, скота ещё не имеют, пашут людьми. А все означенные народы под державою Российскаго Государства, от которых собирается ясак зверьми всякими.

Вышеозначенные ж народы по их зловерию пакость имеют, ежели жена или скот какой родит двоих, то одного из них тотчас задавят, которой час родится, и признавают себе за великой грех, ежели не задавят одного из двоих родившихся.

А камчатской народ по их суеверию имеют обычаи, ежели кто из них будет весьма болен, хотя отец или мать, и не к смерти, то таких вывозят в лес и пропитания ему не дадут, больше как на неделю, хотя зимою или летом, и от того много умирают, и мёртвых своих в землю не хоронят, вытащат в лес и бросят собакам на съедение, а иные жильё своё оставляют, в котором умер человек,

а коряточной народ мёртвых сожигают, понеже им такой их обычай хотя и запрещается, но токмо не под страхом.

По прибытии моём в Нижний Камчадальской острог лес к строению бота большая часть изготовлена, и апреля 4 дня 1728 году заложили бот, которой с Божию помощью построили июля к 10-му числу, а лес к строению бота возили на собаках, смолу сидели из тамошняго лесу, которой называется лиственник, понеже смолы, привезённой с нами, не было, а тамошныя жители до сего времени сидеть смолы из онаго дерева не знали, также за недовольством для морского пути хлебнаго вина сидели по тамошному обыкновению из травы, а соль варили из морской воды, да за недовольством же в морской провиант потребляли вместо масла коровья жир, которой варили из рыб, а вместо мяса рыбу солёную, и нагрузя бот всякими припасами, чтоб можно было 40 человекам пропитаться год, и 14-го дня того ж июля вышед из устья реки Камчатки на море и следовал данную мне собственноручную инструкцию Его Императорского Величества Петра Великаго, как о том сочинённая карта показывает.

Августа 8 дня пришли в ширину северную 64 градуса 30 минут, пригребли к нам от берегу в лодке коженной 8 человек, спрашивали нас, откуда мы пришли и чего ради, а о себе сказали, что чукчи (о которых тамошныя русския обыватели давно известны), а как мы стали их призывать к боту, и они, надув великия пузыри коженыя из нерп, а по нашему тюленьи, высадили одного человека и прислали к нам для разговоров, а потом и лодкою пристали к боту и сказывали нам, что живёт их, чукч, по берегу морскому многолюдно, а земля де недалече отсюда будет вратитца к западу, да они ж нам сказали, что недалече впереди есть остров, у котораго мы были, но токмо ничего не видали добраго, кроме что жильё, которой остров мы назвали по дню Св. Лаврентия, а до сего времени по берегу людей мы никаких не видали, хотя и два раза послан был с боту от меня мичман на шлюбке для искания людей.

А 15 дня того ж августа пришли в ширину северную 67 градусов 18 минут, рассуждал, что по всему видимому и поданной инструкции блаженныя и вечнодостоинныя памяти Его Императорского Величества исполнено, понеже земля более к северу не простирается, а к Чукоцкому или к Восточному углу земли никакой не подошло, и возвратился, а ежели б ещё иттить далее, а случились бы противныя ветры, то не можно паки того лета возвратитца до Камчатки, а на тамошней земле зимовать было б не без притчин, понеже лесу никакого не имеется, а тамошней народ не под державою

Российскаго государства, самовластен и союства с нашими ясашными иноземцами не имеют. А от устья реки Камчатки и до сего места, откуда возвратились, по берегу морскому великия высокия каменные горы подобостенную крутостию, и в лете из-под снегов не открываются.

А 20 числа августа ж по возврату нашему пригребли к нам в 4-х лодках человек с 40 такой же народ, которыя прежде у нас были, чюкчи, и привезли к нам для продажи мяса, рыб, воды, лисиц, песцов белых мест с 15, да 4 зуба моржевых, которое служители команды моей у них раскупили на иглы да на огнивы, и сказывали нам, что родники их ходят на реку Калыму сухим путём на оленях, а морем де к Калыме не хаживали, токмо по берегу морскому живут далече люди нашего роду, а русских де людей мы давно знаем, и один из них сказал, что он бывал в Анодорском остроге с торгом, а о протчем сказали те же речи, как и прежде бывшие чюкчи.

И сентября 2 дня пришли в устья реки Камчатки и зимовали в Нижнем Камчадальском остроге.

А 729 году июня 5 дня, починя бот, что надлежало, вышли из устья реки Камчатки и пошли в море к востоку, понеже камчатския жители сказывали, что будто в ясные дни видят землю через моря, а нам самим не случилось видеть, но хотя известиться подлинно, и шли близ 200 вёрст, но токмо земли никакой не видали, и пошли кругом южнаго Камчатскаго угла к Большеретцкому устью, и оной угол описали, которой прежде не был описан, а из Большеретцкаго устья шли чрез моря ж до Охотцкаго острога, а при Нижнем Камчадальском и при Большеретцком острогах оставлено от нас тамошним управителям под ведения якутской канцелярии муки и круп, мяса сухова, соли с 800 пуд.

А июля 23 дня прибыли в устье реки Охоты, бот со всеми принадлежащими матриалы отдали охотцкому управителю, а я с командою, наняв лошадей, переехали до Юдомскаго Креста, а от Креста поплыли водою на лодках и на плотях на реку Алдан до Белской переправы и ниже, и тут паки на лошадях переехали до Якутцка, всего пути было от Охотцка до Якутцка июля с 29 дня августа до 29 и сентября до 3 дня, а из Якутцка 10 сентября пошли на дву дощениках вверх рекою Леною и шли октября до 1 дня и осеневали в деревне Пеледуде, понеже далее иттить не попустил лёд.

Того ж октября 29 дня, как стал быть малый снег, и края у реки Лены укрепились льдом, поехали до Илемска, а от Илемска до Енисейска ехали рекою Тунгускою и Енисеем русскими деревня-



ми, а от Енисейска к Томску русскими ж деревнями и ново-крещёными татарами, рекою Чюлымою от Томска до Чаускаго острога русскими деревнями, от Чаускаго до Тары Барабинскую степью, от Тары до Таболска рекою Иртышем татарами; в Таболск прибыли января 10 дня 1730 году, а из Таболска до Санкт-Петербурга поехали 25 дня того ж месяца, и ехали тем же трактом, которым вперед ехали до Таболска. В Санкт-Петербурх прибыли марта 1 дня.

### Записка о снаряжении первой экспедиции

Нижепомещаемая записка снята с подлинника и содержит: повеления Петра Великаго относительно экспедиции; ответы, сделанные Адмиралтейств-Коллегиею или, может быть, графом Апраксиным и собственноручныя (напечатанныя здесь курсивом) определения Государя.

1) Сыскать геодезистов тех, которые были в Сибири и приехали.

По справке с Сенатом, посланы в Сибирскую губернию геодезисты: Иван Захаров, Пётр Чичагов, Иван Евреинов (умре), Фёдор Лужин, Пётр Скобельцын, Иван Свистунов, Дмитрий Баскаков, Василий Шетиллов, Григорий Путилов.

2) Сыскать из поручиков или из подпоручиков морских достойнаго, кого с ними послать в Сибирь на Камчатку.

По мнениям вице-адмирала Сиверса и шаутбенахта (конт-адмирала. — *Ред.*) Синявина, из морских паручику Станбергу (Шпанберху), Звереву или Косенкову, подпоручикам Чирикову или Лаптеву оная экспедиция годна. А не худо чтоб де был над ними командир из капитанов, Беринг или фон Верд; понеже Беринг в Ост-Индии был и обхождение знает, а фон Верд был штурманом.

3) Сыскать из учеников или подмастерьев, который бы мог тамо сделать с палубою бот по здешнему примеру, какие есть при больших кораблях, и для того с ним отправить плотников 4 с их инструменты, которые б моложе были, и одного квартирмейстера и 8 матросов.

Ботовой ученик Фёдор Козлов имеется, который по чертежам боты с палубами и без палуб делать может.

*Зело нужно штурмана и подштурмана, которые бывали в Нордной Америке.*

4) И по той препорции отпустить отсюда в полтора (*вдвое*): парусов, блоков, шшив, верёвок и прочую, и 4 фалконета с надлежащею амунициею, и одного или 2 парусных швецов.

Такелаж отпустится. *Прочее всё хорошо.*

5) Ежели таких штурманов во флоте не сыщется, то немедленно писать в Голландию, чтоб 2 человек, знающих море к северу до Японии, и чтоб оные присланы были чрез адмиралтейскую почту.

Вице-адмирал Сиверс письменно показал: штурманы такие из флотских, ежели сыщутся, немедленно пришлёт.

Декабря 23 дня 1724 года

## **Краткия биографии капитана Беринга и его спутников**

### **Капитан-командор Витус Беринг**

Если весь свет признал Колумба искусным и знаменитейшим мореплавателем и Великобритания превознесла на верх славы великаго Кука, то Россия обязана не меньшею признательностию первому своему мореплавателю Берингу, который прослужил в русском флоте тридцать семь лет и по всей справедливости заслуживает уважения и особеннаго внимания. Беринг, подобно Колумбу, открыл нам новую соседнюю часть света, которая доставила богатый и неисчерпаемый источник промышленности.

К сожалению, мы имеем очень краткое и поверхностное сведение как о жизни, так равно и о подвигах первого мореплавателя нашего. Если взглянем на карту, то увидим северный берег Камчатки, восточную часть Азии, остров св. Лаврентия, остров св. Диомиды и пролив, отделяющий Новый Свет от старого, всё это результаты трудов Беринга. Камчатское и Бобровское (Берингово) море из всех европейских мореплавателей первым посетил Беринг. Длинная цепь Алеутских островов, острова Шумагинские, Туманные, северо-западная часть Америки и знаменитая гора св. Илии открыты тем же Берингом во время втораго его плавания. Все эти подвиги знаменательны для России, потому что они возбудили предприимчивость сибирских жителей, положили начало торговле и мореплаванию и послужили основанием к водворению русских в Америке и к образованию колоний.

Беринг был датчанин и в русскую морскую службу вступил в начале XVIII столетия. А. Л. Соколов, изложивший в IX части «Записок Гидрографического департамента» историю второй экспедиции Беринга, говорит, что Иван Иванович Беринг (официальное его имя Витус) служил у нас с 1704 года, от унтер-лейтенантскаго чина, и слыл за человека ревностнаго, знающаго, добраго, честнаго и набожнаго, но крайне осторожнаго и нерешительнаго, легко

подпадавшего под влияние подчинённых. Выбор Петра Великого пал на него по представлениям Сиверса и Синявина, потому что он «в Ост-Индии был и обхождение знает». По свидетельству Миллера, в 1707 году он был лейтенантом, а в 1710-м капитан-лейтенантом. Неизвестно, на каких морях он плавал в этих чинах, и сам ли командовал судами, или находился под командою.

Между бумагами знаменитого гидрографа адмирала Нагаева Берх нашёл копии с писем князя Долгорукова к императору Петру I из Копенгагена. Из них видно, что купленным там кораблём «Перло» командовал капитан Беринг и в марте 1715 года готов был выйти в море. Надо думать, что Беринг, прибыв с этим кораблём в Кронштадт, был немедленно отправлен к городу Архангельску, чтобы привести оттуда новопостроенный корабль «Селафаил».

В другом письме из Копенгагена же, от 5 ноября 1717 года, князь Долгоруков говорит: «Доношу Вашему Величеству, есть ведомость, что команды командора Ивана Сенявина капитан Витус Беринг с кораблём “Архангелом Селафаилом” обретается в Норвегии». В донесении капитан-командора Ивана Сенявина от 5 декабря 1715 года видно, что он и Беринг прибыли благополучно со своими кораблями в Копенгаген 27 ноября, а капитан-лейтенант Бейс с третьим кораблём остался зимовать во Флекене.

Где находился после этого Беринг, неизвестно; но из письма капитана-командора Наума Сенявина к императору Петру I из Ревеля от 10 мая 1718 года видно, «что корабль “Селафаил” по худости своей и течи введён в гавань и разоружен порутчиком; ибо командир онаго капитан Беринг находится в Санкт-Петербурге».

Нижеследующия биографические сведения о Беринге заимствованы Берхом из журналов Государственной Адмиралтейств-Коллегии.

«1723 года декабря 20 дня морским обер-офицерам из капитан-лейтенантов в капитаны балатирование, и при том присутствовали: генерал-адмирал граф Апраксин; вице-адмиралы: Сиверс, Гордон; шаубенахты: Наум Сенявин, лорд Дюфусс; капитан-командоры: Иван Сенявин, Гослер и Бредал; капитаны: Гей, Литерс, Муханов, Вильбоа, Мишуков, Калмыков, Кошелев, Коробьин, Трезел, Нарышкин, Гогстрат, Делян, Армитаж *Беринг*, Брант и Бенс».

Почтенный Беринг полагал, вероятно, что он имел право на чин капитана 1-го ранга, так как он ещё в 1715 году командовал линейным кораблём. Доказательством этого предположения служит следующее постановление Государственной Адмиралтейств-Коллегии от 25 января 1724 года: «По прошению морского флота

капитана Витеза Беринга к шаубенахту лорду Дюфуссу послать указ: велеть у онаго Беринга, которой просит об отпуске из службы в отечество, взять письменное известие против регламента коллежской должности 58 артикула, и оное известие прислать в Коллегию». В 58-м артикуле сказано: «Ежели кто из морских и адмиралтейских служителей российской нации будет просить о свободе от службы, то в Коллегии надлежит розыскать о причине его». Артикул этот, однако, не касался Беринга, как иностранца.

Из журналов Коллегии не видно, какие причины представил Беринг к увольнению его от службы, но 9 февраля того же 1714 года в журнале находим следующее: «Его Императорское Величество изволил прибыть в Коллегию и учинил следующее: “Коллегия доносила Его Величеству, что морскаго флота капитаны Гей, Фалкенберх, Беринг и Дубровин просят об отпуске из службы абшитов (отставки. — *Ред.*), и при том генерал-адмирал граф Апраксин Его Величеству доносил: что оных капитанов, кроме Дубровина, отпустить, а онаго Дубровина прибавкою жалованья наградить конечно надлежит. На что Его Величество изволил говорить: надлежит впредь морских офицеров в службу принимать и контракты чинить покрепче, а об отпуске оных точных указов не определил».

Несмотря, однако, на то, что император Пётр I не определил решительно, отпускать ли этих капитанов в отставку, 23 февраля состоялось следующее постановление: «Морскаго флота капитанов Виллима Гея, Матиса Фалькенберха, Витеза Беринга по прошениям их и учинённым экстрактам из службы Его Величества отпустить во отечество их и дать им от Адмиралтейств-Коллегии пашпорты и заслуженное жалованье по день отпуска, а также и на прогоны в дорогу по указу, за вычетом на госпиталь и за прибавочной месяц (иностранцы, находившиеся в нашей морской службе, получали жалованье помесечно, считая в каждом году 13 месяцев. По этому же расчёту выдавалась морская провизия и порционныя деньги) выдать от цалмейстерских дел по ведомости от конторы генерал-кригс-коммисара».

Постановление это носил обер-секретарь Тормасов к президенту Коллегии графу Апраксину для подписи, но отказался за болезнию подписать. Тормасов, возвратясь в Коллегию, послал постановление это вице-президенту адмиралу Крейсу, который хотя и подписал его, но требовал, чтобы ещё раз послали графу Апраксину и «дабы он изволил Коллегии отозваться, почему не подписывает? А до того времени остановиться исполнением».

25 февраля Тормасов ходил вторично к графу Апраксину и предлагал подписать постановление от 23-го числа, но граф отвечал ему, что он так болен, что не может даже ехать в Москву для коронации императрицы Екатерины I, *а тем менее подписывать определения коллежския, составленныя в такія числа, когда она даже не присутствовала*. Впрочем, присовокупил он, как постановление сие уже подписано всеми членами, то можно приводить оное в исполнение и прислать к нему пашпорты, которые он, невзирая на болезнь свою, подпишет. Между тем, граф Апраксин уехал 3 марта в Москву.

26 февраля в Коллегии состоялось постановление: «Поелику абшиты капитанам Гею, Фалкенберху и Берингу подписаны уже рукою генерал-адмирала, то и постановление 23 числа произвестись в действо».

Из журналов Коллегии видно, что 10 марта приходил капитан Гей жаловаться в Коллегию, что данные ему, Фалкенберху и Берингу пашпорты в полицмейстерской канцелярии не прописывают без коллежскаго указа. Коллегия послала об этом немедленно указ к генерал-полицеймейстеру.

11 марта Беринг подал прошение в Коллегию, что хотя ему и выдали заслуженное жалованье, но удержали часть за прибавочный 13-ый месяц; а потому и просит он приказать ему оное выдать. Коллегия, несмотря на постановление своё от 23 февраля, определила: «что понеже он, Беринг, повышен в России чинами и прибавкою трактамента, то таким на третий на десять месяц жалованья производить не велено; а которым де и дано, и у тех велено вычесть».

Итак, 10 марта капитан Беринг получил паспорт. По 85-му артикулу регламента о коллежской должности, каждый иностранец обязан по получении паспорта выехать из России чрез восемь дней. Относительно ж Беринга неизвестно, ездил ли он в своё отечество или оставался в Петербурге. В журналах коллегии до августа месяца о нём вовсе не упоминается.

7-го августа 1724 года гвардии капитан и прокурор Козлов объявил в присутствии, что *августа 5 дня Его Императорское Величество, будучи у всенощнаго пения в церкви Живоначальныя Троицы, изустно его сиятельству генерал-адмиралу и Адмиралтейской Коллегии президенту графу Апраксину повелел учинить нижеследующее: о чём он, генерал-адмирал, приказал Коллегии предложить первое: «Капитана Беринга принять в службу Его Величества в морской флот по-прежнему в первый ранг*

*капитаном*». По списку 1727 г. видно, что Беринг произведён в 1-й ранг 14 августа 1724 года (производство шло через Сенат).

Коллегия определила: «Призвав капитана Беринга, объявить ему, желает ли он в Его Величества службе быть? И ежели желает, то в верности к службе привести к присяге, и о том, о чём куда надлежит послать указы». Постановление это служит доказательством, что Беринг не просился в службу, иначе его не спрашивали бы, желает ли он служить.

Обстоятельного сведения об отправлении Беринга в Камчатку и о снаряжении этой знаменитой экспедиции Берху не удалось найти. Он нашёл только два следующих постановления Коллегии:

1) Октября 4, при собрании Коллегии морского флота капитану Витезю Берингу, который по приговору Коллегии по силе именного указа принят во флот в службу в первой ранг, читана печатная в Адмиралтейском уставе присяга, которой по прочтении и подписался.

2) Декабря 23, по доношению морского флота капитана Витес Беринга, онаго Беринга для его нужд отпустить в Выборг генваря по 7 число предбудущаго 1725 года.

Сведения о том, кто рекомендовал Беринга, почему был он принят вторично в службу и за что был произведён не в очередь в чин капитана 1-го ранга, остаются неизвестными.

4-го августа 1730 года произведён он по линии в капитан-командоры.

Возвращаясь из первой своей экспедиции, он представил правительству при рапорте журнал свой, карты и два предложения. При этом он изъявлял готовность свою отправиться вторично в Камчатку и описать положение американских берегов. Предложения Беринга найдены Берхом между бумагами адмирала Нагаева.

### Первое предложение

I. Понеже около Якутска живёт народ, называемый якуты, близко 50 000, и веру имели от старины махомедскую. А ныне веруют в птиц, а иные идолопоклонствуют. А оной народ не таков глуп, чтоб по Вышняго Бога не знали.

Ежели заблагоразсуждено будет, то надлежит промеж ими поселить одного или двух священников, или таких, чтоб детей их учили в школе. А признаваю, чтоб много охотников было отдавать детей в научение. А в город Якуцк посылать опасаются, ради оспы и другой скорби. Тогда из того народу промежду их опреде-

лить попов или учителей; и надеюсь, что не малое число в христианскую веру привести можно.

II. В Сибири, когда случится нужда в железе, тогда возят от Тобольска до дальних городов, от чего учиняет в провозе лишней кошт.

При Ангаре реке, около Яндинскаго острога, имеется железная руда; також около Якуцкаго; и оной народ сами плавят в крицы (твёрдая масса железа со шлаковыми включениями. — *Ред.*). А ежели б определено кому умеющему плавить в прутья, то можно б во всяком деле и в судовом строении довольствоваться без нужд. А оное против самага лучшаго сибирскаго железа будет. А якуцкой народ делают для себя из того железа котлы и обивают сундуки, и на всякия другия нужды употребляют.

III. Служилых людей счисляется при Якуцке около 1 000 человек, а имеется над ними командующий козацкий голова, сотники и пятидесятники. А хотя оные командующие над ними и есть, но токмо содержат не под страхом, понеже служилые пьянствуют и проигрывают не токмо что из своих пожитков, но временно бывает, жён своих и детей, что мы и сами видели при Камчатке. А когда отправляются в нужной путь, тогда они платья не имеют, однако ж и ружьё не исправно. И я нашёл при Охотске и при Камчатке, что не имели ружья, луков и стрел, а больше надлежит оным служивым людям иметь винтовки.

А для лучшаго распределения и порядку, как надлежит всякому служилому в регулярном полку быть, а по тамошнему обыкновению для службы надлежит иметь при Якуцку всякому служивому лошадь, тёплое платье, ружьё с аммунициею; при Охотске и при Камчатке надлежит иметь тёплую одежду, ружьё и аммуницию, луки и стрелы, лыжи, собак вместо лошадей.

IV. При Охотске не имеется скотины рогатой, а трав довольно, також и по Ураку реке; а проезжие люди случаются, которые посылаются на Камчатку, временно не малую нужду восприемлют, також и по возвращении из Камчатки.

При этом остроге можно определить из якутов семей три или четыре и больше, которыя б могли иметь скотину и лошадей; тогда б проезжие люди могли б и пропитание от того возыметь, и лошадей для провозу казны от Охотска до реки Юдомы.

V. На Камчатке не имеется никакой скотины, а трав довольно, а служилые желают, чтоб им уволить привести скотины рогатой на государевых судах, а коровы у якутов продаются ценою по два рубли и по два рубли с четвертью.

Ежели б от Якуцка до Охотска повелено принять молодой скотины коров и свиней и от Охотска перевезть чрез моря на Камчатку или сухим путём чрез Колым и при всяком остроге определить по одной или по две семьи людей из якутов, которым пасти скотину, понеже камчатской народ к тому необычен, чтоб можно там и землю пахать, и всякой хлеб сеять. Понеже в бытность мою учинена проба обо всяком огородном овощу, також и рожь при мне сеяна; а прежде нас сеяли ячмень, репу и конопли, которая и уродилась, токмо пашут людьми.

VI. Смолу жидкую и густую прежде сего возили от Лены реки, и от Якутска до Охотска. От чего убытку в провозе учинилось. А мы в бытность свою на Камчатке к строению судов сами сидели из лиственничнаго дерева, сколько нам надобно; а впредь, дабы определить таких людей, которые б могли смолу сидеть. А на Юдоме и Уде реках имеется к тому довольно и сосноваго лесу; также, ежели б имелось при казне медных и чугунных котлов довольно, тогда б соли возить на Камчатку не надобно, понеже мы в первый год сами варили, сколько надобно, без нужд.

VII. При Охотске и на Камчатке 4 человека мореходов, которые в зимнее время больше как во всей воле живут, и чрез многие годы бывает починка тамошним судам для того, что смолы не имеют. Також, когда комиссары переправляются от Охотска до Камчатки, то определяют на суда вместо матрозов служилых людей, и во всякой путь переменяют, а тамошния суда, которыя построены наподобие карбусов, об одной мачте, и доска на доске пришивается. Того ради, ежели б определено было над ними кому командующему, которой бы имел старание в починке судов; также для морскаго пути обучать молодых казачьих детей всякому морскому обыкновению, а по признанию де его, во время можно свободно обучать, сколько надлежит, для проезду от Камчатки до Охотска. И ежели б оное учинилось, то б отселе посылать не надобно; и на всякое судно довольно по 12 или 15 человек для науки.

VIII. При Олюторской реке, в губе против Карагинскаго острова, прежде бывал острог, а ныне то место пусто, а рыбы в оной реке довольно. Ежели б поведано поселить на оном месте охотников и служивых, то б коряцкой народ и юкагиры охранены б были от чукчей, которые во всякой год в зимнее время приходят и разоряют помянутый народ, от чего они не могут надлежащаго ясака платить.

IX. На Камчатке реке при Нижнем остроге имеется одна церковь и монастырь зачинается; а на всей Камчатской земле токмо



один поп, а при Верхнем и Большерецком острогах священников не имеется, а тамошние жители, которые русские, весьма желают, чтоб при каждом остроге определён был священник. Також жаловался мне камчатской народ, а имянно от Кигил-реки и от Харизовой, на тамошних служивых людей в обиде, которая им чинится при ясашном платеже. Что збирают против указу излишество. А многие служилые люди сказали, которые в давних летах живут на Камчатке, а жалованья не получают, для того, что обстоятельной указ при Якутску запрещает жалованья производить, кроме тех, которые явятся на лицо при Якутску, а с помянутых людей збирают подушныя деньги; от чего не малую нужду претерпевают. Тако ж по известию от камчатских народов, на Камчатке имеется обыкновение от зачинания владения Российскаго Государства: когда збирается ясак собольми или лисицами, тогда они добровольно дают зборщику одну и временем две части сверх положеннаго на них ясака. А ежели б определён был управитель на сколько лет, который бы имел старание об оном народе, чтоб не был обижен, також меж ими в ссорах имел суд; а из тех народов, которые по местам живут около Курильскаго носу, також в северном краю, приведены б были к ясачному платежу; и служилые люди, которые обретаются при Камчатке, надлежит им посылать от Якуцка жалованье, тогда б надеялся, чтоб не малой прибыли в год учинится. А по нынешнему обыкновению посылаются на всякой год комиссары для ясашнаго сбору, а весной паки возвращаются в Якуцк, а камчатские остроги оставляют под охранение служивым людям, и по всякой год ясачнаго сбору убавляется, а ежели б служилым людям жалованья повсягодно (давать. — В. В.), то можно оную часть брать в казну, и потому двойная б прибыль казне была: понеже по всякой год сбирается 60 и 65 сороков (то есть 60 или 65 раз по сорок шкур. — *Ред.*) разных зверей, а ежели б оныя части брать в казну, то будет в сборе больше 120 сороков, и оному народу в том ни малой тягости не будет.

Х. А народ камчатской имеет обыкновение: когда захворает человек и пролежит немного хоша (хотя. — *Ред.*) и не при смерти, тогда выбрасывают его вон и пропитания ему дают мало, то от голоду и умирают; [когда] старой или молодой человек не похочет боле жить, то выйдет в зимнее время на мороз и голодом умирают, и многие сами себя дают; а ежели случится утопать в реке одному, а многие видят; то ему споможения не чинят и ставят себе в великой грех, ежели избавят от потопления. И тако напрасно много народу от такого их обыкновения погибают. Того

ради надлежит приказать накрепко, чтоб болезнующих из домов не выкидывать и самим себя не умерщвлять; також надлежит определить одного или двух священников или искусных людей ко учению их: понеже при всяком остроге берутся от тамошних знатных людей дети, для верности от них, и тогда можно учителям тех ребят учить, то надеюся, что многие склонятся к христианской вере.

XI. На Камчатку ездят из русских торговые люди с товаром на государевом судне и паки возвращаются, а распределения не имеют, что взять за провоз. В бытность мою которые торговые паки пожелали возвратиться на государевом судне, и приказал я с каждого человека брать по две лисицы, а со скарбу их, с каждой суммы по две ж лисицы; и оныя лисицы отданы мореходу с роспискою, и приказал те росписки объявить в Якуцке, чтоб впредь им, мореходам, зачитать в их жалованье.

XII. На Камчатке случается от приезжих комиссаров, что переменяют самовольно служивых людей, которые на Камчатке давно обретаются и имеют дома, жён и детей; в том числе переменяют и ремесленных людей. А по мнению моему, надлежит больше посылать ремесленных людей на Камчатку, нежели оттуда вывозить, а именно: плотников и кузнецов, прядильщиков, слесарей; понеже когда случится нужда, тогда надобно возить от дальних городов.

XIII. Около Таускаго острога подле Охотскаго в Пензенской губе, також подле берегу Камчатской земли выбрасывает из моря части мёртвых китов, при которых имеются усы; и тамошний народ оные усы ни во что вменяют, и так пропадают, иные употребляют на полозья под нарты. Ежели б повелено от онаго народу принимать китовые усы вместо ясака, по пуду или по два, или как расположено будет, тогда надеюся, во время много б сыскалось охотников для собрания оных усов.

XIV. Во всех трёх камчатских острогах имеется винная продажа на откупах, а казаки и камчатской народ пропивают много зверей и прочаго, понеже до нашего прибытия при Камчатке денег не имелось. А ежели б винная продажа была под ведением управителя, или б были определены к тому целовальники (ответственные за сбор средств и надзор за населением, продавцы в казённых винных лавках. — *Ред.*), тогда б звери приносились за вино в казну.

XV. Прошлаго 1729 года в июне месяце из Камчатки реки отправлено до Большерецкаго острога судно, подле Камчатской земли, и видели подле берега ходящих людей иностранных, а признаваемо, что подлинно японскаго народу. И показывали железо,

троси и бумаги, что найдено на малом острове близ Авачина. И впредь, ежели повелено строить для морского пути суда, то оныя строить глубиною 8 и 9 фут, а лучшаго места к строению судов, кроме как на Камчатке реке, не признано.

Да для онаго ж пути, вместо морского провианта, а именно: мяса говяжьяго, масла коровьяго, вина хлебнаго, можно довольствоваться другим. Того ради приказано от меня тамошнему управителю, чтоб послать служилых искать, где оныя люди обретаются, и привести их под охранение; а ежели впредь вышеписанной народ японской найдёт, то надлежит тех людей отправить на казённом судне в их землю и проведать путь, и можно ли с ними иметь торг, или каким другим образом к пользе государству что присмотреть, понеже до самыя Японския земли от Камчатскаго угла имеются острова, и не в дальнем разстоянии остров от острова; а при реке Камчатке к строению судов лиственничнаго лесу довольно; а железа привести от Якуцка можно реками Алданом, Маею и Юдомою; токмо во время, как оныя реки скроются, а ежели умедлить, то время, тогда оными реками, за мелкою водою, пройтить судами не можно. А вместо провианту можно покупать мяса оленья у коряцкаго народа, а вместо масла коровья иметь без нужд рыбий жир, а вино сидеть из тамошней сладкой травы сколько надобно.

#### Второе предложение

I. Понеже, выведывая, избрёл я, что далее оста (востока. — *В. В.*) то море волнами ниже поднимается, також и на берег острова, имянуемаго Карачинской, великой сосновой лес, котораго в Камчатской земле не растёт, выбросило; и для того признаваю я, что Америка или иныя между оно лежащая земли не очень далеко от Камчатки, например, 150 или 200 миль быть имеют; и буде подлинно так, то можно будет установить торги с тамошними обретающимися землями к прибыли Российской Империи; а того де прямо можно будет доискиваться, ежели построить судно величиною, например, от 45 до 50 ластов (ласт равен 120 пудам. — *Ред.*).

II. Оное судно надлежало б построить при Камчатке, затем, что требуемые на строение леса тамо качеством и годностию лучше достать можно, нежели инде (иначе. — *Ред.*); також на пищу служителям рыбу и ловчих зверей тамо способнее и дешевле можно приобрести. Да и больше вспоможения от камчадалов, нежели от обывателей в Охотске, получить можно; сверх же того, рекою

Камчаткою, за глубиною в устье, лучше можно судами проходить, нежели рекою Охотою.

III. Не без пользы б было, чтоб охотской или камчатской водяной проход до устья реки Амура и далее, до Японских островов, выведывать; понеже надежду имею, что тамо нарочитыя места можно находить и с теми некоторые торги установить; також, ежели возможность допустить и с японцами торг завести, чего б не малой прибыли Российской Империи впредь могло оказаться; а за неимуществом судов в тех местах можно будет и из попадаемых навстречу японских судов побирать; да к тому ж ещё можно одно судно при Камчатке такую величиною, как выше упомянул, или хотя и меньше, построить.

IV. Иждивение на сию экспедицию, кроме жалованья и провианта, також и кроме материалов на обои суда, которых тамо достать не можно, а отсюда из Сибири привезены быть имеют, оное может обойтись с транспортом в 10 000 или 12 000 рублёв.

V. Ежели за благо рассуждено будет, северныя земли, или берег от Сибири, а имянно от реки Оби до Енисея, а оттуда до реки Лены, к устьям оных рек можно свободно и на ботах или сухим путём выведывать, понеже оныя земли под высокую державою Российской Империи суть.

*Витус Беринг, Апреля 30, 1730 года*

Коллегия, приняв от капитана Беринга все эти бумаги и расходныя книги, определила: книги отослать для свидетельства в казначейскую контору, а его, Беринга, отправить в Сенат, который тогда ещё находился в Москве, для сочинения ландкарт, да с ним послать мичмана Петра Чаплина, писаря Захарова, да двух человек, каких он сам выберет.

Беринг, горя нетерпением приступить скорее к исполнению новых своих предприятий, не мог оставаться покойно в Москве. Он просил Сенат отправить его в Петербург, и 5 января 1732 года коллегия получила следующий указ: «Капитан-командора Беринга отпустить из Москвы в Санкт-Петербург, а окончание счетов возложить на комиссара Дурасова и унтер-лейтенанта Петра Чаплина».

24 января Беринг явился в коллегия и подал сенатский указ, которым предписывалось коллегии: «Наградить его по примеру прочих, посланных в дальния экспедиции, и выдать заслуженное жалованье и прогоны».

3 марта в Коллегии состоялось постановление: выдать Берингу заслуженное им жалованье от 1 сентября 1730 года по 1 января

1732 года и хлебное жалованье на четырёх денщиков по московским ценам.

22 марта состоялось в Коллегии следующее постановление о награждении Беринга: «Посланному в Астрахань в 1726 году контр-адмиралу Ивану Сенявину дано в награждение 870 рублей, а посланному на место его капитан-командору Мишукову 500 рублей; а понеже журнал и карта, поданные им, Берингом, свидетельствуют, какая трудность была в его экспедиции, то Коллегия, соображая дальность оной, относительно к Астрахани, и полагает выдать вдвое, то есть тысячу рублей». Сенат согласился на это мнение, и 4 июня того же года Берингу выдали 1 000 рублей.

А. Л. Соколов говорит, что перед отправлением во вторую экспедицию Беринг просил себе чина шаутбенахта (контр-адмирала) за свою долговременную службу и за бытность в экспедиции; Адмиралтейств-Коллегия представляла об этом в кабинет императрицы, но разрешения не последовало.

Между тем, вышеприведенные предложения его не оставались без движения. Миллер говорит, что «обер-секретарь Иван Кирилов, известный учёному свету по изданным им картам и начальству над Оренбургскою экспедициею, рачил (старался. — *Ред.*) особенно о деле сём. Апреля 17 1732 года последовало имянное повеление от императрицы Анны Иоанновны в Сенат, дабы оный вместе с Адмиралтейств-коллегией рассмотрел предложения Беринга».

К чести тогдашних членов Коллегии, надо сказать, что они, одобряя проект Беринга, нашли, что гораздо полезнее отправить его в Камчатку морем. Неизвестно, почему не уважено мнение членов Коллегии. Сибирские старожилы говорят, что Вторая Камчатская экспедиция была тягостна для якутов, камчадалов и всех обитателей Ледовитаго моря от Пустоозерска до бывшего Анадырскаго острога.

В начале 1733 года капитан-командор Беринг отправился во вторую экспедицию. Всех чинов разных званий находилось в команде его более двухсот человек. Дальность пути, медленность в перевозке множества припасов и препятствия, встреченные в Охотске при строении четырёх мореходных судов, были причинами, что только в сентябре 1740 года вышел он в море из Охотска и, придя в Петропавловскую гавань, остался там зимовать.

4-го июня 1741 года вышел Беринг в море с двумя судами, из которых другим командовал капитан Чириков. Об открытиях, сделанных в это плавание, сказано выше. 4 ноября на обратном пути судно Беринга выкинуло на остров, известный под его

именем. На этом острове он от болезни и изнурений скончался 8 декабря.

Миллер говорит, что знаменитый мореплаватель, «служив при Кронштадте во флоте с самого его начала и находившись при всех в тогдашнюю со Швециею войну морских предприятий, присовокупил он к надлежащей по своему чину способности и долговременное искусство, которое наипаче учинило его достойным к чрезвычайным делам, каковыя то были двукратныя на него положенныя проведания. Только о том сожалеть должно, что он жизнь свою скончал таким несчастным образом. Можно сказать, что он ещё при жизни почти уже погребен был, ибо в яме, в которой он больной лежал, песок со сторон всегда осыпался, заваливал у него ноги, коего он напоследок больше огребать не велел, сказывая, что ему от того тепло, а впрочем де он согреться не может. И так песку на него навалилось по пояс; а как он скончался, то надлежало его из песку вырывать, чтоб тело пристойным образом предать земле» (ежемесячныя сочинения 1758 года, часть II, стр. 232).

Штеллер, спутник Беринга, отзываясь о нём с подобною же похвалою, говорит: «По рождению был Витус Беринг датчанин, по правилам — истинный или смиренный христианин, а по обращению — благовоспитанный, приятный и всеми любимый человек. Совершив два путешествия в Индии, вступил он в 1704 году в российскую службу в чине лейтенанта и продолжал оную до 1741 года с честью и верностью. Беринг был употребляем в разные предприятия, но главнейшее из оных есть начальство над обеими экспедициями. Безпристрастные скажут о нём согласно, что с примерною ревностью и усердием исполнял он всегда поручения начальства. Нередко признавался он, что Вторая Камчатская экспедиция свыше сил его, и жалел, почему не поручили исполнения сего предприятия россиянину.

Беринг не способен был к скорым и решительным мерам, но, может быть, пылкой начальник при толиком множестве препятствий, кои он везде встречал, исполнил бы порученное ему гораздо хуже. Винить можно его только за неограниченное снисхождение к подчинённым и излишнюю доверенность к старшим офицерам. Знание их уважал он более, нежели бы следовало, и чрез то развил в них высокомерие, которое переводило их нередко за границы должнаго повиновения к начальнику.

Покойный Беринг благодарил всегда Бога за особенное Его к нему милосердие и сознавался с восторгом, что во всех предприя-

тиях благоприятствовало ему примерное счастье. Нет сомнения, что ежели бы он достиг Камчатки, успокоился бы там в тёплой комнате и подкреплял себя свежеею пищею, то прожил бы ещё несколько лет. Но поелику он должен был переносить голод, жажду, стужу и огорчения, то болезнь, которую он давно имел в ногах, усилилась, придвинулась к груди, произвела антонов огонь (гангрену. — *Ред.*) и лишила его жизни 8-го декабря 1741 года.

Коль прискорбна была кончина почтенного Беринга для друзей его, толь много удивились они тому примерному равнодушию, с коим проводил он последния минуты жизни своей. Лейтенанты силились доказывать, что судно наше выкинуто на камчатский берег, но он, чувствуя, что они весьма неосновательно думают, не хотел их огорчать противным мнением, а увещевал окружавших его и советовал им переносить с терпением участь их, не терять бодрости духа и возложить всё упование на всевышний промысл.

На другой день похоронили мы прах любезнаго начальника нашего, предали тело его земле по протестантскому обряду и положили оно в средину между адъютантом его и комиссаром. Пред отплытием с острова поставили над могилою его крест и начали от онаго судовое счисление».

О семействе капитан-командора Беринга Берх собрал следующие сведения: «Он был женат, имел трёх сыновей и одну дочь, которая выдана была за Санкт-Петербургскаго обер-полицеймейстера барона Корфа. Младший сын его умер около 1770 года, оставя после себя сына и двух дочерей (Соколов говорит, что во второй экспедиции в Сибири с ним была жена и дети, два сына, Томас и Юнн, ещё оставлены были в Ревеле). Жена его, Анна Матвеевна, боярыня молодая и бойкая, кажется, оставалась не без влияния на его дела. Известно, по крайней мере, что вследствие сделанных на неё доносов, указом Сената 25-го сентября 1738 года было определено: “Для осмотра едущих из Сибири, капитан-командора Беринга жены, також и всех других по экспедиции людей, пожитков, определить надёжнаго человека...” Осмотренная на границах Сибири, Анна Матвеевна, действительно, оказалась контрабандисткой. Она везла подозрительное множество мехов и материй, но в Москве самовольно распечатала свои запечатанныя таможнею вещи, сделала кое-кому подарки и ускакала в Петербург, отвечая досмотрщикам, что она «не ведомства Сибирскаго, а житель Петербургский». В 1744 году, когда она просила вдовьяго единовременно мужнина жалованья, ей было тридцать девять лет, а в 1750 г., ходатайствуя уже о пенсионе, она писала, что ей *больше сорока лет*».

2 = 19 - July 1962 1729 - 9080

№	№ п/п	Возраст	Трасса	№ п/п	№ п/п
1	№№	22	5.5	5	
2	№0	22	5	№0 1/4	
3	-	22	5	-	
4	№№	22	5	№№ 1/4	
5	№0	22	3.5	№0 1/4	
6	№0	22	6.5	№0	
7	№0	22	4.5	№0 1/4	
8	№0	22	7	№0 1/4	
9	№0	22	2	№0 1/4	
10	-	22	1.5	-	
11	-	22	2	-	
12	-	22	1.5	-	
1	№0	22	1.5	№0	
2	-	22	1.5	-	
3	№0	22	0.6	№0	
4	№0	22	3.0	№0	
5	№0	22	6	№0	
6	-	22	6	-	
7	-	22	5	-	
8	-	22	5	-	
9	№0	22	6	№0	
10	-	22	6.0	-	
11	-	22	5.5	-	
12	№0	22	5.0	№0 1/4	

Вс 2: 2000 штук - бирюсы с черными алыми пятами =

Вс 4: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

Вс 5: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

Вс 6: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

Вс 7: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

Вс 8: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

Вс 9: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

Вс 10: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

Вс 11: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

Вс 12: 2000 штук - 1800 штук - черные алыми пятами с черными пятами 2005

№ п/п	№ п/п	№ п/п	№ п/п	№ п/п	№ п/п	№ п/п	№ п/п	№ п/п	№ п/п
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
108.2	179.0	108.2	179.0	108.2	179.0	108.2	179.0	108.2	179.0



Мисс. Вел. Аль-730 Вост. Сидни 8/1  
 Мисс. Вел. Аль-730 Вост. Сидни 8/1  
 20 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 21 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 22 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 23 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 24 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 25 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 26 Положа являю оное по Полю колу 1718

Мисс. Вел. Аль-730 Вост. Сидни 8/1  
 Мисс. Вел. Аль-730 Вост. Сидни 8/1  
 27 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 28 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 29 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 30 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 31 Положа являю оное по Полю колу 1718  
 1730 July 4

Образцы журналов, ведённых в море, в плавании по рекам и во время походов сухим путём

Беринг имел ещё брата Христиана, который служил подштурманом. В журнале Государственной Адмиралтейств-Коллегии 1730 года, июня 2-го дня, сказано: «Умершаго подштурмана Крестьяна Беринга, сыну Крестьяну сиротское денежное жалованье с 1 сентября 1728 года по указанный срок октября 28 числа 1729 года для воспитания его выдать капитану Люмону. А впредь того сиротскаго жалованья оному Берингу не давать, понеже указныя лета уже вышли».

Берх полагает, что Беринг или брат его имел в Выборге имение. Заключение это он делает из того, что перед отправлением в первое своё путешествие он ездил туда на две недели. Кроме того, Шпанберх говорит, что 10-го октября 1741 года во время жестокой бури капитан-командор Беринг приказал лейтенанту Вакселю, чтоб он объявил команде, «дабы она сделала добровольную складку: русские для новостроющейся церкви Св. Петра и Павла в Аваче, а лютеране для Выборгской кирки».

Из журнала Коллегии от 26 мая 1732 г. видно, что на Беринга жаловалась лекарша Штранман, что он не отпускает от себя дочь ея Катерину. Беринг отвечал, что она находится у него по воле отца ея, но коллегия, несмотря на это, приказала ему отпустить её к матери.

В потомстве Беринга, именно у дочери младшаго его сына, бывшей замужем за отставным флота капитаном Платеном, жившем в Белгороде, сохранилось, по уверению Берха, много любопытных сведений и актов о деле ея. Очень жаль, что им не суждено было явиться в печати, тогда бы полнее обрисовалась личность знаменитаго мореплавателя нашего.

Как характеристическую черту Беринга Ал. Соколов приводит увещательныя, истинно отеческия слова, говоренныя им лейтенанту Плаутину, тогда, в 1738 году, ссорившемся с начальником Охотскаго порта Писаревым: «Ты сам знаешь, больше моего, каков Писарев! Лучше, кажется, когда бешеная собака бежит, то отойти от нея; не тронь, других кусает, а нам дела нет... Ты упрямышься, а сам кругом виноват, и спесивисься, надеясь, что ты офицер, и будто нельзя тебя штрафовать. А если б у капитана-командора Вильбоа так не послушал, то бы давно тебя оштрафовали, и не посмотрели бы, что ты офицер, не знаю, в каких ты слабых командах служил, что столько упрям. Опомнись и побереги себя, ежели жаль голову... Никто своего счастья не знает. Может быть, ты будешь адмиралом, как ныне произошёл Николай Феодорович Головин (тогдашний президент Адмиралтейств-Коллегии. — В. В.), а прежде сего

был у меня в команде подпоручиком. Посмотри же на Шафирова! Ныне видишь, какую честь получил, как по письмам слышно! И Писарева счастье закрыто...» и прочее...

### Лейтенант Мартын Петрович Шпанберх

Когда поступил в русскую службу, неизвестно. По сведениям, заимствуемым от Берха, видно, что он произведён был в чин лейтенанта в 1720 году. Соколов говорит, что Шпанберх был человек без образования, грубый и жестокий до варварства, жадный к приобретениям, однако ж хороший практический моряк, горячий и деятельный.

В мае 1724 года по Высочайшему повелению коллегия определила отправить два пакетбота в Любек для перевоза пассажиров, писем и разной клади. На суда эти назначены были командирами лейтенанты Шпанберх и Сомов.

28 августа Коллегия приказала к командующему флагману послать указ: велеть с фрегата «Святого Якоба» лейтенанта Шпанберха, который им командовал, прислать на время в Адмиралтейств-Коллегию.

«Августа 31. В Кронштадте к вице-адмиралу Гордону писать, чтоб определённому вместо пакетбота фрегату “Святой Якоб” без указа Коллегии в Любек не отправлять, а лейтенанта Шпанберха выслать в Адмиралтейств-Коллегию».

Где находился Шпанберх по возвращении из путешествия, неизвестно, но при отправлении Второй Камчатской экспедиции он определён был начальником отряда тех судов, которые назначались для исследования японских берегов и описи Курильских островов и реки Амура.

В 1738 и 1739 годах Шпанберх плавал с тремя судами к берегам Японии. В 1740 году Беринг отправил его в Петербург для личного объяснения, но едва прибыл он в Киренский острог, как получил из Коллегии указ плыть ещё раз к Японии и определить вернее долготу, в которой, как полагали, он ошибся.

На составленной им карте Шпанберх назначил Японию на 15° восточнее южного мыса Камчатки, а так как Делиль показал на своей карте, что она находилась на одном меридиане с Камчаткой, то Шпанберху не поверили и заключили, что он был не в Японии, а в Корее и принял последнюю за Японию. В 1741 году Шпанберх снова вышел из Охотска, но в его судне оказалась такая сильная течь, что он должен был зайти зимовать в Большерецк.

№	Дата	Содержание	№	Дата	Содержание
1	1900	№10	23	1908	NB
2	1901	—	24	1909	NB
3	1902	—	25	1910	—
4	1903	№10	26	1911	—
5	1904	№10	27	1912	NB
6	1905	—	28	1913	—
7	1906	—	29	1914	—
8	1907	№10	30	1915	—
9	1908	№10	31	1916	—
10	1909	—	32	1917	—
11	1910	—	33	1918	—
12	1911	№10	34	1919	—
13	1912	№10	35	1920	—
14	1913	№10	36	1921	—
15	1914	№10	37	1922	—
16	1915	№10	38	1923	—
17	1916	№10	39	1924	—
18	1917	№10	40	1925	—
19	1918	№10	41	1926	—
20	1919	№10	42	1927	—
21	1920	№10	43	1928	—
22	1921	№10	44	1929	—
23	1922	№10	45	1930	—

1. 9. 1900. Выход №10. 1788 руб. 82. В бумаге №110 и 111. 1800. 1801. 1802. 1803. 1804. 1805. 1806. 1807. 1808. 1809. 1810. 1811. 1812. 1813. 1814. 1815. 1816. 1817. 1818. 1819. 1820. 1821. 1822. 1823. 1824. 1825. 1826. 1827. 1828. 1829. 1830. 1831. 1832. 1833. 1834. 1835. 1836. 1837. 1838. 1839. 1840. 1841. 1842. 1843. 1844. 1845. 1846. 1847. 1848. 1849. 1850. 1851. 1852. 1853. 1854. 1855. 1856. 1857. 1858. 1859. 1860. 1861. 1862. 1863. 1864. 1865. 1866. 1867. 1868. 1869. 1870. 1871. 1872. 1873. 1874. 1875. 1876. 1877. 1878. 1879. 1880. 1881. 1882. 1883. 1884. 1885. 1886. 1887. 1888. 1889. 1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900. 1901. 1902. 1903. 1904. 1905. 1906. 1907. 1908. 1909. 1910. 1911. 1912. 1913. 1914. 1915. 1916. 1917. 1918. 1919. 1920. 1921. 1922. 1923. 1924. 1925. 1926. 1927. 1928. 1929. 1930. 1931. 1932. 1933. 1934. 1935. 1936. 1937. 1938. 1939. 1940. 1941. 1942. 1943. 1944. 1945. 1946. 1947. 1948. 1949. 1950. 1951. 1952. 1953. 1954. 1955. 1956. 1957. 1958. 1959. 1960. 1961. 1962. 1963. 1964. 1965. 1966. 1967. 1968. 1969. 1970. 1971. 1972. 1973. 1974. 1975. 1976. 1977. 1978. 1979. 1980. 1981. 1982. 1983. 1984. 1985. 1986. 1987. 1988. 1989. 1990. 1991. 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997. 1998. 1999. 2000.

1. 9. 1900. Выход №10. 1788 руб. 82. В бумаге №110 и 111. 1800. 1801. 1802. 1803. 1804. 1805. 1806. 1807. 1808. 1809. 1810. 1811. 1812. 1813. 1814. 1815. 1816. 1817. 1818. 1819. 1820. 1821. 1822. 1823. 1824. 1825. 1826. 1827. 1828. 1829. 1830. 1831. 1832. 1833. 1834. 1835. 1836. 1837. 1838. 1839. 1840. 1841. 1842. 1843. 1844. 1845. 1846. 1847. 1848. 1849. 1850. 1851. 1852. 1853. 1854. 1855. 1856. 1857. 1858. 1859. 1860. 1861. 1862. 1863. 1864. 1865. 1866. 1867. 1868. 1869. 1870. 1871. 1872. 1873. 1874. 1875. 1876. 1877. 1878. 1879. 1880. 1881. 1882. 1883. 1884. 1885. 1886. 1887. 1888. 1889. 1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900. 1901. 1902. 1903. 1904. 1905. 1906. 1907. 1908. 1909. 1910. 1911. 1912. 1913. 1914. 1915. 1916. 1917. 1918. 1919. 1920. 1921. 1922. 1923. 1924. 1925. 1926. 1927. 1928. 1929. 1930. 1931. 1932. 1933. 1934. 1935. 1936. 1937. 1938. 1939. 1940. 1941. 1942. 1943. 1944. 1945. 1946. 1947. 1948. 1949. 1950. 1951. 1952. 1953. 1954. 1955. 1956. 1957. 1958. 1959. 1960. 1961. 1962. 1963. 1964. 1965. 1966. 1967. 1968. 1969. 1970. 1971. 1972. 1973. 1974. 1975. 1976. 1977. 1978. 1979. 1980. 1981. 1982. 1983. 1984. 1985. 1986. 1987. 1988. 1989. 1990. 1991. 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997. 1998. 1999. 2000.

№ п/п	№	№	№	Дата	Место	Измерения																
						ширина	ширина	длина	длина	длина	длина	длина	длина	длина	длина							
					Видна маяк <del>на</del> в юго-восточном направлении																	
♂	2	№102	3		Потеряна в море...																	
		№11	11		...																	
		№13	3		...																	
		№14	14		...																	
♀	3	№15	25		...																	
		№16	16		...																	
		№17	17		...																	
♀	4	№18	7		...																	
		№19	8		...																	
		№20	7		...																	

Образцы журналов, ведённых в море, в плавании по рекам и во время походов сухим путём

В 1742 году он плывал около Курильских островов и, возвратясь по случаю течи в судне в Камчатку, оставался там до 1745 года. «В этом году, — говорит Соколов, — он самовольно возвратился в Петербург. За это его арестовали и предали суду, который приговорил его к смертной казни. Кроме того, он судился и за другие дела по жалобам на его притеснения и лихоимства. Его освободили, кажется, по ходатайству датского посланника, принявшего в нём участие, как в датском подданном. В 1749 году, командуя новопостроенным кораблём, по выходе за архангельский бар он опрокинулся с ним, за что опять был судим и оправдан. Скончался он в 1761 году в чине капитана 1-го ранга».

Соколов говорит, что молва о Шпанберхе, как о неприятном человеке, разнеслась по всей Сибири и долго хранилась в народной памяти. Напуганные его самовольством и дерзостью, сибиряки видели в нём некоторые «генерала», другие «беглаго каторжника», всегда сопровождаемого огромною собакой, которою, говорили, при случае он травил оскорблявших его. «Чести великий любитель», — по отзыву Чирикова; «Козырь», — по выражению подчинённых. «Наш батюшко Мартын Петрович Козырь», — говорили они с ироническою ему похвалою. Русским языком он плохо владел. Жалоб на его грубости, дерзости и жестокости множество. Его лихоимство, на которое тоже были жалобы, подтверждается распродажею в Сибири его вещей, в числе которых много чистых товаров, как, например, сотни аршин сукна, сотни платков и целые табуны заведённых им лошадей. С ним также были в Сибири жена и сын, сопровождавший его в море.

### Лейтенант Алексей Ильич Чириков

Сведения об этом офицере весьма ограничены, но можно сказать, что он считался отличнейшим, потому что гвардии капитан Казинской, начальствовавший над гардемаринами, потребовал его к себе. Вот постановление Коллегии по этому назначению.

«Сентября 18, 1724 года, по доношению лейб-гвардии капитана Казинского, в Кронштадт к командиру флага послать указ, которым велеть морского флота унтер-лейтенантов Алексея Чирикова и Алексея Нагаева для определения в Академию к обучению гардемарин прислать в Коллегию без умедления».

3 января 1725 года состоялось следующее постановление Коллегии: «По выписке от конторы генерал-кригс-коммисара унтер-лейтенанта Алексея Чирикова, хотя ещё до него очереди не при-

шло, написать ныне в лейтенанты, для того, что по новоучинённому адмиралтейскому регламенту 1-ой главы 110 артикула напечатано: ежели кто из адмиралтейских служителей явится знающим в морском ходу или на верфи в работе и тщателен в производстве своего дела паче других, о том должны командиры их доносить Коллегии. Коллегия должна то рассмотреть, и оных за их тщание повысить чином или прибавкою жалованья. А о вышеписанном Чирикове в прошлом 722 году шаутбенахт Сандерс объявил, что ко обучению гардемарин и морских офицеров искуснее всех явился оный Чириков. А гвардии капитан Казинской показал, что гардемарин сто сорок два человека разныя науки обучили чрез онаго Чирикова».

Разносторонность и ум Чирикова обнаруживаются ещё рельефнее во время плавания его на боту «Архангеле Гавриле». Когда 13-го августа Беринг пришёл в широту  $65^{\circ}30'$ , то стал держать совет о дальнейшем плавании. «Понеже, — предлагал Беринг, — мы пришли на  $65^{\circ}30'$  севернаго краю и по своему мнению и реляции чукотской дошли против крайняго конца к востоку от оной земли и прошли, что больше учинить: дале ли идти к северу? И сколь далеко? И когда искать гавани? И где лучше кажется для государственнаго интересу за долгою зимою для охранения судна и людей?»

Мнения разделились. Шпанберг отвечал (по переводу с немецкаго, сделанному Берингом, не весьма грамотно): «Понеже мы пришли в вышеозначенную ширину, и на Чукотской земле нет гавани, дров или течения (вероятно, для топления, поправляет Полонский), где мы можем охранять себя в такое зимнее время, какова случится в здешней параллели; також и люди не мирные, и не осведомились, сколько мы до сих пор место обсервовали (?) и кой *ратерат* не ведаем (?), разсуждаю, когда мы ещё пройдем нашего пути до *шестнадцатаго* дня нынешняго месяца к северу, ежели не возможем дойти до  $66^{\circ}$  ( $67^{\circ}$ ?), мы тогда, в Божие имя, возвратимся во время искать гавани и охранения в реке Камчатке, откуда мы вышли, для охранения судна и людей».

Чириков высказал следующее мнение: «Понеже известия не имеется, до котораго градуса ширины из Севернаго моря подле восточнаго берега Азии от знаемых народов европейским жителям бывали; и по оному не можем достоверно знать о разделении морем Азии с Америкю, ежели не дойдём до устья реки Колымы или до льдов, понеже известно, что в Северном море всегда ходят льды, того ради надлежит нам непременно, по силе даннаго Вашему

благородию указа, подле земли идти, ежели не воспрепятствуют льды или не отыдет берег на запад, к устью реки Колымы, до мест, показанных в означенном Е. И. В. указе. А ежели земля будет наклоняться ещё к *N*, то надлежит по *двадцать пятом* числе сего настоящего месяца в здешних местах искать места, где бы можно было зимовать, а наипаче против Чукотского носа, на земле, на которой, по полученной сказке от чукоч чрез Петра Татарина, имеется лес. А ежели до означенного числа будут противные ветры, то в то время всегда искать зимовой гавани».

На это мнение Беринг положил следующее определение: «Ежели больше будем мешкать в северных краях, опасно, чтобы в такие тёмные ночи и в тумане не придти к такому берегу, от которого не можно будет, для противных ветров, отойти, и рассуждая об обстоятельствах судна, понеже шверц и *плей-ваглен* изломаны, также трудно нам искать в здешних краях таких мест, где зимовать, понеже иной земли, кроме чюкоцкой, не известно, на которой народ не мирной и лесу нет. А по моему мнению, лучше возвратиться назад и искать гавани на Камчатке к прозимованию».

По возвращении из первой экспедиции Чириков произведён был в капитан-лейтенанты и назначен был на яхты к императрице Анне Иоанновне. Он находился на них до вторичного отправления в Камчатку и в 1733 году «не по старшинству, а по знанию и достоинству» произведён был в капитаны. Назначая его во вторичную экспедицию, Адмиралтейств-Коллегия «утверждалась на нём, по искусству его, не без надежды в той экспедиции доброго плода, чего ради в общий совет во всех отправлениях с капитан-командором Берингом сообщён», и предполагали произвести его «для куражу» в следующий чин, но так как он уже был произведён по поводу изменений штатов, то ограничилась только определением ему старшинства пред произведенными по штатам, чем он повысился, по крайней мере, на десять человек, и стал непосредственно под Шпанберхом.

Находясь во время его назначения в Казани, куда он был послан в июле 1732 года для разбора лесов и составления штатов, он возвратился в Петербург только пред самым отправлением экспедиции, в феврале 1733 года, и подал весьма важные замечания на приготовленную инструкцию, которая вследствие этого была исправлена. Он представлял, между прочим, относительно тех пунктов инструкции, где говорилось, чтобы следовать к американским берегам до Мехиканской провинции, то есть от Камчатки на *SO*, а в другом до  $67^\circ$  северной широты и выше, то есть на



NO, то «сомнительно будет, куда идти от Камчатского устья, между N и O или между S и O», и потому предложил, чтобы границей исследований американского берега определить 50—65° широты, ибо южнее «для одного уведомления о Америке» идти незачем, а севернее обследует тот офицер, которому назначено обогнуть Чукотский нос, следуя с устья Лены; «притом, всё назначенное для исследования пространство не будет никакой возможности обойти в одно лето». Согласно этому, инструкция и была исправлена. Прочие пункты его предложений состояли в том, чтобы: 1) Для плавания в Северном море тому офицеру, которому назначен участок от Лены к востоку кругом Чукотского носа, вместо дубель-шлюпки построить палубный бот и в первое лето назначить ему идти только до Колымского устья и завезти туда провиант. *Принято.* 2) Пакетботы для плавания к Америке построить в Охотске, ежели там сыщется годный лес, а не в Камчатке, как было определено вначале. *Принято.* 3) Предложил разные способы к лучшей перевозке провианта и припасов из крайних сибирских пределов к Охотску. *Отчасти принято.*

Соколов говорит: «Весьма замечательно, что в кляузных делах Второй экспедиции, которой все члены перессорились между собою и чернили друг друга в доносах, имя Чирикова остаётся почти неприкосновенным; мы не нашли на него ни одной жалобы. В Сибири с ним были жена и дочь».

В 1741 году он вышел в море вместе с Берингом и был счастливее его, потому что в том же году благополучно вернулся в Петропавловскую гавань и остался в ней зимовать.

Берх говорит, что «возвращение Чирикова на Камчатку надобно приписать отличному искусству его в мореплавании. Невзирая на жесточайшие бури, свирепствовавшие в море том весь сентябрь и октябрь, невзирая на цинготную болезнь, распространившуюся во всём экипаже и лишившую жизни всех лейтенантов его, сохранил он верно счисление и взошёл в Авачинскую губу 9 октября».

Летом 1742 года пошёл он искать капитан-командора Беринга и прибыл очень скоро к первому Алеутскому острову, который назвал Св. Феодором. Отсюда поплыл он к северу, увидел остров Беринга и, покрейсеровав у юго-западного мыса, направил свой курс в Охотск. Если бы он обошёл весь остров, то нашёл бы на нём своих спутников, которые в это время строили себе новое судно. Из Охотска Чириков отправился сухим путём в Петербург, но прибыв в Енисейск, получил указ остаться там до разрешения

вопроса: продолжать ли или окончить Вторую Камчатскую экспедицию. Так прожил Чириков до 1746 года, когда получил следующий указ, найденный Берхом в бумагах адмирала Нагаева.

«Указ Ея Императорскаго Величества Самодержицы Всероссийской из Адмиралтейской Коллегии по экспедиции комиссариатской, флота капитан Чириков объявлял, что он находится ныне в крайней слабости здоровья своего; к тому ж и от цинготной болезни, которая постигла его в бытность в Камчатской экспедиции, совершенно не свободился, понеже от оной и поныне некоторые зубы у него трясутся; також вышеозначенной экспедиции лекари показывают в нём и чахотную болезнь; о чём он и напредь сего, как о прочих больных служителях, так и о себе рапортовал и просил, чтоб повелено было за вышеписанною крайнею слабостью отпустить в дом его до освобождения от тех болезней; а ежели ж ныне отпустить невозможно, то б до указа об отпусках в дом повелено было определить его при Санкт-Петербурге к делам таким, которые б он по слабости своего здоровья несть мог. И сего апреля 18 дня по Ея Императорскаго Величества указу Адмиралтейств-Коллегии определила: означенному Чирикову, доколе флот капитанами укомплектуется, быть здесь, и определить его в присутствии в Академическую экспедицию (отделение управления или учреждения. — *Ред.*) к смотрению над школами на месте вашем. Для того вам с ним, Чириковым, учинить смену, и вам по вскрытии льда ехать в Кронштадт, и флота капитану Нагаеву о том ведать и чинить по Ея Императорскаго Величества указу, а о том же к капитану Чирикову и для ведома в Кронштадт указы посланы, и в экспедицию Академии и школ сообщено апреля 30 дня 1746 года».

По прибытии в Петербург Чириков пожалован был в капитан-командоры и проживал до 1746 года в Енисейске, больной в чахотке. В 1746 году, вызванный оттуда, прибыл в Петербург и сначала в апреле месяце определён был присутствующим в Академической экспедиции, а потом, в мае, присутствующим же в Москве при управлении тамошних адмиралтейских дел. В это время он представил по требованию несколько весьма важных предположений по предмету экспедиции. В 1747 году он был представлен императрице, а в 1749 году скончался.

Миллер говорит: «Чириков скончался, заслуживши себе честь не токмо искуснаго и прилежнаго офицера, но и праводушнаго и богобоязливаго человека; чего ради память его у всех, кои его знали, в забвение не придёт».

## Мичман Пётр Чаплин

Выписки из путевого журнала, приведенные выше, достаточно свидетельствуют о трудолюбии и добросовестности гардемарина и потом мичмана Чаплина, который с акуратностью, достойною подражания и в наше время, записывал в течение пяти лет все обстоятельства путешествия и плавания Первой Камчатской экспедиции. По списку 1723 года он числился одним из лучших гардемаринов. В 1729 году пожалован он был в унтер-лейтенанты, а в 1733 в лейтенанты. Он умер в 1764 году в Архангельске в чине капитан-командора.

(В 1733 г. — лейтенант майорского ранга. До 1751 г. командовал фрегатами и почти постоянно находился в плаваниях, произведён в капитаны 3-го ранга, в 1756 г. — в капитаны 2-го ранга и в 1758 г. — в капитаны 1-го ранга. В декабре 1762 г. «за старостью и болезнями» назначен капитаном над Архангельским портом. В 1763 г. произведён в капитан-командоры. Скончался в Архангельске 29 августа 1765 г. — *Ред.*)

Ниже вниманию наших читателей представлена книга Густава Карловича Блока, участника одной из русских кругосветок, длившейся два с небольшим года (с 5 сентября 1840 по 13 октября 1842 г.). Целью этого плавания, оказавшегося очень тяжёлым и стоившим жизни девятнадцати матросам, предпринятого на военном транспорте «Або», было доставление из Кронштадта на Камчатку продовольствия и снабженческого груза. Судном командовал капитан-лейтенант А. Л. Юнкер, офицерский состав включал лейтенантов А. Бутакова, П. Бессарабского, П. Шкота, мичманов барона Н. Фредерикса, князя Е. Голицына, прапорщика корпуса флотских штурманов Х. Клета, лекаря И. Исаева. В плавание отправились также юнкер А. Теряев, штурманские кондукторы А. Костин, Е. Юнкман, Г. Блок и семьдесят три «нижних чина».

Часть путевого дневника Г. К. Блока, подробно описывавшего поход протяжённостью более сорока четырёх тысяч миль, впервые была опубликована в двенадцатом номере журнале «Сын Отечества» за 1850 г. По созвучию собственной фамилии и флотского понятия голландского происхождения *kippebaks-bloek*, то есть одношкивный блок, использующийся при грузоподъёмных и такелажных работах, автор принял псевдоним «Канибакс».

Сведений о нём нам удалось собрать немного. Известно, что он всерьёз увлекался литературным трудом. В 1850 г. в Петербурге вышло его «Краткое географическо-статистическое описание Калифорнии», в 1854 г. — воспроизводимая ниже книга «Два года из жизни русского моряка. Описание кругосветного плавания, совершенного в 1840—1842 годах на российском транспорте “Або”». В 1855 г. Г. К. Блок упоминается в чине поручика корпуса флотских штурманов. В 1858 г. он печатался в сатирическом журнале «Весельчак», а через год открыл собственный юмористическо-сатирический журнал «Гудок», просуществовавший немногим более полугода. Вышло всего двадцать два номера, после чего издание прервалось из-за отсутствия средств. В 1862 г. Г. К. Блок произведён в поручики, в 1867 г. в чине штабс-капитана входил в состав военно-морского суда Санкт-петербургского порта. Автор выступал не только как беллетрист, но и как учёный. Журнал «Морской сборник» в 1851 г. опубликовал два его сообщения «Упрощённый пеленгатор» и «Нечто об освещении судов в ночное время».

Текст книги воспроизводится по оригиналу, некогда принадлежавшему известному камчатскому учёному-вулканологу, члену-

*корреспонденту Академии наук СССР Б. И. Пийпу, ныне хранящемуся в библиотеке основаного им Института вулканологии и сейсмологии Дальневосточного отделения РАН.*

Г. К. БЛОК

## ДВА ГОДА ИЗ ЖИЗНИ РУССКАГО МОРЯКА

Том I

Глава 1

### Плавание от Кронштадта до Портсмута

В начале сентября 1840 г. на малом кронштадтском рейде стоял только что вытянувшийся из гавани русский военный транспорт, на котором мне предстояло совершить плавание вокруг света.

Как громко звучат эти слова! Сколько самых разнообразных приключений обещали они мне, молодому человеку, только что разставшемуся со школьной скамьёй! Воображение рисовало предо мной фантастическую картину, в которой перемешаны были опасности пути в новыя, неведомыя страны, новая природа, новые люди. Но чем ближе был день разлуки, тем более к восторженности моей стало примешиваться грусти, которая невольно закрадывалась в сердце при мысли о покидаемом отечестве и о разставаньи с близким моему сердцу. Много скорбных идей, наводивших на сердце безотчётное уныние, мелькало в моём уме, но их победило какое-то горделивое стремление к совершению путешествия, особенно когда я видел, что многие пожертвовали бы Бог знает чем, за право принять в нём участие.

Транспорт, на котором я отправлялся, был построен из горной финляндской сосны на абоской верфи, учреждённой в 1747 г., корабельным мастером Фитье и спущен со стапеля весною 1840 г. Размеры его были следующие: длина между перпендикулярами 128 фут, ширина без обшивки 33 фут 9 дюйма; глубина трюма 14 фут; водоизмещение 800 тонн; углубление ахтерштевня 17 фут, форштевня 17 фут 6 дюймов. Экипаж судна, за исключением командира, состоял из восьмидесяти двух человек, в числе которых было семьдесят три человека нижних чинов. Цель экспедиции состояла, собственно, в отвозе материалов и разных вещей для Охотскаго и Петропавловскаго портов.

Транспорт приведён был с абоской верфи в Кронштадт не совершенно готовым: на нём предстояло ещё произвести очень много тиммерманских (плотницких. — *Ред.*) и столярных работ, обшить подводную часть медью, устроить капитанскую и офицерскую каюты, вооружить судно и тому подобное. Большое число рабочих людей при благоразумной распорядительности быстро подвинуло работы, так что в начале августа мы могли уже приступить к нагрузке вещей, назначенных для отвоза. Хотя вооружение нового судна, назначенного к тому же в дальнее плавание, всегда идёт довольно медленно, но, несмотря на то, к концу августа наш транспорт был уже в таком состоянии, что каждую минуту мог поставить паруса. Все мы ожидали с нетерпением свистка боцмана, который должен был пригласить нас «пожаловать на верх сниматься с якоря». Свисток этот раздался, наконец, 5 сентября около одиннадцати часов утра. Итак, час нашей разлуки с родиною на долгие два года, а, может быть, и навсегда, настал!

Ветер был западный, следовательно, противный, а потому военный пароход «Геркулес» должен был выбуксировать транспорт за Толбухин маяк, *чем, натурально, многим* ускорил и облегчил уход наш с рейда. Здесь отдали мы буксиры, поставили паруса, привели в бейдевинд на левый галс, дружески распростились с провожавшими нас на пароходе, обоюдно поменялись громогласным «Ура!» и через несколько времени едва могли различать очертания «Геркулеса» в тумане, обложившем восточную часть горизонта. К вечеру мы были в виду Сескарсага маяка.

Прощайте, прощайте, милые берега! Прощайте и вы, близкие сердцу! Суждено ли мне опять увидеть вас когда-нибудь? Возвращусь ли я к вам или умру далеко от вас...

И точно, снисходительные читатели, при отправлении в такое продолжительное путешествие подобныя патетические размышления придут невольно на ум. Впрочем, нам было легко избавиться от них; стоило только дать волю воображению и представить себе дивныя красоты могущественной, прихотливой и таинственной природы, населив воображаемые страны племенами разных народов, от готтентотов и кафров до камчадалов, и украсив их разнообразными моллюсками, прелестными бонитами (разновидность хищных рыб. — *Ред.*), тупоголовыми и страшными прожорами, цветом каштановых деревьев, величественными бананами, ароматическими ананасами, мангустанами и манго, словом, всем тем, что мы ожидали увидеть во время путешествия.

Плавание Финским заливом и Балтийским морем было не совсем благоприятно. У Дагерорта 10 сентября нас захватил крепкий SW ветер; марселя несли в три рифа. Ветры были вообще переменные, большею частью противные. 12-го числа прошли остров Готланд, а на другой день Борнгольм. К вечеру 14-го числа мы могли быть в Копенгагене, но темнота ночи, не позволившая нам идти далее в Зунд, принудила бросить якорь в Кэге-бухте. С разсветом следующего дня мы снялись с якоря, а к полдню стояли уже на копенгагенском рейде на якорь.

Военная и купеческая гавани Копенгагена и вообще все мастерская датского флота, состоявшего в то время из шести линейных кораблей, десяти фрегатов и нескольких мелких судов, устроены в юго-восточной части города, на острове Амагаре. Мастерские адмиралтейства содержатся в отличном порядке, и тщательное производство работ делает честь датским морским офицерам, которые, нужно заметить, считаются вообще учёнейшими и образованнейшими моряками. Против этого не будет спорить ни хвастливый француз, ни самолюбивый англичанин.

К замечательным предметам в городе следует отнести: музей скандинавских древностей, университет, морской корпус, училища политехническое и мореплавания, биржу и верфи. В торговом отношении город не так деятелен, как бы этого можно было ожидать, хотя в 1839 г. число кораблей, прибывших к здешнему порту, доходило до четырёх с половиной тысяч. Окрестности города очень приятны и отчасти живописны; в особенности загородный сад Тиргартен заслуживает внимания путешественника.

По приглашению капитана священник нашей миссии в Копенгагене отслужил у нас на транспорте молебен, а на другой день, 26-го числа, мы снялись с якоря и пошли к Каттегату, но северный ветер не позволил нам пробраться через узкий проход при Гельсиноре, и мы были вынуждены стоять на здешнем рейде почти пять суток в ожидании благоприятного ветра.

Собственно в городе замечателен в историческом отношении замок Кроненбург, в котором, как, вероятно, читателям известно, жила в изгнании королева Каролина Матильда. При съездах на берег мы не забыли посетить кроненбургскую башню. Замок Кроненбург выстроен в древнем стиле. Он обнесён крепостным валом, и мрачный вид его невольно наводит на грустные воспоминания о несчастной пленнице и о графе Струэнзе. В окрестностях Гельсинора находится могила Гамлета. Невысокий цилиндрический гранитный памятник на таком же пьедестале стоит одиноко при

входе в аллею густых и ветвистых берёз. Небольшой укреплённый городок Гельсинор приносит Дании, можно сказать, главнейший доход ея — сбор пошлины с судов, проходящих Зунд. Эта пошлина называется зундскою и в сложности весьма значительна. Все купеческия суда, проходя пролив при Гельсиноре, обязаны салютовать кроненборгской крепости уборкою верхних парусов. Кроме того, суда, следующие из черноморских и других портов, подлежащие карантину, обязаны его здесь выдерживать, и потом снабжаются от правительства форменными свидетельствами, или карантинными паспортами, с которыми и могут уже безпрепятственно входить во все прибалтийские порты.

К 1 октября представилась, наконец, возможность сняться с якоря. В начале пути нам сопутствовали Зундом около восьмидесяти купеческих судов, которыя, впрочем, мало-помалу от нас отставали, так что плавание Скагерраком мы совершили одни и большею частию при противных ветрах. Немецкое море приветствовало нас 4 октября жестоким штормом от *SW*, продолжавшимся около восемнадцати часов. На другой день ветер стал постепенно стихать, но вскоре затем, перейдя вдруг к *NO*, задул с прежнею жестокою силою при неправильном волнении, образовавшемся от столкновения новаго волнения с зыбью, прозведённую дувшим перед тем *SW* ветром. Несмотря на то, мы шли по девять, иногда даже по десять узлов и достигли Английскаго канала под вечер 9 октября, а через два дня бросили якорь в Портсмуте, на модербанкском рейде. На Спитгеде стояли тогда два стодесятипушечных корабля «*Британія*» и «*Гоу*», назначенные адмиралтейством к отплытию в Средиземное море.

Перед входом на рейд мы потребовали сигналом лоцмана. Он прибыл к нам на прекрасном морском ботике, с ловкостию и проворством сбросил с его палубы уютную двойку, которыя называются у нас во флоте весьма справедливо *душегубками*, и пристал к борту. Но, узнав, что транспорт наш сидит в грузу восемнадцать футов, он молча сошёл с трапа и отвалил. Старший лейтенант потребовал от него объяснения. «*Sir*, — отвечал он на вопрос лейтенанта, — я вожу суда, сидящая в грузу не более семнадцати футов, *восемнадцатифутовой* лоцман немедленно явится». И, действительно, к нам приехал тотчас же другой лоцман, и к довершению — тип англійскаго моряка, Джон Бул в полной форме. Мы едва только успели сделать один поворот, как британец уже обратился к капитану с просьбою разрешить ему *glase of brandy and cold water*. Капитан, улыбнувшись, приказал исполнить его просьбу.



Спустя полчаса мы поворотили на другой галс. Положительный pilot захлопотал опять около капитана с тою же просьбою. Приказано принести по бутылке воды и напитка, но этого количества едва только оказалось достаточно, потому что при каждом повороте лоцман истреблял почти по стакану смеси, а таких поворотов, к удовольствию лоцмана, мы сделали восемнадцать. Впрочем, от угощения лоцман только рдел, как персик в парнике, не забывая своего машинального «go about», когда было необходимо поворачивать. Наша лавировка по рейду была в полном смысле блистательна: сделать на рейде, заставленном судами, восемнадцать поворотов чего-нибудь да стоит. Зато мы были вполне вознаграждены прелестным, оживлённым видом, который представлял рейд.

Первая верфь в Англии для постройки яхт есть, безспорно, Ковеская (Coves), при северной оконечности острова Вайта. Богатые люди и охотники до морских прогулок найдут здесь полное удовлетворение для самых прихотливых желаний. Все прекрасные качества лёгкого судна, всё, что в состоянии породить фантазия пылкого моряка, здесь можно найти осуществлённым. Нужно иметь только деньги, чтоб обладать идеальной, окрылённой красавицей, дивною яхтой, и тешить себя с совершенным комфортом на волнах Средиземного моря и тропических водах Атлантического океана. Сколько прекрасных, так сказать, эстетических удовольствий и наслаждений доступно богатым людям! А между тем, как посмотришь, многие ли из них пользуются ими? И почему? Не более, как по одной жалкой и смешной идее, что жизнь на море неразлучна с ежеминутными опасностями. Если же иногда кто и решается ехать морем, то не иначе, как на пароходах, душных от вечного смрада растопленного и разгоряченного сала и масла. Пароход — это труженик, чудовище на море. Вы не увидите на ходу около его бортов никаких обитателей неизмеримых морей: всё бежит от него, как от пугала! Можно ли сравнить спокойное плавание на лёгкой и бойкой яхте с плаванием на пароходе? А если, допустим, свеженький ветерок, хотя, например, полветра, то где, спрашивается, оставим мы за собою этого неутомимо шумящего труженика?!

1 ноября был у нас на рейде жестокий шторм от SW. Мы отстоялись, однако, на одном якоре со ста тридцатью саженьями цепного каната, который был вытянут решительно в струну. Английские военные корабли «*Британия*» и «*Гоу*» отстаивались на двух якорях со спущенными стеньгами и нижними реями. Ветер был так жестоко свиреп, что нам заносило глаза песком, хотя мы стояли

от острова Вайта почти в двух верстах. Нам говорили, что в Портсмуте морския брызги носились тогда по High-street до половины ея длины. В Английском канале разбито в то время очень много купеческих судов, и хотя несколько десятков из них достигли модербанкскаго рейда, но, разумеется, в самом жалком состоянии. У иных не было стеньг, на других пострадали нижние реи. На наших глазах сорвало на рейде одно купеческое судно с обоих якорей и прижало к рифу, затем подбежавшим валом его сначала приподняло и потом разбило о каменный риф и частию о каменья, которые были выброшены с того же судна для его облегчения. Экипаж судна был спасён.

Это зрелище увлекло нас невольно к анекдотам о кораблекрушениях и рассказах о бедствиях, лично кем-либо из нас испытанных на море. Не думая вовсе оспаривать, что несчастных случаев в жизни человека, посвятившаго себя исключительно морю, бездна, я совершенно, однако, убеждён, что при практическом знании своего дела, благоразумной осторожности и полном внимании к своей обязанности эти случаи почти не должны встречаться, а в особенности на военных судах. Конечно, если, например, при шторме лопнут на якорной стоянке канатныя цепи, и судно будет вследствие того сорвано с четырёх якорей и выброшено на берег — то, натурально, это следует приписать несчастному стечению обстоятельств. Но их на долю человечества приходится очень много и во всех обстоятельствах нашей суетной жизни. Может ли кто, выходя из дому, сказать определённо, что он воротится благополучно домой? Конечно, нет! Сходя с лестницы, трудно ли переломить себе ногу, или, сидя в покойной линейке или санях, наткнуться на дышло вихрем несущейся кареты или кабриолета и пробить себе голову навывлет?! Это аксиомы, на которыя, конечно, никто не потребует никаких доказательств. Однако так ли оно, не так ли — возможность в подобных случаях неоспорима, по крайней мере, очевидна. Но чем оправдать, например, гибель около 19 августа 1782 г. девятисот человек из экипажа линейнаго корабля, стоявшаго на портсмутском рейде, на котором ещё и поныне достают затонувшие остатки? Оплошность, нерадение — вот непростительныя причины этой гибели, о которой я предлагаю здесь несколько подробностей, заимствованных мною из описания примечательных кораблекрушений Дункена, переведеннаго с англійскаго капитан-командором Головинным.

«Когда воин, — говорит автор этого описания, — умирает в сражении, то честь, заставляющая его искать славы и презирать опас-

ность, которой он подвергается, уменьшает скорбь его родственников и друзей; но ничего не может быть горестнее, как видеть множество храбрых людей, погибающих вдруг в минуту совершенного бездействия и, может быть, посреди удовольствий и веселья, на якоре, в безопасной гавани, у берегов их отечества!» Таков был жребий экипажа корабля «Георг».

Английский стопушечный корабль «Royal George» только что возвратился из крейсерства по случаю течи, оказавшейся у него в подводной части, для осмотра которой корабль хотели ввести в док. Убедившись, однако, что повреждение было не более, как на два фута ниже ватерлинии, инженеры общим мнением решили сделать исправление на рейде. Для этого было необходимо накренить корабль, перекатив пушки с одной стороны на другую. Но против ожидания распоряжавшагося офицера корабль повалился от этого так сильно на бок, что вода могла пробраться незаметно в шпигаты нижняго дека, которые по неосмотрительности вахтеннаго офицера и командира не были заткнуты. Таким образом, корабль наполнялся постепенно водою, и в то время, когда заметили опасность, спасение корабля было почти невозможно. Ударили тревогу. Люди, обедавшие в то время, выскочили наверх, чтоб поставить корабль прямо, но он быстро валился на бок, а ядра и другия тяжести, перекативавшиися на накрённную сторону, ускорили гибель судна. Через несколько времени корабль пошёл ко дну, увлекши за собою около девятисот человек несчастных, в числе которых находился контр-адмирал Кемпенфельд.

При виде бедственнаго положения корабля все военныя суда послали шлюпки, чтоб подать помощь погибавшим, но ни одна из них не могла подойти к кораблю без неминуемой гибели, которою угрожал образовавшийся около него страшный водоворот. Провиантский шлюп «Ларк», стоявший в то время подле «Royal George», сделался его жертвою. Можно представить себе раздирающий вопль погибавших! Картина неприятная и оставляющая по себе надолго самыя грустныя воспоминания!

С тех пор были употреблены различныя средства для поднятия корабля, но ни одно из них, к сожалению, не удалось. Поэтому ещё и поныне корабль раздробляется электрическими взрывами на части, из которых в память несчастнаго события приготавлиют разныя безделки. Британцы, как известно, большые патриоты, а из стопушечнаго корабля, разумеется, можно сделать много булавочек, задвижек, шкатулок, чернильниц и перочинных ножииков.

С разрешения главного командира Портсмута мы осмотрели Адмиралтейство и все мастерския этого знаменитаго порта. Для моряка тут много интереснаго, много любопытнаго и поучительнаго. Британские офицеры были к нам вообще очень внимательны, услужливы и радушны. Посещая наш скромный транспорт, они не забывали просить к себе, и бывавшие у них проводили время чрезвычайно весело и приятно. Между тем, наши люди при съездах на берег не употребляли никаких крепких напитков: в Англии это несколько ощутительно карману, а потому они против воли предпочитали портер, который был дешев и производил желаемое действие. Их верным и неизменным чичероне был лодочник Джон Коттлер. Он привозил нам ежедневно свежую провизию и был вообще поверенным в наших мелочных поручениях. Нужно было видеть кипу аттестатов, которыми он снабжался в течение многих лет со всех русских военных судов, бывавших в Портсмуте; иные из них были интересны по шутивому содержанию, другие серьёзно расхваливали Джона Коттлера за его честность и рачительное исполнение возложенных на него поручений. Наша кают-компания не отказала ему в подобном же свидетельстве.

Между тем, на транспорте приводили всё в совершенную готовность к отплытию. Окончив приёмку дополнительных запасов провизии и прочего, мы простояли ещё на рейде за противными ветрами до 8 ноября, а утром того дня снялись с якоря при среднем брамсельном ветерке от *НО*. Погода стояла прекрасная, хотя несколько холодная, и в последнем «прости, Портсмут», которое переходило из одних уст в другия, звучало что-то гордое, что-то надменное. Мы шли в первый раз в океан, чтоб пройти экватор, поздороваться с владыкою чудных тропических вод Нептуном, побывать и в Бразилии, и в Капштадте, и в Камчатке! Прощание со скучными, однообразными и незатейливыми берегами цивилизованной Европы напоминало нам скорое свидание с роскошною природою тропических стран, и это-то благородное, гордое и радостное чувство как нельзя более выразалось на лицах моих спутников, с которыми мне предстояло провести долгие два года.

## Глава 2 Плавание от Портсмута до Капштадта

При входе в Канал ветер, переходя постепенно к *W*, заметно усиливался, и ряды густых туч мрачно тянулись по горизонту. Барометр падал, закат солнца не предвещал ничего добраго. Надоб-

но было ожидать крепкого ветра. Между тем, силуэт холмистаго Вайта понемногу исчезал и, наконец, скрылся совершенно в темноте. Предположение наше сбылось: на другой день сделался шторм от *WSW*, и при огромном волнении транспорт просто черпал бортами; мы держались тогда под одним зарифленным грот-марселем. Но к вечеру, однако, ветер стих, и мы, подвигаясь довольно медленно, достигли к 13-му числу мыса Лизард. Здесь ссадили мы бывшего с нами лоцмана на одно купеческое судно, шедшее в Плимут. После штиля, продолжавшегося до девяти часов вечера, начались переменные ветры из *SO* четверти, при которых мы плыли около двух суток, имея от двух до трёх узлов ходу. После этого наше плавание пошло значительно скорее: мы проходили в сутки иногда по двести миль, и таким образом увидели к 23 ноября, часов около одиннадцати утра, берега острова Мадера, который представился нам в клубах пурпуроваго тумана. Открывшиеся нам прежде всего точки острова были пики Руива и Торингас, затем обрисовались и вулканические мысы острова.

Преследуя мавров за Гибралтарский пролив, Иоанн I, король Лузитании (Португалии), овладел в 1415 г. Цейтою, лежащею на берегу Африки почти против Кадикса. Генрих, третий сын Иоанна, сопровождавший отца в этом походе, до такой степени полюбил путешествия и открытия новых стран, что посвятил более сорока лет жизни на устройство разных морских экспедиций. Одна из них в 1419 г. открыла остров Мадейра или Мадера. Слово *Madeira* значит по-португальски — строевой лес, и название это дано было острову потому, что начальники экспедиций Гонзале и Тристан Ваза нашли на нём множество деревьев, которые они, впрочем, приказали сжечь в надежде сделать землю более плодородною.

Остров Мадера с городами Фунчаль и Фаял лежит в *N* широте  $32^{\circ}46'$  и долготе  $16^{\circ}56' W$  от Гринвича; на нём считают народонаселения до ста тысяч. Об открытии этого острова португальская хроника говорит, что молодой англичанин Мачим в царствование Эдуарда III увёз пользовавшуюся расположением короля мисс Анну Арфе, с которою поплыл смело и безстрашно к берегам Франции. К несчастью, застал их дорогою шторм, который выбросил любовников на безлюдный в то время остров Мадеру, где они окончили своё существование от недостатков разнаго рода. Надобно заметить, однако же, что рассказ этот только и существует в хронике, а потому весьма сомнителен.

На другой день около двух часов после обеда мы увидали знаменитый Тенерифский пик, который то исчезал, то снова величественно

показывался в волнистых клубках полупрозрачного тумана. Он находился от нас в это время в семидесяти итальянских милях (одна итальянская миля равняется 1,75 версты). Некоторые мореплаватели утверждают, что он открывается очень часто во ста двадцати милях; высота Тенерифского пика достигает одиннадцать тысяч четыреста футов.

Ноября 25-го около полудня мы подошли к Тенерифу. Погода была ясная, воздух ароматический, и тихий ветерок едва только наполнял паруса. Гигантский пик острова представился нам во всём величии: ни одно облачко не покрывало его стройной и правильной конической формы, — явление, чрезвычайно редкое. Немногие мореплаватели видели его в таком безоблачном состоянии.

С приближением к Санта-Крузу, городку, расположенному на *NO* стороне острова, на рейде котораго капитан наш располагал простоять несколько дней, мы потребовали лоцмана. К нам прибыл тощий, в высшей степени невзрачный испанец, который на вопрос капитана: «Можно ли отдать якорь?», с трудом и уморительными кривляньями отвечал, что на этом месте нет ещё дна, а будет оно, пройдя несколько далее. Фигура этого лоцмана уморила бы хоть кого со смеху: он походил скорее на фантастическое приведение, чем на человека...

Канарский архипелаг, к которому принадлежит остров Тенериф, лежит между *N* широтами 27°45' и 28°52' и *W* долготами 13°29' и 16°49' от Гринвича. Он состоит из семи островов: Лансета, Пальма, Тенерифа, Ферро, Гомера, Канария и Фортавентура и незначительных, хотя и отдельных, четырёх скал Алегранза, Рокуэлла, Клара и Грациоза.

Между тем, отдали у нас якорь в расстоянии трёх с половиной миль от берега, и множество лодок с самыми соблазнительными фруктами теснилось у борта транспорта. Как было не вспомнить при этом о России, где, вероятно, декабрьские морозы изрядно давали себя чувствовать, переходя от десяти незаметно к пятнадцати, а может, подчас, и к двадцати пяти градусам с минусом, тогда как у нас в Тенерифе было около двадцати пяти с плюсом: «дистанция огромного размера!»

В числе привезённых к нам плодов были бананы, фрукт, вовсе неизвестный нашим северным соотечественникам. Дерево, производящее его, называют также райским; он чрезвычайно приятно вкуса, нежен и обладает упоительным ароматом.

Простенькия и лёгкой архитектуры строения Санта-Круца тянутся при подошве крутаго возвышения, но благодаря однообра-

зию их город не производит особенного впечатления на путешественника. Колоссальная базальтовая стена, которою окружены город и рейд, как оградой, скорее в состоянии приковать глаз наблюдателя к своим диким прелестям, от которых взоры невольно поднимаются выше по склону величественной горы, наслаждаются прелестью прихотливой природы, так могущественно и щедро наделившей этот благословенный край, и, наконец, упоённые роскошью разостланной перед ними картины, как бы в изнеможении, останавливаются на остроконечной вершине пика.

Внутренность города Санта-Круца довольно приятна и чиста, улицы прямы, широки и обведены тротуарами. Недалеко от пристани сооружён фонтан. На пьедестале его изображены последние четыре властителя гванчей, племени, которому принадлежал первоначально Тенериф. Завоевания шли здесь с таким ожесточением, что всё напоминавшее прежних обитателей острова погибло, даже самый язык страны, не говоря уже о преданиях и памятниках. Кто были гванчи, эти первые поселенцы Тенерифа, — вот вопрос, решение которого навсегда утрачено. По некоторым признакам, гванчей сближают с древними народами. Они знали построение великих стен, которыми окружали свои владения, и также бальзамирование тел. Ещё и поныне, как утверждают, находят в погребальных пещерах Гомеры и Канарии хорошо сохранившиеся мумии гванчей. По этим мумиям узнали, что мужчины были крепкого, атлетического сложения и высокого роста, а женщины одарены стройным станом и правильным лицом.

Из языка гванчей пережили гибель этого достопамятного народа несколько десятков слов, по которым полагают, что язык их принадлежал к арабскому. Современные филологи утверждают положительно, что гванчи составляли часть обширного африканского племени берберов и говорили их языком. В Санта-Круце и Оротаве есть несколько лиц, предлагающих путешественникам услуги свои в качестве проводников на знаменитый пик. Некоторые из них выдают себя за потомков древних гванчей, но это, разумеется, вздор, которому не следует верить.

Нынешние обитатели Тенерифа, испанцы, не представляют ничего особенного в образе своей жизни. Мужчины также горды и надменны, а женщины... женщины — те же испанки!

Двое наших офицеров предприняли путешествие на пик. Нездоровье помешало мне сопутствовать им, однако я несколько не пожалел об этом, узнав, что снега, встретившиеся около половины пути, помешали им продолжать восхождение и достигнуть желаемой цели.

Они поднялись только несколько выше Оротавы, некогда столичного города гванчей, и именно до царства облаков, где вместо каштановых лесов растут деревья более прочные и густолиственные, как, например, лавровое, оливковое и азорский бук. Ботанический сад Оротавы довольно замечателен хорошим собранием редких растений. Знаменитое драконово дерево, или дерево драконовой крови, имеет при основании в окружности до сорока восьми английских футов; высота его простирается ещё в настоящее время до семидесяти футов, хотя сильным порывом ветра в 1819 г. отломило более половины дерева. Тенерифские монахи готовят из него лекарство от зубной боли. Отсюда наши путешественники воротились: снега, как я уже говорил, не позволили им продолжать путь. Путешественники, достигавшие самой вершины пика, рассказывают, что полусглаженное жерло тенерифского вулкана имеет от шестидесяти до восьмидесяти футов глубины. Полагают также, что нынешний вулкан есть средоточие огромных огнедышащих жерл, некогда извергавших необъятные массы лавы, составившей скелет острова. Чрезвычайно жаль, что мы посетили Тенериф в такое неблагоприятное время для удобного путешествия на пик. С высоты более одиннадцати тысяч футов над поверхностью моря необозримо величественный горизонт должен представлять зрелище великолепное, особенно при восходе или закате солнца.

В богатых канарских сосновых лесах, занимающих ту часть колоссальной возвышенности Тенерифа, где температура воздуха соответствует условиям, нужным для этого произведения растительного царства, порхают во множестве миленькия и столь знакомыя нам, европейцам, птички — канарейки. Спускаясь по отлогому скату тенерифского пика, растительность принимает роскошные формы, и тысячи виноградников, столетняя деревья всякого рода, бананы — всё это прельщает глаз путешественника, созерцающего с восторгом столь дивную и могущественную природу благословенного климата.

По мере того как на транспорте происходили необходимыя исправления по рангоуту и такелажу, у нас запасались провизиею, бананами, водою, апельсинами и превосходным тенерифом, вином, известным у нас, на Руси, вероятно, по одному названию, если судить по незначительному количеству вывозимаго отсюда вина и недостаточности здешних средств для доставления Европе этого действительно прекраснаго вина в том размере, какой нужен для ея потребления.



Утром 29 ноября при самом тихом ветерке от *NW* мы снялись с сантакруцскаго рейда с якоря, поставили все паруса и с помощью буксировавших нас шлюпок едва только двигались от половины до одного узла вперёд. К девяти часам вечера мы были в десяти милях от берегов Тенерифа, который вскоре исчез в обложившем его тумане. На другой день мы видели над облаками макушку пика, которая резко обрисовывалась на синеве яснаго неба. Зрелище было изумительное: по крайней мере, под углом тридцать градусов над горизонтом красовалась вершина Тенерифскаго пика, раззолочённая лучами палящаго солнца, между тем как остальная часть острова скрыта облаками и разостлавшимся по горизонту туманом.

2 декабря в восьмом часу вечера мы перешли тропик Рака в  $19^{\circ} W$  долготы от Гринвича. К вечеру ветер стал несколько разыгрываться и мало-помалу подвигать нас к пассату, который мы получили 7 декабря в  $17^{\circ} N$  широты.

Пассат — это, действительно, любопытное явление: один и тот же постоянный, вечный ветер, дующий от сотворения мира! Наука, впрочем, положительно объясняет это явление следующим образом: воздух жаркаго пояса согревается солнцем несравненно сильнее, чем окружающий его воздух умеренных поясов. От этого он расширяется и ищет простора, но, встречая более холодный и, следовательно, более плотный воздух умеренных поясов, он стремится вверх до той высоты, где окружающая его атмосфера того же пояса с ним уравнивается, и он стелется по направлению к полюсам над густым воздухом умеренных поясов, который вследствие увеличеннаго давления идёт от *N* и *S* в разреженную область жаркаго пояса, нагревается и в свою очередь стремится вверх, между тем, как его место занимает свежий воздух. Но при этом воздух, идущий от полюсов к жаркому поясу, не тотчас получает то движение вверх, о котором мы сейчас говорили, а ударяется предварительно о предметы в направлении, противоположном вращательному движению земли; и из совокупности этих стремлений от севера и юга к экватору, и последняго, противоположнаго движению земли, происходят пассатные ветры, которые в северном полушарии имеют направление между румбами *NO* и *ONO*, а в южном — между *SO* и *OSO*. У берегов направление пассатных ветров изменяется.

Побывать впервые в тропических морях чрезвычайно приятно и интересно любознательному человеку. Вам предстоит здесь случай любоваться *постоянно* ясным голубым небосклоном, который

днём озаряется могущественным светилом мироздания — солнцем, а по ночам усеян мириадами сверкающих звёзд; водою, прозрачною как превосходнейший кристалл, множеством разнообразных птиц, разнообразными рыбами, от страшных прожор до окрылённых летучих рыбок; безчисленным множеством различных моллюсков и мало ли чем ещё? Всё это вызывает ум к деятельности. Взоры невольно останавливаются на всём с удивлением, мысль постоянно напряжена! Не побывавши в тропиках, нельзя даже иметь понятия о тех закатах и восходах солнца, которые случаются здесь ежедневно. Тогда величественные облака, то грозно и страшно нависшие чёрными массами, то томно и грациозно разстилающиеся над вами в роскошных очаровательных формах, представляют в такие минуты попеременно тысячи различных видоизменений и нежных цветов! Весь небосклон, кажется, улыбается вам, и под влиянием этих чудных и неизгладимых из памяти минут вы будто перерождаетесь, находитесь в состоянии восторженности, наслаждаетесь чем-то необычайным! Собственно говоря, подобныя описания ощущений в путешествиях, мемуарах и дневниках вообще смешны, но мудрено от них удержаться: такие впечатления слишком глубоко вкореняются в памяти.

Близкое плавание к Зелёному мысу чрезвычайно неприятно. В особенности в апреле и сентябре оно решительно неудобно и несносно, даже отчасти опасно: в это время бывают здесь продолжительные штилы по целым месяцам и набегают жестокие вихри. В Атлантическом океане удобнее пересекать экватор около  $22^{\circ}$  *W* долготы от Гринвича и именно, когда солнце обегает южные знаки Зодиака. Пересекать экватор ближе к американскому берегу неудобно, потому что пределы пассатного ветра занимают здесь несравненно меньшую широту. Вследствие этих соображений наш капитан располагал курсами так, чтоб перейти экватор в долготе около  $22^{\circ}$  *W* от Гринвича.

8 декабря мы видели множество летучих рыб. Одна из них попала на транспорт, где мы имели случай рассмотреть её несколько поближе. Летучия рыбы довольно красивы. Они покрыты серебристою чешуею и наделены длинными грудными перьями, при помощи которых могут перелетать значительныя расстояния, однако не иначе как опускаясь непременно в воду на протяжении каждых пятидесяти или семидесяти сажен. Они могут держаться в воздухе только до тех пор, пока крылья их влажны, поэтому полёт летучей рыбы очень удачно сравнивается с рикошетом пули. Летучия рыбы прибегают к своей способности держаться в возду-

хе только тогда, когда их преследуют бониты и тупоголовы, чрезвычайно лакомые до их нежного мяса. Но, увы! Спасаясь от них, бедная летунья становится жертвами крылатых преследователей: глупыши и фрегаты с жадностью и удивительным проворством ловят их на лету. Таким образом, выходит, что несчастные из огня попадают в полымя. Кому неизвестно спасение девяти человек с фрегата «Медуза», претерпевшего крушение на Аргуанской мели близ берегов Сенегала, обязанных жизнью стае летучих рыб! Надобно заметить, что эти красивые рыбки вообще чрезвычайно несчастливы в своих полётах: убегая от своих однородных неприятелей, они попадают на съедение птицам и зачастую в спиртовые склянки плователей; нет судна, проходившего тропиками, которое не было бы свидетелем падения летучих рыб на палубу. Если им случится во время пролёта над нею задеть крылом о какую-нибудь снасть, то этого уже достаточно летучим рыбам, чтоб упасть и немедленно заснуть: они чрезвычайно нежны и имеют большое сходство по форме с хорошою голландскою селёдкой.

11 декабря мы потеряли *NO* пассат; это было в широте  $6^{\circ}50'$  *N*. Тут наступили частые проливные, но непродолжительные дожди. Жара становилась невыносимою: у нас было однажды на шканцах сорок шесть градусов тепла! Тихие ветры из всех четвертей компаса не были в состоянии прохладить воздуха, который становился иногда решительно удушливым. Ходу было от одной восьмой до трёх четвертей узла. Так провели мы двое суток. Трудно, тяжело переносить такой жар без привычки. Не раз вспоминали мы, уроженцы севера, петербургские морозы!

Дня через три развлёк нас приход акулы к борту. Порядочный крючок, или, вернее крюк с наживкою фунтов до двух солиныны был опущен за борт, к которому подошла акула с видимою жадностью. Повернувшись вполовину на спину, она мигом проглотила приманку. Натянули цепь и нанизали, таким образом, на крючок свою первую добычу из тропических вод. Можно себе вообразить силу этого животного в воде: привязанный к цепи лишь около трёх четвертей дюйма едва только выдерживал, когда наши люди с торжеством тащили акулу на палубу при криках «Ура!» Для предотвращения всякого несчастья было приказано всунуть ей в пасть ганшпуг; потом, натешившись и рассмотрев её до мельчайших подробностей, мы хотели отрубить ей хвост, чтоб усыпить окончательно. Но к общему удивлению, удары самага сильного матроса, вооружённого топором, не произвели ничего. Топор отскакивал, как от эластического тела; едва при четвёртом

ударе надрубили кожу. Затем, выпотрошив акулу, мы повесили её на баковых поручнях для совершенного усыпления и вскоре заметили, что в ней не было ни малейших признаков жизни, но спустя более четверти часа у неё начались конвульсии. С отрубленным хвостом, совершенно распластанная, она ворочала на баке значительныя бухты снастей и не скоро угомонилась.

Трудно пересчитать анекдоты, которые рассказываются моряками про акул. Вот два из них. Капитан Готье, командовавший в 1828 г. нантским судном «Le Fils de France», поймав акулу, приказал отрубить ей хвост, распластать брюхо и вынуть внутренности и сердце. После того она казалась совершенно безжизненною. Несколько ударов мушкелей (огромный деревянный молот, употребляемый на судах для околачивания такелажа) по голове ещё более подтверждали это предположение. Желая показать своим офицерам устройство зубов акулы, Готье положил руку между ея челюстями, как вдруг по какому-то гальваническому действию разверстая пасть животного сжалась и замкнула отсечённую кисть руки капитана Готье.

Бывший наш флота капитан Головнин рассказывает, между прочим, что в пребывание его в Капштадте в 1809 г. пойманная ими акула, в желудке которой нашли до пятнадцати мелких и больших рыб, была распластана и не имела никаких признаков жизни в течение нескольких часов. С берегу ожидали некоторых офицеров. Желая пошутить над ними, капитан Головнин приказал набить внутренность акулы швабрами и тому подобным, а в пасть вложить железную свайку, чтоб удобнее видеть страшные зубы. Вдруг акула стала биться и сжала пасть, несмотря на свайку, которая вонзилась острием до половины в нёбо страшного животного. В таком судорожном состоянии провела она около восьми минут.

По жадности акулу очень справедливо называют *прожорой*. Самый большой род из них достигает длины сорок футов. Нам не случалось, однако же, видеть таких огромных акул, и пойманная нами имела длины семь футов.

При акулах всегда находятся два рода спутников, *прилипалы* и *лоцманы*. Первый род составляют маленькия рыбки, тёмно-синяго цвета, оне держатся при акуле на жабрах. Лоцманы, несколько более наших обыкновенных окуней, очень красивы и, по-видимому, отыскивают пищу своему страшному повелителю, который, нельзя не удивляться, при всей своей прожорливости их не трогает! Эти рыбы снуют около акулы по всем направлениям и бросаются взад и вперёд, как бы отыскивая что-нибудь в окрестностях. Одну

прилипали мы вытащили вместе с акулою, но лоцманов не могли поймать. Они следили, впрочем, несколько суток за нашим транспортом как виновником гибели их могучаго властелина.

На другой день акула была приготовлена к столу капитана, офицеров и команды. Мясо ея сухо и волокнисто, но при хорошей гастрономической приправе, которая слыла у нас под общим названием *скардолизирования*, не имеет никакого противнаго и неприятнаго запаха. Побольше каенны, несколько жгучаго *devels paste* и прованскаго масла, и слоистое мясо акулы недурно, даже, пожалуй, вкусно на большом переходе.

Юго-восточный пассат мы получили 19 декабря в 2°46' *N* широты. 21-го числа пересекли экватор в долготе 21°52' *W* от Гринвича, и мысль о торжестве, которым сопровождается обыкновенно у моряков день вступления во владения царя экватора, как нельзя более оживляла и одушевляла нашу команду. Этот экваториальный обряд был отложен до следующего дня, потому что мы перешли через экватор в субботу. В воскресенье после обедни люди хлопотали о принадлежностях, стали наряжаться, и к двум часам уже было всё готово. Тогда с разрешения капитана процессия началась. Мы заняли места на наветренной стороне юта, а люди стояли во фрунте на подветренных шканцах. Ближе к середине была помещена большая ванна, а у гротоваго люка стояли ручные и форсированный бранспойты; всё это предвещало великолепное зрелище. Шутки и забавные разговоры шумно и весело слышались на палубе, как вдруг воцарилась таинственная тишина. Трубы и литавры загудели в носовой части судна, и страшный, глухой и дрожащий бас завопил: «Кто осмелился задеть килём по носу мою супругу?!»

По приказанию капитана наш старший лейтенант отвечал: «Российский императорский транспорт “Або!”» Это, по-видимому, успокоило несколько Нептуна, и он, усевшись с дражайшею половиною в колесницу, которую заменяла украшенная ванна на пушечном станке, приказал своей свите начать шествие. Шесть человек матросов, полунагие, раскрашенные чернетью, с красными ногами и руками и полосатыми лицами, изображавшие водяных чудовищ, тронули колесницу, за которою последовала и оставшая свита Нептуна. Звуки бубнов, треугольников и удальски начатой песни «Полоса-ль моя, полосынька» сопровождали это шествие, и владыка тропических вод, прибыв на своей незамысловатой колеснице на наветренные шканцы, мановением бровей приказал остановиться. Выходя из своего седалища, он не опустил случая выказать светскость и подсобил своей обожаемой супруге Амфитрите

выйти на палубу. Сожительница Нептуна была бы недурна собою, если б выражение и форма ея личика не напоминали отчасти носорога, однако владыка экватора с нею очень любезничал. Обратившись в заключение к европейцам, дерзнувшим явиться в его владениях, он наговорил короб требований и страшных угроз, но я упомяну о них впоследствии, а теперь скажу несколько слов собственно о свите Нептуна.

Её составляли, во-первых, адъютант, который, несмотря на тридцать градусов тепла, преусердно прятался и кутался в лисью шубу; в руках были у него книги, счёты, перья. Подле адъютанта стоял статный брадобрей с аршинною деревянною бритвою в руках. На голове была у него коническая шапка, украшенная гусиными перьями, а стан прикрывался мантией и юбкою из синяго флагука с белыми звёздочками. Вид брадобрея был величественен и грозен, а аршинная бритва казалась скорее принадлежностью головореза, чем цирюльника. Помощник его был почти в таком же костюме. В руках он держал ведро с чернетью и большую кисть — принадлежности бритья. Голья части его тела были разрисованы уморительно. Затем свита оканчивалась русалками с распущенными косами, но, увы, пеньковыми! Ensemble был хорош, даже очарователен. Ярче всех выступала на сцену Амфитрита, или, вернее, самый уморительный из матросов нашей команды. Подобной физиономии мне не случалось встречать ни на одной точке земнаго шара! Но я обращаюсь к торжеству.

Нептун, наш подшкипер, прибыв со своею свитою на наветренные шканцы, преважно потребовал к себе капитана, который серьёзно отвечал на его вопросы, приподнимая слегка фуражку. Вот их разговор:

— Здравствуй, капитан! — приветствовал Нептун, — откуда идёшь?

— Из Кронштадта, ваше блистательство, — отвечал капитан.

— А, знаю, знаю! Это из той грязной лужи, которую вы называете Балтийским морем?

— Так, ваше блистательство.

— Желаешь ли ты, капитан, плавать попутными ветрами?

— Очень желаю, ваше блистательство.

— Так слушай же. День вступления в мою столицу ты должен отпраздновать как следует, то есть ромом.

— Охотно, ваше блистательство.

— Тогда я обещаю тебе попутные ветры. Если же ты не исполнишь моего устава, то никогда в жизнь не раздёрнешь буленей...

— Этой немилости вашего блистательства мне не хотелось бы на себя навлечь.

— Будешь ходить по узлу вперёд и по тринадцати назад, и ветер будет меняться по двадцати раз в стклянку! Выбирай.

— Конечно, первое условие, ваше блистательство.

— Так помни же мой уговор. Однако я замечаю у тебя очень многих, которые и носу не показывали из своей лужи? Вот, это старый знакомый, — говорил его блистательство, величественно кланяясь нашему старшему штурманскому офицеру, который совершил уже путешествие вокруг света.

— Дай-ка мне их сюда, — продолжал он. — Их надо вымыть и побрить, — сказал он в заключение и потребовал от капитана строевой список. Капитан вручил ему список с тем же серьёзным и почтительным видом, с каким отвечал на вопросы и угрозы владыки тропических морей, и забавная сцена обливания началась со всеми причудами.

По приказанию Нептуна, адъютант его начал выкликать по списку экипаж судна. Капитан и все офицеры, подходя вследствие вызова поочередно к грозному владыке, изъявили желание освободиться от этого обычая. Но Нептун был неумолим: только сказанное шёпотом «ведро рому за выкуп» имело, по-видимому, на него магическое влияние, и доброта его сердца щедро расточалась в помилованиях, если до его слуха доходили такие соблазнительные и упоительные слова: «ведро рому!» Наконец дело дошло до команды. Обычай имел здесь свою полную силу и власть. Помощник брадобрея нещадно «мылил» чернетью не только бороды, но и лица новичков. После него грозный брадобрей начинал брить свою аршинною бритвою. Во время этого Нептун читал нотации, в которых проглядывало иногда, если можно так выразиться, отрицательно-изящное остроумие. Бритьё происходило на ванне, она была наполнена водою, а на конец её накладывалась поперечная дощечка, которая по окончании бритья выдёргивалась, и сидевший на ней падал навзничь в ванну, а, освободившись из нея, встречал струи воды океана, накачиваемой из форсированного и ручных бранспойтов, и не иначе, как в лицо, чтоб окончательно домыть следы чудовищного бритья.

Когда перекупали таким образом всю команду, из которой некоторые тщетно хотели оказать неповиновение, Нептун удалился с тою же церемониею в обратный путь под бак... виноват, в океан, и экваториальное празднество было кончено. После того роздали людям ужин, а за ним, в память *перваго* перехода границы дедушки

Экватора, капитан разрешил им по две чарки пуншу. Люди были счастливы, веселы и совершенно довольны. Этот обычай при первом переходе через экватор ведётся у моряков по преданию. Нет нации, в которой он не имел бы своей силы. Не столько, я думаю, невежество и закоснелость в предрасудках древних пловцов подали повод к этому обычаю, сохранившемуся до наших времён, сколько желание доставить какое-нибудь развлечение людям, долго не видавшим берегов. Однообразие действует на человека убийственно: оно наводит и тоску, и уныние, раздирающая его душу. Так отчего же и не повеселиться при случае забавным образом, особенно в океане, где зачастую не видишь берегов по месяцам?

Юго-восточный пассат дул довольно ровно, ходу было до семи с половиной узлов, и плавание наше шло успешно. Разнообразные моллюски ловились прилежно при помощи особо устроенных для того сеток. Моллюска составлена из какой-то оживлённой слизи, в ней усматриваются, по вечерам, светящиеся точки, которых бывает у иных по нескольку. Известно, что виды и цвета этих животных безчисленны. Один род моллюсков довольно забавен. Вся моллюска состоит из слизи, над которою возвышается треугольный пузырь, наподобие латинского паруса. При небольшом ветерке она, накренившись, имеет порядочный ход, а пойманная, причиняет неприятную боль тому, кто до нея дотронется в нижней её части. Она так сильно обжигает руку, что ладонь значительно пухнет. Помнится, я первый пострадал от этой опрометчивости и не упустил случая «подвести» кого-нибудь из товарищей, предложив им полюбоваться забавной моллюской; но лишь только до нея дотрагивались, она ядовито жалила и смешила других, ожидавших болезненного восклицания «Ой!»

В отношении к моллюскам можно ещё присовокупить, что восточные берега Южной Африки, включая сюда и Капскую колонию, особенно богаты этими странными животными. До сих пор известны четыреста шестьдесят пород, населяющих тамошняя морскія и пресныя воды.

31 декабря при сильном порыве надломило у нас фор-стенгу. Тотчас же приступили к замене её другою, и на следующий день, к новому 1841 г., не было у нас и следов этого повреждения. День Нового года мы провели довольно весело. На этот раз общество нашей кают-компании было как-то в особенно-счастливом расположении духа, и частенько переходили мы к разговорам о Петербурге, жители котораго чай вот куда как сновали в тот день по улицам шумной столицы...



В тот же день около половины восьмого вечера пересекли мы тропик Козерога в долготе  $24^{\circ}51' W$  от Гринвича. До Мыса Доброй Надежды, цели нашего плавания, оставалось ещё далеко... очень далеко!

Замечательны в тропических морях шквалы. Иной бежит с таким шумом, кажется таким грозным, что бом-брамсели и брамсели наскоро крепятся, люди становятся на марса-фалы и шкоты — и чем же кончается? Он набегает штилем! Бывает опять наоборот: порывы налетают без всяких атмосферических признаков, и при том весьма сильные.

Около двадцатых чисел января пронесло мимо нас большое количество морской капусты, или, как называют моряки, *морского винограда*. Мох этот имеет тёмно-зеленоватый цвет, переходящий в жёлтый. Полагают, что он наносится сюда царствующим здесь *SO* пассатом, который отрывает его от африканского берега. Морской виноград состоит из кистей, наподобие лоз самого мелкого винограду. Мы устроили несколько крючков, которыми наловили его множество и высушили для сбережения.

Между тем, ровные брамсельные *S* ветерки, и нередко от *WSW*, подвигали нас более и более к Капштадту, так что около одиннадцати часов утра 23 января мы увидели берега Мыса Доброй Надежды. Совершив ещё первый переход с лишком в пятьдесят дней, мы радостно и весело высыпали наверх при известии: «Берег виден!» Нам представилась колоссальная Столовая гора и примыкающая к ней возвышенности, которая, резко обрисовываясь на синеве ясного неба, постепенно становилась явственнее. К вечеру мы были от ближайшего берега в тридцати милях и пролежали всю ночь под рифленными марселями.

На другой день около двух часов пополудни мы стали входить по лоту на капштадский рейд: глубины уменьшались постепенно от двадцати шести до двенадцати саженей. Капштадт имеет два рейда: Столовую бухту (*Table bay*) и Фальшивую бухту (*False bay*). Первый рейд, при котором лежит город, бывает опасен при господствующих здесь *SO* ветрах, и именно в марте, апреле и июне. В это время года надлежит избирать местом якорной стоянки Фольс-бей.

При входе в Столовую бухту нам представился собственно город. Он расположен амфитеатром при подошве отлогого возвышения Столовой горы, которой ровный хребет тянется длиною горизонтальною линиею. Боковыми границами служат ему Львиный хребет и Чёртова гора. На рейде стояло множество судов разных наций, но преобладающим флагом был великобританский.

*Блок*

# ДВА ГОДА

ИЗЪ ЖИЗНИ

# РУССКАГО МОРЯКА,

ОПИСАНІЕ

КРУГОСВѢТНАГО ПЛАВАНІЯ,

СОВЕРШЕННАГО

ВЪ 1840 — 1842 ГОДАХЪ

НА

РОССІЙСКОМЪ ТРАНСПОРТѢ «АБО».

СОЧИНЕНІЕ

Г. К. БЛОКА.

ТОМЪ I.

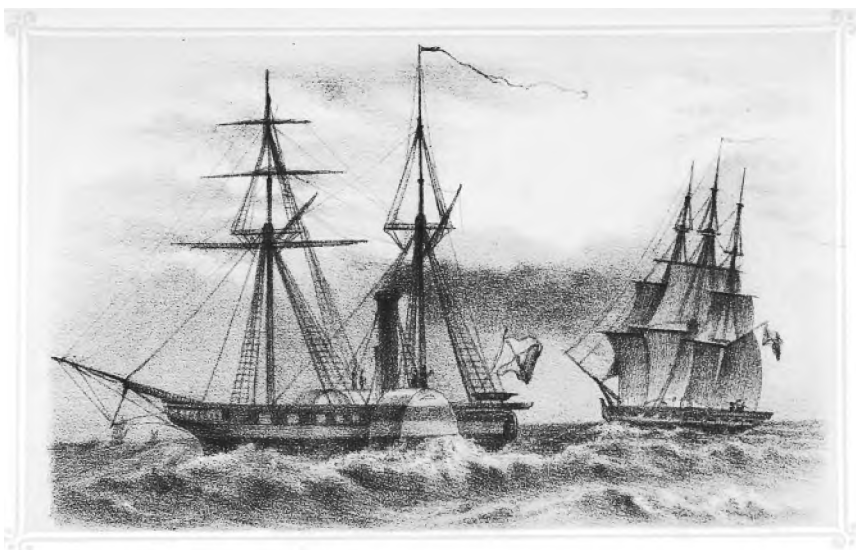


**САНКТПЕТЕРБУРГЪ.**

Въ типографіи Императорской Академіи Наукъ.

1854.

Титульный лист книги Г. К. Блока с автографом Б. И. Пийпа



*Уходъ транспорта съ хронштадтскаго рейда.*



*Тенерифскіе костюмы, шапка и рыбаки.*

*Ангула.*

Иллюстрации из книги Г. К. Блока  
«Два года из жизни русского моряка»

В половине третьего часа мы отдали якорь на расстоянии полумиля от крепости. Потом закрепили все паруса, после пятидесятишестидневного перехода от Канарских островов выправили рангоут, откинули выстрела, спустили шлюпки и к вечеру, как бы утомлённые от трудов и продолжительного перехода, молча любовались величественным видом Капштадта.

По приходе на рейд нас окружило множество лодок с плодами и предложением разных услуг. Более всех поразила нас одна из них, с которой кто-то приветствовал на ломаном русском языке и объявлял, что он кронштадтский, прося позволения взойти на палубу.

В Капштадте, в Африке, услышать русское слово и к тому же из уст кронштадтского жителя! Признаться, нехотя пришло на ум: как его нелёгкая сюда занесла? Он был допущен. Мы пригласили его в кают-компанию, обласкали с русским гостеприимством и разговорились. Тут рассказал наш земляк, что он сын бывшего консула в Кронштадте Г., был в Нью-Йорке, Рио и попал в Капштадт. Здесь женился, обзавёлся торговлею и, разумеется, детьми... Так до Кронштадта ли и своих родных!

Между тем, услужливые рыбаки навезли нам свежей и превосходной рыбы, прислали с берега свежего мяса, зелени, огурцов... Хлопот-то, хлопот было поварам! Всего давай к ужину! Пятьдесят шесть дней сидели на солонине, разнообразя её горохом и иногда герметически закупоренными супами и жаркими, а тут и мясо, и зелень, и виноград, и чего только нет! Вкусен был нам этот ужин; я где-то, помнится, слышал или читал, что большой аппетит сравнивали с безграничностью идей немецкого поэта: в этом случае мы на деле оправдывали это витиеватое сравнение.

Я забыл сказать, что при входе на рейд мы были свидетелями отражения ветра в скалы и утёсы здешних гористых мест: два судна, барк и бриг, сходились контргалсами, и каждое из них шло на фордевинд; но когда они поравнялись в небольшом расстоянии друг от друга, у одного судна обстенило все паруса, и люди, стоявшие наготове, принялись убирать лиселя и брасопить реи. Так велико было отражение, которое изменяло истинное направление ветра на 180°!

Я упоминал уже о времени года, в которое Столовая бухта опасна для якорных стоянок от сильных и жестоко порывистых господствующих здесь *SO* ветров. В это время Столовая гора покрывается густыми облаками, которые накрывают её совершенно, как скатертью, но никогда не доходят до рейда, над которым красуется величественно ясное небо. Эту странную игру облаков объяс-

няют таким образом: Столовая гора составляет некоторым образом рубеж двух совершенно различных атмосферических областей. Возвышенная часть, лежащая к югу, пользуется умеренною, даже отчасти низкою температурою, между тем, как впадина, в которой лежит город и к которой примыкает рейд, имеет знойную температуру, по отражению солнечных лучей на здешних гранитных пиках. Поэтому туманы или облака, наносимые на Столовую гору *SO* ветром, приходя в непосредственное соприкосновение с раскалённою капскою атмосферою, немедленно испаряются, и только воздух, сильно потрясаемый, производит шквалы (порывы). Нередко случается, что при совершенно ясной погоде, без малейших облаков, набегают жестокие шквалы, которыми суда могут быть иногда даже сдрейфованы. Всё это происходит от сгущённого воздуха, в одно мгновение разреженного в знойной атмосфере Капштадта.

Домики Капштадта чрезвычайно милы, опрятны и кажутся решительно игрушками. Город содержится в большой чистоте: присутствие голландцев ясно заметно. В городе много протестантских церквей, присутственных мест, театр, библиотека и ботанический сад. Строение для помещения британских солдат, или казарма, отличается роскошным устройством. Капштадт был основан Фан Рибекком в 1652 г. В 1792 г. он перешёл во владение англичан. Антипатия голландцев к британцам едва ли прекратится когда-нибудь. В самом Капе насчитывают до пятнадцати тысяч жителей; Капская колония содержит сорок тысяч белых и пятьдесят тысяч невольников и готтентотов.

Первобытные обитатели этой страны были кафры и готтентоты. Кафрами называют много племён одного происхождения; язык их один и тот же, хотя и разнится в наречии. Название кафров произошло от арабского слова *кафир*, означającego вообще неверующаго, басурмана. Кафры были найдены португальцами в конце XV столетия и после того несколько сот лет оставались совершенно безызвестными для этнографии. Наконец в начале нынешняго столетия Барров и Лихтенштейн отыскали их, можно сказать, вновь. Оба эти путешественника имели случай познакомиться с племенами, обитающими в юго-восточной части Капской колонии.

Кафры представляют особенный тип африканских племён. Это народ рослый, сильный, отличающийся соразмерностью членов. Цвет кожи довольно различный: у племён, обитающих на поле, *амакоса* и *аматемба*, по преимуществу светло-коричневый; выше к северу — темнее, далее цвет кожи переходит в серовато-чёрный

и, наконец, у делагоабай — совершенно чёрный. Волоса у всех чёрные, курчавые; черты лица самые особенные: высокий лоб европейца, выдавшийся скулы готтентота, одутловатые, толстые губы негра — вот портрет кафра. Борода растёт слабо. Вследствие трудных работ, которыми обременены женщины различных племён кафров, превосходство телосложения, по большей части, на стороне мужчин; впрочем, иногда бывает наоборот, как, например, у аматембов. Наравне с телесною силою вообще все кафры соединяют мужество, ловкость и проворство. Они чрезвычайно остроумны, хитры, веселы нравом, терпеливы. Язык кафров очень благозвучен, богат и гибок; у южных племён встречаются, однако ж, звуки, очевидно, заимствованные из языка готтентотов. Большая часть кафров не имеет никакой религии, даже слова, которым выражалось бы Высшее существо. Поэтому у них нет ни жертвоприношений, ни верования в какие бы то ни было божества. Между ними встречается множество волшебных заклинателей, производителей ненастья и тому подобных «художников», которым платят большие деньги, чтоб снискать их расположение. Старание нескольких миссионеров обратить их в христианство, предпринятая тому лет за сорок, остались совершенно безуспешными, особенно по причине полигамии кафров.

Кафры Капской колонии разветвляются на четыре племени: 1) *амакосы*, обитающие в южной её части непосредственно на границе. В 1834 г. составляли племя в сто семьдесят тысяч человек, в числе которых было от сорока до пятидесяти тысяч воинов; 2) *аматембы*, или *тамбукисы* живут несколько севернее. Они занимают огромные возвышенные равнины, совершенно безлесные, но обильные превосходною травою. Эта возвышенная часть Капской колонии, изменяясь в высоте от двух с половиной до четырёх тысяч футов над уровнем горизонта, пользуется климатом самым умеренным. Аматембы несколько уступают другим племенам в телесной организации, но зато женщины их составляют перл красоты кафригянок. Они кроткого, миролюбивого нрава и, как законодатели некоторой образованности, тона и моды, сльвуть в Капской колонии *кафрскими французами*; 3) *амапонды*, или *мамбукисы* занимают плодородную и хорошо выделанную прибрежную террасу, возвышенную от восьмисот до тысячи футов над морем. Невзирая на многие варварския обычаи, до сих пор сохранившиеся между ними, они чрезвычайно гостеприимны, опрятны и трудолюбивы, почему и стоят гораздо выше остальных им одноплеменных собратий; 4) *зулахи*, или *амазулахи*, или просто *зулы* —

племя весьма необширное, получившее политическое значение лишь в нынешнем столетии. Отличается мужеством, терпением, хитростью, ловкостью и неимоверною атлетическою силою. *Тчака* и *Дингаан*, два обезславленные по неслыханной жестокости брата и бывшие предводители этого племени, возвели его при содействии исчисленных качеств народа на степень страшнейшаго по всей южной Африке. В 1839 г. зулы насчитывали до сорока тысяч воинов. Каждое из этих различных племён кафров распадается ещё на несколько мелких орд, предводимых старшинами, или *инкосами*. Все орды, или *кланы* одного племени признают, кроме того, ещё общаго наследственного повелителя в качестве предводителя. Всякий инкос южных кафров управляет в своём клане неограниченно: даёт законы, голос правосудия и решает на жизнь или смерть.

Кафры вообще народ полукочующий, потому что меняют место своего жительства только по необходимости. Они кормятся просом и молоком, мясо едят редко, потому что жалеют бить свою скотину. Кафры питают антипатию к воде и ея обитателям и не едят никакой рыбы, почему вовсе не занимаются рыбною ловлею. У большего числа кафров все трудныя полевые работы предоставлены попечениям женщин. Мужчины исключительно охраняют стада и ходят на охоту. Техническое искусство кафров стоит на низшей степени образованности, и потому жилища их нисколько не отличаются от готтентотских.

Готтентотами голландцы назвали собственно коренных жителей южной оконечности Африки, которые сами называли себя *анакуа* или *куакуа* и вообще все представляют племя совершенно отдельное от других африканских народов, сколько по языку, так и по физической организации. Грязный, желтовато-оливковый цвет лица, небольшой сдавленный череп и высунувшиеся скулы, придающая лицу угловатую форму, небольшие глаза, приплюснутый нос и толстыя губы, также как и маленький рост готтентота делают его весьма некрасивым представителем племени. Черты лица большей части готтентотов, в особенности стариков, даже отвратительны, толстогубым выдавшимся ртом напоминая не человеческое лицо, а какого-то орангутанга. Невзирая на их чрезвычайную нечистоплотность и пристрастие к неумеренному употреблению крепких напитков кашпгадтские колонисты охотно принимают готтентотов в должности пастухов, кучеров и т. п., потому что уверены в доброте их нрава, услужливости и безропотном повиновении. Число готтентотов в Капской колонии не превышает

пять тысяч человек. Но странное явление в племени готтентотов представляют женщины: они все без изъятия расположены к уродливости. Из смеси европейца с готтентоткою произошло новое племя — *бастарды*, или *грикуасы*, которое готтентота чистой крови далеко превосходит в развитии как физическом, так равно и нравственном. К настоящему времени бастардов насчитывают здесь до двадцати тысяч человек.

Свободное время мы проводили на берегу, ездили по окрестностям, а некоторые из наших офицеров были также и в знаменитой Констанции. Она разделяется на большую и малую, и обе они приобрели европейскую известность своим чудным произведением, констанцским вином.

Констанция расположена в разстоянии двухчасовой езды от Капштадта. Констанцское вино, первое после токайского, получается из лоз (рислинговых), привезённых сюда голландцами с Рейна. Констанцское вино двух сортов: белое и красное, из них последнее слаще на вкус, чем белое. Это вино ценится весьма дорого даже на месте, не говоря уже о Европе, куда часто вывозят второй сорт этого вина из Столовой и Фальшивой бухт, в достоинстве много уступающий настоящему констанцскому вину. Капский портвейн, или *порттак*, как его здесь называют, несравненно лучше английского портвейна самага высокого сорта: это нектар, а не вино! Мадера капская также хороша. Говорят, что она неудобна для пересылки, но опыт доказал, нам по крайней мере, противное: она сохраняла у нас на транспорте свои качества более года. Вообще все произведения этого рода превосходны в Капштадте; достоинствами своими оне обязаны, без сомнения, отличному свойству здешняго винограда: он вкусен, сладок до приторности и удивительно сочен. Лозы капскаго винограда весили иногда до четырёх фунтов. Раз как-то из любопытства я сосчитал число ягодок одной кисти: их было до девяноста трёх. Виноград констанцкий ещё более вкусен и сочен.

Съехав однажды на берег для наблюдений, которыми мы были в то время заняты, поверяя хронометры, Т. и я вздумали подняться на Чёртову гору (*Devels peak*). Вершина ея казалась нам так близко, что мы, недолго думая, без завтрака, истребив только натоцк по одной кисти винограду, весело пошли за город для приведения в исполнение задуманнаго. Час был десятый в начале, утро, по обыкновению, прекрасное, и мы, легкомысленные мечтатели, хотя и знали, что Чёртова гора имеет до трёх тысяч трёхсот фут вертикальной высоты, нисколько не рассчитывали на отлогость



возвышения и припеваючи шли далее и далее, воображая, что к обеду, часам к двенадцати, будем непременно назад. По прошествии одного часа трудной и утомительной ходьбы по песку и крупному песчанику, Т. вздумалось обернуться и взглянуть на правильные строения города.

— Немного же мы подвинулись к пику, — говорил он мне, вытирая с лица пот. — А идём более часу!

Мы сняли сюртуки — жара была боле тридцати градусов по Реомюру — и вопреки усталости и пробудившемуся в нас сомнению в успехе предприятия всё-таки шли далее в гору. Дойдя до леса, особенно замечательного деревьями, которые при малейшем дуновении ветра меняли зелёный цвет листьев в серебристый, что в некотором отдалении от них казалось чрезвычайно красивым и фантастическим, мы стали встречать капские тюльпаны и разные красивые цветки. Мы их усердно срывали, не замечая, что ноша становилась всё более и более неудобною, ноги начинали передвигаться гораздо медленнее, а пик... злодейский пик был всё так же близок! Красивыя травки пробивались из расклин, маленькия птички беззаботно порхали по кустам, с легкостью перебираясь с одной ветки на другую, и тут-то мы решились в первый раз отдохнуть. Сигары были с нами, покурили, поболтали, посмеялись нашему предположению о возможности скоро взойти на гору, и через четверть часа с твёрдым намерением, каких бы усилий от нас ни потребовало достижение пика, непременно взобраться на его вершину победителями и проложить таким образом *первый* путь на Чёртову гору, беззаботно пошли далее. В Капштадте нам рассказывали, что дороги на Devels реак нет; даже не знали, бывал ли кто на этой горе. Всё это как нельзя более подстрекало наше самолюбие, и, несмотря на пробудившийся аппетит, мы были так же непоколебимы в своих основаниях, как пик, манивший нас на свою скалистую вершину.

По мере нашего шествия усталость увеличивалась и, главное, жажда становилась невыносимою. Но, горе! Ни ручейка, ни лужи, где можно бы хоть несколько освежиться! Всюду раскалённые камни, местами горный тюльпан, трава... но всё это сухо, совершенно без влаги! Вдруг мне послышалось журчание ручья. Я с радостью бросился в ту сторону, откуда слышался приятный шум, но едва подбежал к утёсу, за которым мечтал увидеть ручеёк, у меня сорвало ветром шляпу и унесло далеко... далеко *под гору!* Идти без шляпы — дело опасное: лучи знойнаго солнца могли бы иметь вредное влияние на голову. Спуститься за нею, правда, не трудно,

но достигнуть потом прежней высоты по песчаной крутизне тяжело. Из двух зол пришлось выбирать меньшее. «Эол, эол! — думал я, догоняя шляпу, — подшутил же ты уж слишком жестоко надо мной! Аллах тебе судья!»

Шествие наше на гору было сопряжено с одним важным неудобством: сделаешь шаг вперёд, а на три скатишься назад. Это происходило от двух причин. Во-первых, от того, что отлогие местами возвышение горы было иногда чрезвычайно круто и, во-вторых, что на этих местах, как нарочно, было много крупного песчанику. Но мы не отчаивались, шли далее и далее и добрались, наконец, до маленького грота, который был выделан в скале природою совершенно как человеческими руками. Здесь мы отдохнули несколько более первого раза и всё-таки изнеможенные продолжали путь. По этой полосе возвышенности пика встречали мы попеременно роскошную геранию и прелестное алоэ. Но до них ли было нам, голодным, истощённым жаждою, измученным ходьбою и невыносимым жаром? Мы шли, частенько ползли, чтоб не скатиться, старались, решительно работали у некоторых скал, чтоб взобраться на них, и, к общему нашему удовольствию, вскарабкались кое-как на одну из возвышенностей, примыкавших к пику. Отсюда оставалось не слишком далеко до самой вершины, ещё одно усиленное напряжение — и мы на Devels пике...

С этой вершины представился нам город, как на блюдечке. Суда казались корабельными баркасами, буруны у побережья были неподвижны, эхо повторяло величественно каждое слово и... и верный и незабвенный спутник мой Т. пришёл в лирический восторг. Да простит он мне великодушно, если я скажу, что его одушевлённый экспромт:

*Ничто покой не нарушает;  
С цветами шепчется трава...  
И только эхо повторяет  
Прознесённые слова! —*

мне чрезвычайно тогда понравился. Отдохнув здесь несколько минут и сомнительно взглянув на последнюю крутизну Чёртовой горы, мы твёрдо решились подняться на пик без отдыха и тронулись с места. Не унывая, мы работали и ногами, и руками. Соревнование усугубляло наши старания, и, наконец, по прошествии более трёх четвертей часа стали мы победителями на высочайшей точке Devels пика. Торжественное ура, повторенное глухим эхом, ознаменовало нашу победу, и мы в совершенном безисии бросились на траву. Срывая горные лилии, которые покрывали

иные места пика во множестве, и находя в них по несколько капель отрадной влаги, мы высасывали её, и, растянувшись, безмолвно отдыхали на пике, на который в то время нанесло густое облако. Тюльпаны, алоэ и множество незнакомых мне растений покрывали остальную часть пика, сторона которого, обращенная к рейду, оканчивалась вертикальным обрывом саженей до восьмидесяти. Когда мы собрались в обратный путь, по часам было без десяти минут пять. То, что при входе на пик нам препятствовало, теперь послужило в пользу: шаг сделаешь, а десять скатишься по камням! Мы не шли, а летели, потому что не чувствовали под собою ног, которые были в самом жалком и плачевном состоянии.

Наконец, к восьми часам вечера, притащились мы кое-как к городу. Можно себе представить, в каком положении явились мы в Hotel Victoria, где, удовлетворив аппетиту и утолив жажду, остались ночевать. На другой день явились на транспорт и откровенно сознались в наших «рыцарских» похождениях. Много было хохоту, много дружеских насмешек над нами, но, как бы то ни было, мы первые были на неприступном пике!

Дней через пять сопутствовал я некоторым вашим офицерам на Столовую гору, которая выше Чёртовой без малаго двумястами футами. Узнав на опыте неудобство голодного странствования по африканским хребтам, мы нагрузили порядочный ягдташ провизиею, вином, водой и с разсветом отправились в путь. Ягдташ несли попеременно. Дорога шла по ущелью и была несравненно удобнее проложенной мною и Т. на Чёртову гору. На этот раз я отважился даже взять с собою ружьё, которое оставил, однако, под камнем на половине дороги. К полдню мы расхаживали по ровной поверхности этого гигантского стола и досыта налюбовались чудной панорамой, которая величественно разстилалась перед нами. Погода была прекрасная, завтрак как нельзя более по вкусу: вода, вино, сигары... Да при таком комфорте, кажется, я не отказался бы от прогулки на Давалагири, — право!

К восьми часам вечера мы были уже на транспорте и рассказывали наперебив подробности нашей приятной и весёлой прогулки на Table mountain.

Между тем, наступила и масляница, но, разумеется, мы могли только вспоминать о ней. Этот разнообразный, весёлый и шумный карнавал нашей Православной Руси приводил нас ко многим воспоминаниям: о спектаклях, балетах и балах, о Моцарте и Беллини, об Асенковой (известие о смерти Асенковой мы получили в Камчатке)

и Самойловых (Варвара Николаевна Асенкова, актриса, звезда Александринского театра, скончалась 19 апреля 1841 г. — *Ред.*)! Веселье, раздолье у нас на Руси в эти дни! Хорошая санная дорога, щегольские экипажи, поездки и за город, и туда, и сюда, шубы и муфты гуляющих — всё это можно бы теперь встретить в Петербурге, а мы в Африке. Вместо правильных и окрашенных стен разнообразной архитектуры домов у нас перед глазами дикая, гигантская скалы Капштадта, кругом ароматическая зелень, столетние деревья в цвету и растут дико, везде виноград — лакомишься и думаешь о мороженом...

На здешнем рейде стояла прекрасная шкуна, захваченная английскими крейсерами по подозрению в торговле невольниками. Действительно, на ней нашли несколько сот невольников, предназначавшихся на продажу в Вест-Индию.

Вот, кстати, интересное происшествие, рассказанное мне очевидцем, шкипером одного коммерческого бригаа. Это было под вечер знойного, палящего дня. Мне хотелось развеяться. На транспорте было как-то скучно, общество наших офицеров разъехалось по окрестностям: иные в дивную Констанцию, другие на Львиный хребет.

Я съехал на берег. Приятная наружность Капштадта, по улицам которого я бродил, находилась в то время под влиянием душливо-жаркой атмосферы, по Реомюру было за тридцать градусов. Я зашёл в кафе-ресторан, скромный, не изысканный по убранству, но чистый, опрятный, щеголявший изящною простотою. Мне дали лимонаду, мороженого и превосходную гавану. Я кейфовал, бессознательно следя за клубами полупрозрачного голубого дыма, едва заметные струи которого вследствие строгих атмосферических законов, извиваясь в неуловимых и грациозных узорах, занимали моё воображение, воображение усталое, измученное, или, вернее, на этот раз как-то ленивое. Я ни о чём не думал, а смотрел только и был совершенно доволен этим моральным и физическим спокойствием, которому многие и многие могли бы позавидовать, потому что в нём проглядывала безпечность, хотя, правда, и минутная, но зато самая полная безпечность!

Это ли обстоятельство, костюм ли, наружность ли моя изобличали во мне русского — не знаю, но ко мне подошёл каптейн, с обыкновенною нецеремонностью моряка, и, подсев подле меня на стул, сделал вопрос: не с русского ли я военного судна. Я отвечал утвердительно, мы разговорились. Его интересовало знать, с какою целью мы посещали Капштадт из дальних, по его выражению, вод Фин-

скаго залива, омывающих берега окрестностей Петербурга, этой изящной столицы обширного Русскаго царства.

Я удовлетворил его любопытству. Ему понравилась заботливость нашего правительства, не щадящаго расходов для благосостояния своих подданных, разбросанных на огромном пространстве обитаемой нами планеты.

— Я сам бывал в Петербурге. Чудная ваша столица, Петербург, — говорил он с выражением, в котором высказывалось удовольствие, одушевлявшее его при этих воспоминаниях. — Но много утекло воды с тех пор. Я был тогда молод, а теперь, как видите, сед.

Он говорил это как-то с грустию. Впрочем, он был ещё бодр, здоров и свеж для человека его лет, ему было, судя по наружности, лет пятьдесят с небольшим.

Этот незнакомец принадлежал к числу тех людей, которые могут понравиться с первого взгляда. Откровенность и нехвастливость, отзывавшаяся в его чистосердечной беседе, лета, доказывавшая опытность, всё привлекало моё внимание к его разговору, резкому, но исполненному такта, и внушало мне какое-то необъяснимое уважение к нему. Моряку, молодому летами и опытом, общество подобнаго человека мало того, что приятно и занимательно, оно даже отчасти и поучительно. К какому бы роду занятий и сословия вы не принадлежали, всё же это не то, что служба людей, посвятивших себя исключительно морю. Вы встретите тут радости, удовольствия, ужас, опасности, горе и лишения... Тяжёл, правда, опыт везде, но в деле морском в особенности: он приобретаетя десятками лет.

— Ну, что, скажите, — заговорил опять незнакомец, — у вас новаго в Кронштадте? Эта уютная точка небольшого острова была очень удачно избрана вашим великим преобразователем России Петром I: прекрасный рейд и спокойныя гавани. Хотелось бы мне, признаться, побывать в тех краях ещё раз, но вряд ли исполнится моё желание. Я, можно сказать, совершенно погряз в торговле с Восточной Индией и Южною Америкою. А скоро ваш капитан думает оставить Капштадт?

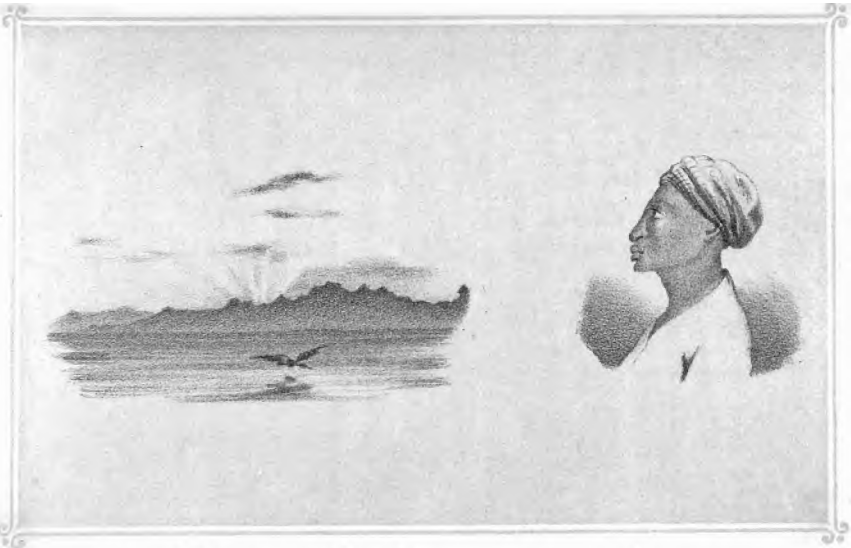
— Быть может, на днях, — отвечал я ему.

— И куда думаете зайти на пути? Вероятно, в Маниллу?

— Вы не ошиблись, но прежде, нужно вам сказать, нам следует зайти в Сингапур, обогнув северную оконечность Суматры. Это было желание нашего высшего морскаго начальства, на исполнение котораго наш капитан имеет форменное предписание.



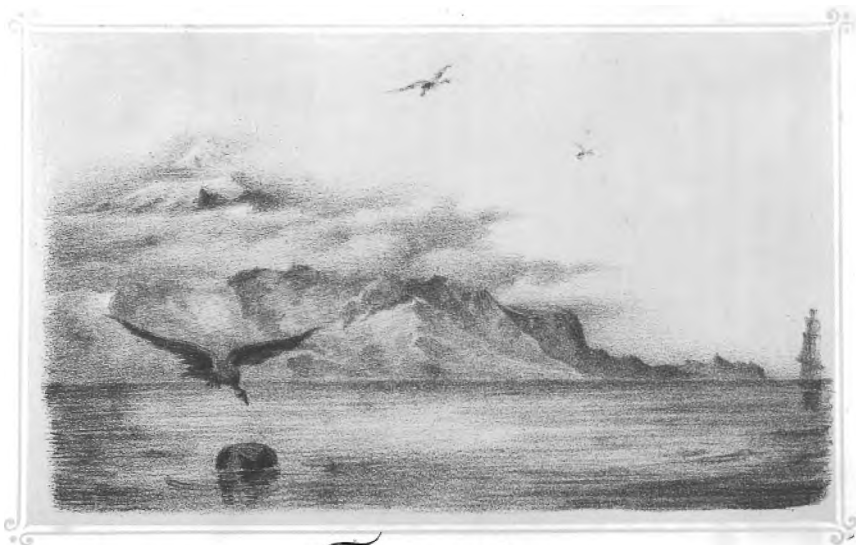
*Тенерифские костюмы: испанецъ и испанка!*



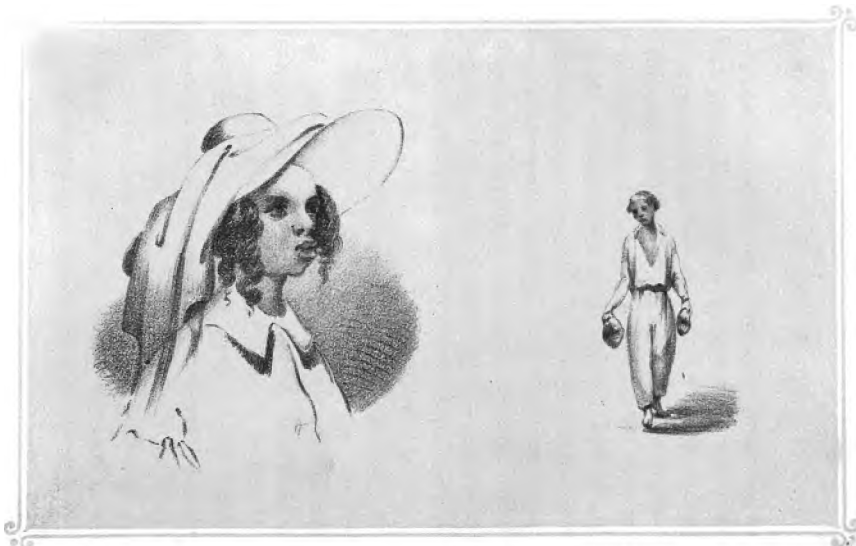
*Мысль Добраго Надежды!*

*Надпись.*

Иллюстрации из книги Г. К. Блока



*Шенридерскій пикъ.*



*Катская негрятля.*

*Негръ, продавецъ фруктовъ.*

«Два года из жизни русского моряка»

— Вот как. Да, мне самому случилось плавать Малаккским проливом. Оно, знаете ли, неприятно и даже опасно...

— В отношении к чему? Не разбоям ли? — улыбаясь, перебил я, было, его.

— Нет, — отвечал он довольно серьёзно, — не то, а по жестоким шквалам, которые называются в тех краях *суматрами*, и, признаюсь, разрушительную силу которых я не желал бы вам испытать. А что тамошние разбои! Пустяки! Прошло время каримонских пиратов! Нынешние малайцы, нужно вам сказать, несколько потихли, сделались, так сказать, ручными. Но, конечно, пальца в рот им не кладут. Откусят, мошенники!

— Не сомневаюсь! А странно, как поразмыслишь, что эти люди так медленно и, по-видимому, так неохотно поддаются влиянию здравой философии разумных существ, то есть человечества. Ведь посмотрите, даже звери, конечно однородные, не отнимают друг у друга жизни, этого драгоценнейшего дара земного бытия. Бросьте им тот же предмет — пищу. Они подерутся, погрызутся — но тем ведь и кончат. А человек доходит иногда до того, что готов из-за золота убить своего собрата, лишит его, следовательно, того сокровища, которым он, как хотите, во всяком случае дорожит выше всего.

— Это верно. Но согласитесь, однако, что иногда можно сделаться разбойником против воли и душить своего собрата именно из-за золота, как вы выразились, — сказал он мне тоном, который мог бы привести более робкое и неопытное существо, чем ваш покорнейший повествователь, к какому-то безмолвному осуждению.

— Не знаю, — отвечал я ему нерешительно, — даже сомневаюсь в возможности подобной неволи, которая могла бы меня принудить к такому гнусному и безчеловечному варварству.

— Не знаете, а сомневаетесь, молодой человек! — возразил он совершенно хладнокровно. — А это именно потому, что вы молоды.

— *Boo!* — обратился он к одному из прислуги кафе-ресторана, — *two glasses of brandy.*

Я, было, принялся его благодарить, отговариваться, что не пью этой смеси, которую действительно ненавидел, но куда! Мой *captain*, от которого веяло отчасти алкоголем, и слышать ничего не хотел. Он заметил, что ему до сих пор не случилось видеть моряка, который отказывался бы от такого освежающего нектара — стакана *brandy and cold water.*

Принесли стаканы, тогда наша беседа пошла бодрее.



— Да, да, сударь, — продолжал он, предлагая мне чокнуться, — это именно от молодости. Поверите ли вы, например, что капитан бостонского брига, имеющий удовольствие с вами говорить, был однажды разбойником, но, конечно, не по влечению, а по неволе?

Вопрос, согласитесь читатели, был оригинален и интересен. Я не успел на него ответить, как воображение и физиономия мои, как обыкновенно в подобных случаях, сделали уже тысячу вопросов: «как? что? где? когда? каким образом? может ли быть? вы шутите?» и много тому подобного.

— Вот, видите ли, — прибавил он с довольною миною, заметив моё удивление и вопросительный взгляд. — Допейте этот стакан, и я объясню вам подробности обстоятельства или приключения моих молодых лет. Как купец, думаю, могу от вас требовать этой дани? Согласны вы? — прибавил мой весельчак, от души смеясь.

Я, исполняя его желание, не спускал с него глаз и рассмотрел при этом на правой щёке его следы длинного и широкого рубца, глубоко и давно врезанной раны. Я обратился весь в слух. Событие мой продолжал прихлёбывать и описывать свой интересный эпизод молодости таким образом:

«Я был мальчишкой лет восемнадцати, в Вест-Индии. Бременский барк, на котором я прибыл туда из моего отечества, был мною оставлен по маленьким капризам. Мой капитан был человек строптивого характера, горд, как британский квакер, но известен в своём деле как отличный и отважный моряк. Он знал моего отца, любил покойнаго и хотел вывести меня, как говорится, в люди. Поэтому в обращении со мною он был постоянно строг, взыскателен и не давал мне, признаться, случая нежитья. Я был и на марсе, крепил брамсели и прислуживал у него в каюте: чистил платье, сапоги и прибирал за его бульдогом. Эта проклятая собака досаждала мне, бывало, более всего. Сколько раз я собирался ей своротить шею, но животное точно предчувствовало мой замысел и всегда огрызалось на меня, как разъярённый тигр, когда я даже просто подходил к нему, чтоб погладить. Однажды я только что успел прибрать палубу, не успел ещё даже бросить самодовольный взгляд на её чистенькую поверхность, глядь, будто назло, бульдог изгадил палубу грязными лапами, чтоб заставить меня прибирать снова. Согласитесь, это хоть кого бы взорвало! Я взял лопарь и так ловко огрел им своего досаждателя, что, признаюсь, не хотел бы в то время быть в его шкуре. Остервенившееся животное бросилось мне на грудь, как африканская гиена, но я был силён. Взял его за шиворот и так неудачно оторвал и отбросил от себя

к роstrам, что несчастный бульдог переломил себе заднюю ногу о бугель запасного брам-рѣя. Капитан взбесился и... как друг моего отца дал мне пощёчину.

Я был молод и, натурально, не мог стерпеть такого личного оскорбления, вследствие которого и отказался служить на судне. Капитан хотел употребить силу, но всё было напрасно, я сошёл на берег. Прошла неделя. Деньги были на исходе, нужно было думать о месте. Я бродил из шинка в шинок, пил, правду сказать, иногда неумеренно, как говорится, с горя, и дошёл вскоре до того, что сидел, наконец, в шинке на последние деньги. А это, я вам скажу, ужасное положение, видеть свой кошелёк пустующим и не иметь к тому же ни крова, ни хлеба, ни даже какого-нибудь места в виду.

Мне было грустно, чувство сожаления и раскаяния стало уже, было, заглядывать ко мне в грудь. К чему, думал я, эта неуместная амбиция? Велика важность, что тебе дали пощёчину. От товарища, к тому же сильнее тебя, стерпчивал подчас и по двадцати, а тут и за честь ухватился: нет, дескать, уж этой личности я не стерплю! Глупо, право, глупо. Согласитесь, что глупо!

Таким-то вот образом я рассуждал за стаканом грога. В этом шинке, нужно заметить, незадолго до моих логических умозаключений, вызванных моим действительно незавидным положением, явился какой-то незнакомец, тип американца или Yankee, как их обыкновенно называют. Он сидел в углублении нашего шумного общества и изподлбья рассматривал каждого по одиночке. Убитый дух мой, а может быть и нейтральность, которой я держался посреди этого буйного веселья, обратили, должно быть, на меня особенное внимание этого американца. Он подсел ко мне, спросил о двух-трёх посетителях, игравших большую роль в этом шинке, предложил стакан грогу и разговорился. Он был приветлив, внимателен в беседе и чрезвычайно как любопытен: расспрашивал меня о малейших пустяках, которые его между тем, по-видимому, очень интересовали.

Я не замедлил, разумеется, рассказать ему своё горестное положение, и едва только успел объяснить, что ищу случая попасть на судно, как незнакомец мой, видя во мне сильного и здорового парня, протянул руку и сделал предложение идти с ним на шкуне, на которой сам он был боцманом. Я, конечно, обрадовался этому предложению, даже не сумел скрыть своего восхищения, когда он мне обещал сорок пиастров месячного содержания. Пошла попойка. Мой боцман хлопотал около меня, как заботливая нянька, смотря

в глаза своему любимому дитяти. Мы развеселились и продолжали тянуть грог. В последнем я старался даже выказать своё молодечество, и потому скоро развязал свои болтливый язычок. Я спросил у него десять пиастров в счёт жалованья. Он дал мне двадцать. Весело, думал я, служить на таком судне и с таким добряком-боцманом, у котораго можно иметь постоянный кредит. Денег было у него много, все дублоны и заманчивыя гинеи.

Я был счастливейшим из смертных, получив золото... Остального, нужно сознаться, я хорошенько не припомню. Всё ходило вокруг меня, как тени фантазмагории. Я обезумел от радости, но более, разумеется, от вина. Этими жалкими минутами морального и физического онемения я продал свою свободу и волю, продал бы себя на лопарь виселицы, если б Провидению не угодно было меня спасти самым счастливым образом. Вы, может быть, не поверите, молодой человек, что я и теперь ещё не могу вспомнить без ужаса об этой каторге, на которую я себя продал за несколько стаканов грогу? Слушайте.

Я просыпаюсь под утро, озираюсь... и не могу взять хорошенько в толк: где я? Наконец вижу койки и спящих людей. Я догадался, что нахожусь в палубе какого-то судна. Но какого, как я сюда попал — не помню! Сосед мой, заметив моё удивление, предложил мне несколько вопросов, в которых изъясил также и похвалу за мою способность напиваться до совершенного безчувствия. Слышу всплески у водореза, чувствую качку. На палубе беготня: люди брасуют реи и осаживают шкоты. “Кой чёрт”, — думал я, и хотел, было, подскочить к люку.

— Не горячись, Yankee, — проговорил прежний голос, — ты под вахтой и не имеешь права выйти на палубу. Не то, смотри, подавишься свинцовыми желудями!

Я оробел. Собравшись, однако, с духом, я пристал наконец к своему соседу, чтоб он мне объяснил, по крайней мере, где я и кому обязан за ночлег и одолжение, что меня “прибрали” вчерашняго числа к месту.

— Э, брат! — продолжал тот же сосед, — ты, как я посмотрю, ещё зелен: видно, из вербованных?

— Как из вербованных?

— Да так же. Тебя вчера накатили, а теперь ты здесь, на невольничьем судне, идёшь в Африку за неграми. Если мы избегнем всякой неприятной встречи с проклятым крейсером, будем иметь золото, а на него и все удовольствия нашей суетной жизни, которою, воля твоя, надобно уметь пользоваться.

— Что вытаращил бельма? — продолжал этот изверг. — Достань-ка мою трубку да подай свёрток табаку... Вон, около бимса, поближе к полуборту...

— Ты демон, или человек? — проговорил я умоляющим тоном.

— И то, и другое. Для бедняка малый добрый, а для богатого демон.

— Но, заклинаю тебя всем для тебя священным... Спаси, избавь меня от этого гнусного соучастия в деле, в котором я не могу быть тебе полезным. Я не переживу этого пятна.

— Малодушие! — пробормотало это животное и засмеялось. — Впрочем, пожалуй: если хочешь, чтоб я тебя припрятал и спас, но, разумеется, не от смерти, а от дальнейшей жизни, изволь: сего дня спущу на балластине ко дну! Чудак, посмотри: мы в море, далеко уже от берегов, куда же я тебя высажу?

Я совершенно опешил. Могильное дыхание, которым веяло от его убеждений, казалось, долетало до моих уст. Сердце моё сжалось; в нём теснились страшные думы! Я горько зарыдал...

Вы знаете, что чувство сострадания к ближнему иногда не совсем чуждо даже пиратам. Видя во мне человека молодого, нечаянно или, вернее сказать, силою взятого на грабёж, он пожалел обо мне, припомнив, что чувствительность, выказавшаяся у меня в эти минуты горькими, чистосердечными слезами, не могла согласоваться в моём характере с преступными намерениями, к исполнению которых окружавшее меня общество летело на всех парусах. Он принял во мне участие, обещал содействовать моему побегу, как только представится первая возможность к тому, и пожал мне руку, заметив: “Ты брат, как вижу, не из числа храбрых. Не можешь быть нашим товарищем! Я тебя спасу”.

Я, волею и неволею, сблизился с этим человеком. В течение всего времени, как я находился на *практическом* судне, он был моим постоянным и сильным покровителем. Дни шли за днями. Я скучал, но под конец, как человек, разумеется, свыкся с грустной идеей, которая меня постоянно преследовала. Таким образом, я осмотрелся на судне. Оно было вооружено двенадцатью орудиями и имело большой запас абордажного оружия. Экипаж судна был многочислен: он состоял из восьмидесяти человек, не считая капитана и его шести помощников. Капитан был родом негр и молчалив, как истукан: я ни разу не слышал, чтобы он что-нибудь говорил, кроме приказаний по управлению судном. Его худощавое, медного цвета лицо было оживлено электрическим блеском больших глаз. В них было, должно быть, много магнетизму,

потому что одним взглядом он мог приковать каждого на месте. Одевался он всегда в широкие панталоны и матерчатую куртку, а на голове носил соломенную шляпу. Два заряженных пистолета и малайский крис (кинжал) довершали костюм его.

Жизнь на таком судне и с таким начальником была совершенный ад. Всякий заботился только о себе, недоверчиво поглядывая на другого. И в этом вертепе самых закоренелых разбойников и злодеев мне пришлось провести более трёх месяцев! Можете представить себе моё положение! Нужно было взглянуть на смесь гнусных бродяг, составлявших экипаж судна. Тут были французы, итальянцы, англичане, сардинцы, американцы, негры и индейцы. Вахтенный, его помощник и боцман были обыкновенно вооружены, носили заряженные пистолеты и кинжалы. Люди, то есть матросы, не смели между собою говорить, всё делалось молча. Старший помощник капитана, в котором мне не трудно было узнать виновника моего несчастья, выдававшего себя в проклятом шинке, где мне было суждено с ним встретиться, за боцмана, был родом американец, высокий, худощавый, мускулистый и сильный мужчина. Остальные власти судна уступали ему не во многом: народ был вообще крупный, что называется отборный.

Относительно нашего перехода из Вест-Индии в Америку, я не могу вам рассказать подробностей. Помню только, что мы пришли без особенных приключений к африканским берегам около Бенгуелы, зашли в небольшую бухту, бросили в ней якорь и приступили к покупке негров на разное тряпье, бусы, вино и тому подобную дрянь. Торг шёл успешно. Подводы негров не прерывались в течение шести дней, так что к концу этого срока у нас было в трюмах до двухсот человек скованных невольников. Наш капитан узнал чрез разных пронырства о другом невольничьем судне, стоявшем в то время в другой бухте у нас по соседству, на котором происходила также закупка негров и которое уже имело их в наличности, как утверждали, до четырёхсот человек. Наш разбойник, сообразив своё превосходство в силе, решился их отнять силою оружия, чтоб пополнить таким образом свой груз “без дальних хлопот”.

Мы снялись с якоря. Под вечер вошли со злобными намерениями в ту бухту, в которой стояло предназначенное уже к расхищению судно. Убравшись на палубе и закрепив паруса, наш начальник приказал спустить шлюпку, на которой он отправил своего главного помощника к капитану стоявшего с нами невольничьего судна с хладнокровным наказом объяснить ему, что, так как

груз его шкуны не полон, и он не намерен ожидать новых подвод негров, что могло бы протянуться слишком долго, то не угодно ли будет без дальних околичностей прислать ему двести пятьдесят человек из закупленных невольников за анкерок рому или же приготовиться защищать права собственности силою оружия. Разумеется, на это дерзкое требование последовал ответ, который отзывался тем же нахальством. Начался бой, кровопролитный, жестокий бой, кончившийся тем, что вместо двухсот пятидесяти негров к нам перевезли на шкуну триста человек. Этим изверг наш был совершенно доволен: пятьсот человек негров — это груз в сто пятьдесят тысяч пиастров!

На другой день после битвы, в которой, благодаря Богу, мне не пришлось принять ни малейшего участия, мы налили пресной водою, запаслись провизиею и снялись с якоря. Не прошло семь-восемь дней нашему плаванию от африканских берегов, как на горизонте показалось небольшое двухмачтовое судно под английским флагом: это был крейсер. Мы продолжали идти своим путём, между тем как крейсер стал гнать к ветру. По мере нашего приближения друг к другу мы рассмотрели, что это была небольшая военная шкуна. Разбойник был совершенно спокоен, увидев, что будет иметь дело с равносильным неприятелем. Часа через два у нас заштило, между тем как крейсер мог пользоваться полосой маловетрия и постепенно к нам приближаться. К вечеру, за час или за два до солнечного заката, мы сблизились друг с другом на расстояние пушечного выстрела. Крейсер стал требовать, чтоб мы показали флаг, разбойник противился. Раздался выстрел... Ядро пролетело под кормою, другое оборвало у нас несколько снастей, и англичанин, убедившись в явном сопротивлении, стал готовиться к бою.

“Damn your eyes!” — пробормотал наш безсловесный изверг и приказал отвечать тем же. В две минуты двенадцать орудий были готовы к услугам крейсера. Началась битва, хладнокровная, обдуманная, тактически верно рассчитанная. Крейсер маневрировал проворно и храбро, разбойник дрался отчаянно. Залп за залпом раздавались в спокойной и густой атмосфере, и нависшие тучи, молчаливо созерцая борьбу двух противников, казалось, грозили разразиться над нами. Оглушительный рёв орудий с силою потрясал воздух, стоны и вопли полуубитых и раненых раздирали мою душу, но ещё более терзала меня мысль, что я в пылу легкомысленного заблуждения обрёл себя на столь гнусное соучастие в безчеловечном поступке. Поверьте, в те тягостные и мучитель-

ные минуты мне было бы легче умереть, чем машинально повиноваться приказанию разносить по орудиям кокоры с картузами, силою которых мои товарищи, эта неистовая толпа злодеев, громили невинного, полуизбитаго крейсера!

...Через четверть часа мы рассмотрели в дыму в довольно близком от нас расстоянии своего противника. Разбойник-капитан приказал взять крючья и сцепиться на абордаж. Высокий американец стал ободрять людей, но это было совершенно напрасно: все люди наши понимали, что им надобно защищать свою жизнь, и инстинктивное чувство самосохранения, понятное всякому, гораздо лучше воодушевляло экипаж разбойничьяго судна.

Наконец мы свалились. Резня пошла страшная. Нельзя передать всё, что было в ней ужаснаго. Первый, вошедший на палубу крейсера, был американец. Длинный разбойничий нож его повергал с каждым ударом несчастных англичан. Неистовая толпа его товарищей пришла в бешенство, и в десять минут участь *военной* шкуны была решена. Пощады не было никому: всех перерезали!

Представьте себе картину этого разбойничьяго поступка. На палубе потоки крови, разбросанные и изуродованные трупы, плачь несчастных людей, на коленях умоляющих о пощаде, и в заключение остервенение разъярённых разбойников, с которым они брали этих людей за ворот, вонзали в сердца смертоносное лезвие недостойных кинжалов и бросали затем трупы их в конвульсивном состоянии за борт, где несколько акул с жадностью встречали свою полуживую добычу. Это была страшная, раздирающая душу картина. Простит ли мне правосудие нашего Творца то кровавое пятно, которое я положил на себя в ту минуту, когда один из команды крейсера распорол мне тесаком правую щёку и хотел нанести последний удар кинжалом, а я, отмщая за свою жизнь, поразил его! Оправдывать этот поступок не берусь, но думаю, что и вы поступили бы на моём месте точно так же. Как ни горька, ни солонна нам подчас наша жизнь, а мы, люди, ею много дорожим и готовы решительно на всё, если увидим себя, как говорится, на ниточке.

Окончив убийства, наш разбойник взял шкуну на буксир и пошёл далее по назначению. Прибыв к бразильским берегам, разбойник прежде всего продал судно, этот “удачный приз”, как он выражался. “Подожди, бедняк, — говорил мне мой товарищ-доброжелатель, — мы скоро тебя спровадим, не зевай только”.

И действительно, при свозе негров-невольников на берег, пользуясь довольно тёмною тропическою ночью, мой покровитель

вызвал меня наверх, провёл со мною с полчаса на палубе, всунул мне в руку две гинеи, дал несколько предостерегательных наставлений и тихонько спустил меня на шкёрте за борт. Потом, опустив ко мне довольно большое ведро, проговорил шёпотом: “*Oh right, go on ahead!*” и скрылся за сетками.

Тогда шёл прилив. Он быстро понёс меня за корму проклятой шкуны. Отплыв довольно далеко от нея, я просунул левую руку в шкерт ведра и стал пригребать к берегу, на который вышел спустя полчаса на небольшом выдавшемся мысе, разставшись таким образом навсегда с бездельниками, среди которых, как уже вам говорил, я провёл более трёх месяцев».

Этими словами мой повествователь окончил свой интересный рассказ. Не знаю, и потому не утверждаю, до какой степени он справедлив, но слышал его от человека, по-видимому, весьма положительного.

— Ну, видите, молодой человек, — продолжал мой словоохотливый captain, — не прав ли я? Разве нельзя сделаться разбойником против воли?

— Признаюсь, — отвечал я ему, — это был ужасный случай. А неизвестна вам, скажите, участь этих негодяев?

— Отчасти. Спустя лет пять я был в Рио-Жанейро и, лавируя по рейду, проходил под кормою английского блокшифа, с которого, к величайшему моему удивлению, меня кто-то приветствовал, громко и явственно называя по имени. Я стал всматриваться и узнал в нём своего избавителя с невольничьего судна. Тихий ветерок едва подвигал нас мимо блокшифа, и мы могли поменяться несколькими словами.

— Душевно рад, любезнейший, — говорил мне этот несчастный человек вполголоса, — что ты не пропал при моём посильном пособии в побеге. Не думал я тебя встретить за день до моей смерти: завтра я буду на виселице. Не поминай, брат, лихом!

Сердце моё облилось кровью, когда до меня долетели эти слова, сказанные без малейшего сожаления о вечной разлуке с земным бытием и так хладнокровно, что я, признаюсь вам, прослезился за этого преступного грешника, окаменелая душа которого высказала такое презрение к жизни.

— Вы были совершенно правы, — продолжал он, обращаясь ко мне, заметив, что не понятно, как в человеке могут развиваться столь преступные намерения против своего собрата.

Таким образом мы побеседовали ещё с полчаса. Время подходило к одиннадцати, а с полуночи мне следовало на вахту, почему



я невольно должен был прервать своего словоохотного собеседника и, простившись, удалиться на вечернюю шлюпку.

На рейде был мёртвый штиль. Ясный свод неба украшался мириадами сверкающих звёзд, шлюпка неслась быстро к транспорту. Угрюмая и мрачная мысли, которыми сердце моё было преисполнено, мало-помалу исчезли, и у меня осталось одно воспоминание о почтенном каптэйне, рассеявшем меня за сигарю таким занимательным рассказом.

Земляк и капский знакомец наш, Гасе...н, выдумал, было, диковинную вещь, и всё это не более как для того, чтоб нам угодить! Не знаю, как поступили бы другие на нашем месте, но мы, по крайней мере, отказались от его навязчиваго предложения поручить ему закупку необходимой для нас провизии. И куда-то он только не собирался ехать! Из Алжирии хотел навезти баранов, в Марокко завестись курами, а из Сенегамбии думал пригнать поросят. Жаль, что я мало знаком с френологиєю (учение о локализации отдельных психических способностей в различных участках мозга, якобы различаемых путём непосредственного ощупывания внешнего рельефа человеческого черепа. — *Ред.*), а то непременно бы отыскал у него на голове какия-нибудь подозрительныя шишки...

Поспешность, с которою мы обязаны были продолжать плавание к цели нашего назначения, была причиною, что капитан торопился с выходом в море. По исправлении и тщательном осмотре всего рангоута, запасшись пресною водою и провизиею, мы снялись с якоря 18 февраля около пяти часов вечера при тихом брамсельном ветерке от *SW* и пошли к выходу из Столовой бухты. К вечеру ветер разыгрался: ходу было до восьми узлов, но к полнучи стихло, и мы подвигались вперёд не более пяти узлов, так что к полдню следующего дня были всего в пятидесяти шести милях от Капштадта, с которым разстались очень дружески.

Но я забыл сказать, что накануне нашего отхода из Капштадта мы получили в подарок, не помню, от кого именно, восемьдесят береговых черепах. Они, ползая по палубе, напоминали нам иногда африканские хребты, потому что моряк вырастает, так сказать, *на паркте*, с которым может быть сравнена палуба всякаго военного судна, а тут выйдешь, бывало, ночью на вахту, не осмотришься хорошенько и глядь — спотыкнулся. Обо что? О черепаху! Право, точно как в Африке. Однако же мы вскоре нашли средство избавиться от этих докучливых животных. Как только запас свежей провизии поистощился, мы через несколько дней принялись за

черепах, хотя и знали, что береговых черепах не едят. Разумеется, это делалось не по необходимости, а просто для того, пожалуй, чтоб сказать «я ел береговых черепах» и убедиться, в какой степени мясо их по достоинству ниже мяса черепах морских. Вот однажды и пригласили повара Алексея.

— Сваришь, — спрашивают его, — суп из черепахи?

— Тартюф-с? — отвечал он. — Как же-с: в клубе не раз выдывал, как варивали.

И сварил суп а la tortue. И как бы вы думали? Вышел прекраснейший, весьма похожий на крепкий бульон из курицы. Вот про мясо, так не скажу ничего особенного. Волокна его, плававшие в супе, отбивали даже отчасти аппетит.

Были у нас и морския черепахи, но, конечно, не в том количестве, как береговья. Породы морских черепах весьма многочисленны. Самый крупный род их называется *Testudo Mydas*, *Carela* и *Sananne*. Черепахи первой породы кладут от десяти до двенадцати дюжин яиц, а остальных двух родов — от восемнадцати до двадцати. Чтобы дать понятие о величине такой черепахи, довольно сказать, что поднять её могут разве человек шесть, никак не менее.

Яйца морских черепах очень вкусны и питательны, их отыскивают даже и белые колонисты жарких стран. Морския черепахи кладут свои яйца в песок в течение самых тёплых месяцев года. Для этого они выходят под вечер на берег, вырывают в песке довольно большую яму, дюймов до двенадцати в диаметре, кладут яйца и засыпают яму песком, который потом тщательно утаптывают. Спустя два-три часа после солнечного заката черепахи уползают в свою стихию, в которой живут охотнее, чем на суше. Береговая черепаха ловится для своей оболочки, годной на выделку гребней и тому подобного, а морская, имея оболочку неудобную для фабрикации, идёт преимущественно в пищу.

### Глава 3

#### Плавание от Капштадта до Сингапура

Выйдя из Капштадта, мы так располагали наши курсы, чтобы забраться на параллель 40°, и по ней, следуя по направлению к востоку, продолжали плыть благополучно при свежих и крепких попутных ветрах. Марта 4-го погода была как-то особенно бурлива. Однако на другой день она несколько поутихла, так что утро 6-го числа мы провели в штиле, во время которого нам удалось

поймать альбатроса. Эту величавую птицу океана я поймал, как бы вы думали, на что? — на удочку!

Читатель, может быть, не поверит мне на слово. Постараюсь представить доказательства. Альбатрос от природы наделён крючкообразным клювом. Следовательно, захватив крючок с надетою на нём приманкою из говяжьего жира или бараньего сала, птица на крючке повиснет, если в то же время натянуть линь и, не давая слабину, начать выбирать его ходом. Способ этот, как видите, очень прост и вместе с тем довольно забавен. Линем называется всякая тонкая несмолёная верёвка, если она натянута не туго, не в струну, то моряки говорят, что линь *имеет слабину*. Выбирать линь ходом — значит, тянуть верёвку плавно, безостановочно, так, чтобы она не могла получить слабину.

Альбатрос чрезвычайно прожорлив, и, кажется, столько же глуп: пойманный мною несколько раз срывался с крючка, пытаюсь во что бы то ни стало сорвать лакомый жир. В стараниях его непременно сорвать приманку проглядывала настойчивость. Может быть, величавая птица океанов, сознавая своё достоинство, с негодованием смотрела на приманку, в которой видела насмешку над собою и которую потому «во что бы то ни стало» хотела уничтожить.

Красивая птица альбатрос принадлежит холодному поясу южного полушария. В северном, по крайней мере, мне не случилось видеть таких больших. Альбатросы водятся на Мысе Доброй Надежды, также в Патагонии и на Фалькландских островах. Яйца их очень вкусны, и у гастрономов южного полушария считаются лакомством.

Спина и крылья альбатросов испещрены узенькими коричневыми полосами, хвост тёмно-серый, крылья — двух и трёхколенчатая, в размахе от девяти до двенадцати футов. Пойманный мною был из числа больших. Величиною он равнялся доброму лебедю, длина крыльев была девять фут два дюйма. Альбатросы такой величины очень тяжелы и прямо с воды не могут подняться в воздух, но должны сперва разбежаться по ней при помощи крыльев. При величавом, можно сказать, орлином полёте альбатрос ни разу не дрогнет крылом, держась за судном иногда по несколько часов сряду. Альбатросы летают невысоко, наравне с корабельным рангоутом (мачтами). В пищу употребляют они легучую рыбу и моллюсков, но не отказываются также от всего выброшенного за борт и потому нередко следят за судном по целым неделям.

Другой род хищных птиц океана называется фрегатами (*Pelecanus aquilus*, Linn). Господа Ке (Quay) и Гемар (Gaimard)

в зоологической части путешествия капитана Фрейсине (Freycinet) замечают, что фрегаты не должны причисляться к морским птицам, потому что они очень редко удаляются на значительные расстояния от берегов. Замечание неосновательное: мы встречали фрегатов за полторы тысячи миль от берегов, и не редко, а весьма часто. Они несравненно меньше альбатросов, стройнее и превосходят последних лёгкостью и плавностью полёта.

В ночь с 14 на 15 марта мы прошли меридиан островов Св. Павла и Амстердама. Оба они лежат в одинаковой долготе  $72^{\circ}52'$  *O* от Гринвича. Широта первого  $37^{\circ}52'$ , второго —  $38^{\circ}42'$  *S*. По темноте, а может быть и по неверности счисления, мы не видели их. С рассветом мы стали направлять путь к северо-востоку, а в долготе  $90^{\circ}$  пошли прямо на север. Марта 24-го подул юго-восточный пассат в широте, по нашим наблюдениям,  $30^{\circ}46'$  *S*.

Плавание шло благополучно до дня Светлаго Христова Воскресенья. Оно пришлось на 30 марта. Такой великаторжественный праздник мы встретили как истинные христиане, хотя в это время находились посреди Индийского океана. Мы отслужили заутреню, похристосовались, пригласили в кают-компанию всех носивших на транспорте галуны, то есть унтер-офицеров, разговелись, чем Бог послал, и были вполне довольны. Впрочем, чего оставалось желать больше: великолепный кулич, миниатюрная пасха из козьего молока, несколько яицек, честерский сыр, ветчина, масло, капская мадера и голландский джин, — вот, что составляло скромную трапезу. Немного побеседовали, потолковали о Петербурге да и разошлись по каютам. Другие пошли на палубу, чтоб сменить вахтенных, пятый час был уже во второй половине.

В день Светлого Христова Воскресенья обедали у капитана, конечно, кроме вахтенных. За столом много смеялись над некоторыми участниками скромного пиршества, падавшими со стульев, не потому, однако же, что обед был уже в половине, а просто по милости свежего и попутного для нас юго-восточного ветра, который взволновал море так усердно, что каждый подгонявший с кормы седой вал, располагая по прихоти огромным транспортом, как игрушку, казалось, навязчиво просился к столу победать.

*Штормовки* реяли над покрывавшеюся бороздами стихиею, предсказывая непогоду и крепкий ветер. Удивительно, что предвестницею порывов разъярённой стихии — ветра природа избрала такую миниатюрную птичку, какова штормовка (*Procellaria relagica*). По величине её можно сравнить с ласточкой, но головка штормовки более походит на голову попугая.

Эти крошки наслаждаются бурливым состоянием морей и словно вьюны снуют около вершин колоссальных валов. В штить не увидишь штормовок. Неужели оне следят по всему свету за бушующим ветром, скрывая в своём маленьком организме антипатию ко всему тихому и спокойному?

Настал вечер. Ветер заметно усилился, воздух был невыносимо удушлив. При таком состоянии атмосферы, напитанной знойными испарениями малой широты, не было возможности свободно дышать. Мы видели, что ночь предстояла бурная, но никто не догадывался, до какой степени она будет ужасна... За час до полуночи ветер скрепчал. Барометр опустился на 29,62 дюйма. Хотя в то время мы шли уже под умеренными парусами, но быстро возраставшая сила ветра всё-таки заставила уменьшить площадь средних парусов, или «взять рифы», как говорят моряки.

Для подобных авральных работ, замечу читателю, незнакомому с делом, весь экипаж судна вызывается наверх. Поэтому вместе с боцманским свистком вестовые зашевелились и гуськом потянулись в офицерския каюты с приглашением на общую работу. Днём на такие вызовы являются на военных судах в ту же секунду, ночью — много-много через минуту или полторы, это подтвердит каждый знающий дело.

Едва лишь люди успели выбежать, как сильным порывом ветра изорвало кливер, треугольный парус, служащий к уклонению носа судна от ветра. Транспорт бросился к ветру и обезветрил все паруса до такой степени, что необходимость заставила поворотить оверштаг на другой галс против ветра на другую сторону. После такого маневра приступили к работе. Однако же снасти, несмолёныя верёвки, которыми предварительно паруса несколько подбираются к дереву, лопались, и вслед за тем изорвало все три паруса, поднимаемые в средней части мачт (марселя). Хотели крепить паруса, но ветер, мгновенно перебежав от юго-востока чрез юг к западу, усилился до такой неимоверной степени, что без явной гибели людей нельзя было ничего сделать. Это был один из тех моментов, в которые человек сознаёт своё ничтожество.

Море и небо слились в общий непроницаемый мрак. Когда же он освещался фиолетовым светом молний (рѣв урагана и треск изорванных парусов заглушали грохот громовых ударов), команда и офицеры являлись в виде страшных привидений, а клочущая стихия казалась просто адом. Могучая стихия немилосердно бросала обезображенный транспорт, он черпал бортами, несколько раз кормою (гакабортом), так, что на палубе иногда было

столько воды, что она, не успевая пробегать в шпигаты, при каждом крене переливалась через борт. Миллионы светящихся моллюсков блистали повсюду. Горизонтальный ливень дождя, смешанный с брызгами морской воды, казалось, хотел залить транспорт. Стеньги, вторая часть мачт, сломившиеся, как сухой тростник, повисли на такелаже и силою ветра держались на топках, верхних концах мачт, в воздухе. Из этого можно заключить, какова была сила ветра!

Такое положение длилось два с половиной часа. Наибольшее понижение, котораго достигал барометр, было 29,38 дюйма (746 мм рт. ст. — *Ред.*), потом мало-помалу он стал повышаться. В шестом часу занялась заря, ветер заметно стихал...

С разсветом мы увидели, что сделал из нашего транспорта ураган. Если читатель в состоянии представить себе судно в величайшем беспорядке, то и тогда он будет далёк от истины. Всё, что за несколько часов было так красиво и стройно, всё это теперь являлось обезображенным в высшей степени. Лоскутья парусов, недавно так величаво боровшихся с разъярённою стихиею, висели теперь какими-то жалкими бахромками. Из такелажа неистовый ураган сделал что-то вроде разорванной паутины: так перепуталось всё в этой сумятице!

Транспорт, нещадно изувеченный неумолимою стихиею, которая как будто отдыхала от своих буйных проказ и, утомленная, молча любовалась своим побеждённым противником, представлял зрелище грустное, вызывавшее сострадание.

«Бедный, бедный транспорт!» — говорили многие с тяжёлым сердечным вздохом, принимаясь приводить всё изломанное в порядок. Распутав такелаж и прибрав изломанный рангоут к месту, мы начали вооружение снова. Благодаря усердию и ловкости наших матросов в течение четырёх дней транспорт привели в прежнее состояние, с тою, однако же, разницею, что за неимением запасной фор-стенги, потерянной при шквале в Атлантическом океане, мы шли под «фальшивым вооружением».

Весело смотреть на такая работы! Каждый старался скорее исполнить возложенные на него обязанности, чтоб изгладить следы опустошительного урагана. Деятельность была кипучая, весёлая, только подшкипер пожимал плечами, бормоча себе что-то под нос. Дружный матросский припев: «Эй, шкипер, сала!» и прочее, раздававшийся с марсов, досаждал ему, казалось, не в шутку. Вероятно, большие расходы тросов, парусины и сала не согласовались с его экономическими видами. Он более всех негодовал на

проказы сердитаго урагана, называл его этак и так, наконец, «чертовщиной», которая нашутила в его голову.

Место, на котором мы выдержали ураган, оказалось по наблюдениям в широте  $12^{\circ}36' S$  и долготе  $92^{\circ}31' O$  от Гринвича. Судя по незначительности времени, которое провели мы в клочкотавшей стихии, можно полагать, что мы находились не в центре урагана, а едва только коснулись его орбиты. Иначе нам не отделаться бы так дешёво!

Удивительно было падение грот-стенги: её сперва скрутило так, что салинговые рожки повернулись вдоль судна, а потом уже переломило футах в трёх или четырёх от эзельгофта. От фока остались одне шкаторины и нечто вроде бахромок, печально висевших по длине рея. Всё остальное вырвало ветром.

Путь, которым мы следовали по назначению, представлял плавание, небывалое для русского флага. Нам надлежало пройти Малаккским проливом, обогнув остров Суматру с северной стороны, и зайти в Сингапур, этот центр торговой деятельности островов Восточной Индии. Исполнение такого назначения требовало уверенности в рангоуте, потому что особенность плавания Малаккским проливом составляют жестокие шквалы, называемые *суматрами* (the sumatras), которые набегают с такою неожиданностью и быстротою, что не дают времени убираться с парусами. Поэтому капитан решился зайти сперва в архипелаг Никобарских островов, чтоб вырубить там несколько деревьев для стенов, которыя легко потерять в проливе даже при всевозможной осторожности.

Все мореплаватели, бывавшие на Никобарских островах, говорят, что группа эта изобилует хорошим мачтовым лесом. Путь наш лежал весьма близко к островам, и потому при тихой, пре-красной погоде мы направились к Никобарам.

17 апреля мы перешли через экватор. Празднества, которое позабавило нас при таком переходе в Атлантическом океане, на этот раз не было. Здесь встречались в изобилии моллюски, о которых я уже говорил, описывая плавание по Атлантическому океану. Это *Phisalis*, называемая англичанами *Portuguese man of war*, французами — *Galere*, а португальцами — *Agua viva* и *Caravela*. Ближе к экватору показывался ещё другой род моллюсков, называемый *Medusa pelagica*.

22 апреля открылись берега острова *Суматры*, а на другой день *Рондо*. Чрез два дня показался один из Никобарских островов, именно *Большой Никобар*. В два часа пополудни мы увидели *Малый Никобар*, а к вечеру вошли в пролив *Св. Георга* (*George*

channel), отделяющий Большой Никобар от Малаго. Хотя он и защищён от господствующих здесь муссонов, однако же не представляет хорошей и безопасной якорной стоянки. Глубина в нём значительная, грунт ненадёжен, течения сильные.

Песчанья берега Большого Никобара довольно утёсисты, Малый Никобар отличается очаровательной растительностью, особенно кокосовыми пальмами, живописно группирующимися около побережья.

Остров Большой Никобар дикари почитают своею отчизною и называют его *Лаой*, то есть твёрдая земля, материк. Говорят, что в чаще первобытных лесов Большого Никобара живёт дикое, неприступное племя. Жители побережья избегают встреч с этим народом и изобретают на его счёт самые нелепые рассказы. По их рассказам, жители лесов называются *лешими*, они ходят совершенно нагие, спят на деревьях, ловки и проворны, как кошки и обезьяны, питаются ящерицами и крокодилами, которых ловят силою волшебства, и вооружены деревянными кольями. Иногда они прокрадываются по ночам в селения прибрежных жителей, воруют у них свиней, кур и других домашних животных. Обыкновенно «лешие» бегают от обитателей деревень, иногда, однако же, приближаются к ним для мены ратанга на нож.

К пятому часу мы вышли из пролива и пошли к *NNO*; вскоре берега скрылись от нас в тумане.

На другой день, 25 апреля, около десяти часов утра открылись берега острова *Нанковри*. Успешно лавируя, мы приблизились к нему до солнечного заката и бросили якорь в полуверсте от берега. У нас не было карты этого архипелага. Идти в губу на авось значило бы рисковать. Противный ветер служил также помехою, и по всем этим причинам вход в нанковрийскую бухту отложен был до следующего утра.

Вскоре стемнело. Блуждавшие около берега огоньки неоспоримо свидетельствовали, что остров обитаем, но шлюпки дикарей не приближались к нам. Приняв все предосторожности на случай неожиданного нападения островитян, мы простояли в таком положении до разсвета.

В шестом часу утра, наш старший штурманский офицер отправился на вооружённом катере в губу для предварительного обследования входа в неё. На транспорте всё находилось в готовности, чтоб по первому приказанию сняться с якоря.

Когда катер возвратился, почтенный Х. И. рассказал, что во время промера к нему приближались две шлюпки с островитянами.



Ни у кого из них не было оружия, кроме двух-трёх острог. У одного дикаря, вероятно старшины острова, красовалась в руках зелёная ветка, эмблема мира и дружелюбия. Фальконет и ружья гребцов закрыты были на катере брезентом, чтоб не возбудить недоверчивости в островитянах. «Осмотрев с любопытством наш катер, — продолжал рассказчик, — дикари спрашивали меня на ломаном английском языке имя нашего судна и порт, из которого прибыли».

В полдень мы подняли якорь и лавировкою стали выбираться на нанковрийский рейд, куда прибыли около четырёх часов пополудни. Здесь место наше было недалеко от кораллового рифа, тянувшегося от прибрежных жилищ островитян.

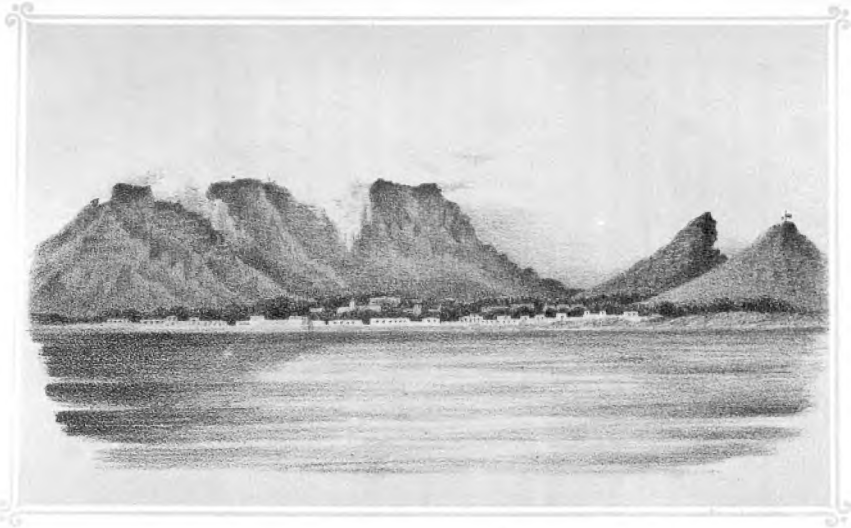
При появлении транспорта в бухте, дикари во множестве выбежали на берег. Усевшись рядком на корточках, они, кажется, о чём-то советовались. Посреди них стоял величавый островитянин. В левой руке он держал лук, в правой — стрелы, у остальных островитян были те же оружия.

Трудно сказать, что было предметом их совещаний. Вернее всего, можно предположить, что дикари возсылали мольбы к их истукану, прося его о послании им счастья в знакомстве с вновь прибывшими иноземцами, потому что во всё время нашего пребывания в Никобарском архипелаге они поведением своим как нельзя лучше подкрепляли справедливость такого заключения.

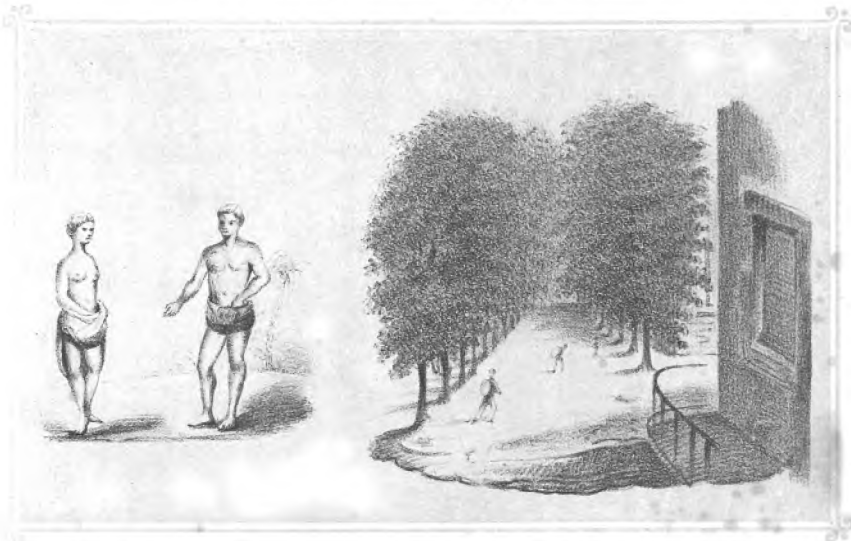
Когда мы управились уборкою парусов, от берега отвалила шлюпка с тремя островитянами и медленно приблизилась к транспорту. Невзирая, однако, на приглашения вежливых европейцев взойти на судно, островитяне не соглашались, бормоча что-то непонятное по-английски. Наконец, после самых соблазнительных приманок дикари решились пристать к борту. Двое из них взойшли на палубу, третий остался в челноке. Озираясь с беспокойством и недоверчивостью, они не отходили от трапа и простояли в таком положении около четверти часа.

Наконец один из них, мужчина молодых лет, крепкого атлетического сложения и высокого роста, решился подать старшему лейтенанту бумагу. В ней по-английски сказано, что предьявитель сего, никобарец *Тетуй*, назначен бароном Розеном, бывшим на этих островах президентом, старшиною деревни *Малага*.

Кроме свидетельства, Тетуй держал в руках трость красного дерева, украшенную серебряным набалдашником. На нём красовался шифр датского короля. Тетуй говорил по-английски так, что бывшие с ним могли его понять.



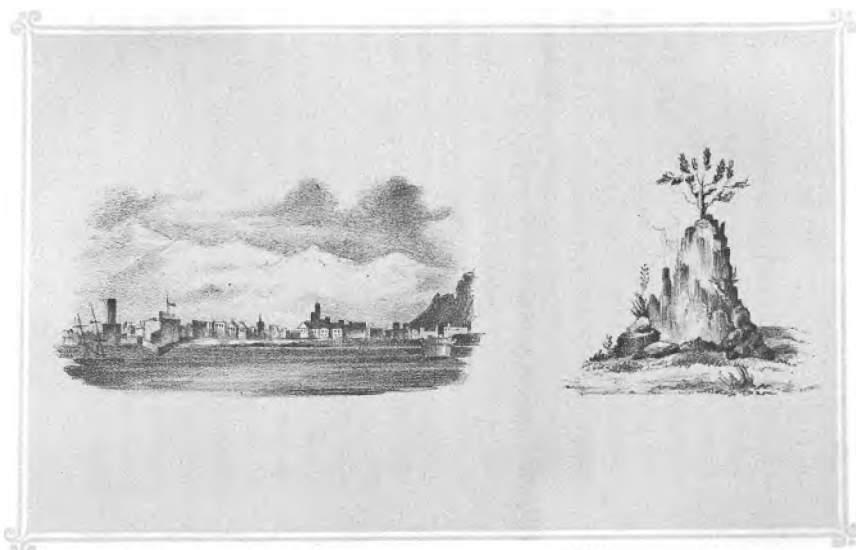
*Капукхатукъ, на мысѣ Добраго Надежды.*



*Готтементоты.*

*Улица въ Капукхатукѣ.*

Иллюстрации из книги Г. К. Блока



*Санта - Крузъ.*

*Драконовое дерево.*



*Ураганъ, въ Индійскомъ Океанѣ.*

«Два года из жизни русского моряка»

Видя действия своих старшин, остальные островитяне, до сих пор со вниманием следившие с берега за нами, бросились в лодки, и миг палуба нашего транспорта совершенно покрылась нагими никобарцами. В лодках островитян не было ни стрелы, ни копья. Этим доверием к нам они вполне выказали, что желают жить дружно, миролюбиво.

Усевшись на корточках по бортам, дикари с любопытством и изумлением поглядывали на всё, их окружавшее, и сколько по избранной ими позе, столько и по наружности походили на обезьян. Мы хохотали, как дети, и было над чем! Такая сцена, во всей её наготе, действительно, увлекательна и забавна для европейца, впервые посетившего жителей девственных лесов.

После долгих стараний и приглашений, наконец, удалось капитану уговорить первых островитян спуститься к нему в каюту. Он пригласил их к обеду. Употребление ложек, вилок, ножей дикари знали, как европейцы, однако же, вместо того, чтоб брать прямо вилок, они насаживали на неё кусок мяса сперва рукою и уже потом препровождали пищу по-европейски в рот. До крепких напитков никобарцы, как оказалось, страстные охотники: они то и дело чокались, называя вино пивом (beer), ром или водку — грогом (grogg).

Чтоб позабавиться и приобрести некоторую доверенность островитян, мы пригласили несколько в кают-компанию. Дикари уже не противились и спустились охотно. Мы надарили им разных безделок, подчивали сигарами, трубками и «пивом». Удивительно, что дикие племена почти без изъятия так пристрастны к курению и любят упиваться, что называется, «наповал». Правда, никобарцы не напивались у нас до безчувственности по двум причинам: во-первых, им не дали бы столько вина, во-вторых, они сами не решались увлекаться, не столько, конечно, из вежливости, сколько из опасения. Но кто же развил в них эту пагубную страсть? Конечно, просвещённые европейцы! Такое начало цивилизации они поселили в среде несчастных низших братий наших!

На третий день нашего прибытия на нанковрийский рейд старшины деревни Малага поднесли капитану от имени всего селения связанного поросёнка, несколько кокосов и ямсу (род картофеля). Капитан отблагодарил их разными подарками.

Островитяне Никобарского архипелага хорошо сложены. Глаза почти у всех чёрные, физиономии неприятны, а выдавшиеся большие зубы делают некоторых лица даже отвратительными. Непомерное употребление *бетеля*, корня очень полезного от цин-

ги, искажает их зубы и дёсны в высшей степени и тем довершает некрасивость их физиономий. Корень бетель так остёр, что придаёт зубам коричневый цвет и изменяет даже направление дёсен, разумеется, при неумеренном употреблении. Страсть к жеванию его вкореняется в никобарцах с детства и под конец становится необходимостью. Дикари жуют бетель вместе с арековыми орехами. *Арековое дерево* состоит из длинного, прямого стержня, тоненькие ветки которого наделены широкими зелёными листьями.

Костюм никобарцев состоит единственно из «пояса благопристойности». Оловянные и серебряные кольца украшают ноги, руки и шею. Бусы составляют предмет роскоши, по большей части они состоят из мелких раковин, нанизанных на нитку.

В мочках пробиты огромные дырья, которые затыкаются высушенной травой, деревянными цилиндрами, курительным табаком или попросту окурком брошенной сигары.

Оловянные и серебряные кольца носят немногие. Некоторые островитяне румянятся, не забывая ни лба, ни ушей. Подарить такому щеголю горсть сурику — значит, обрадовать его как нельзя более.

Шлюпки островитян делаются из одного дерева. Она несколько похожи на наши челноки, не имея, однако же, способности последних ложиться на воду вверх дном.

Это важное неудобство устраняется у них бамбуковыми выстрелами, прикреплёнными к шесту, параллельному длине челнока. Заострённый шест несколько не уменьшает ходкости судна, а между тем, таким устройством никобарский челнок приобретает остойчивость и не может быть опрокинут или перевёрнут. В больших переездах никобарцы употребляют паруса, сшитые из банановых листьев, вместо мачт употребляются бамбуковые жерди.

Занятая нами бухта Нанковри получила название от острова, которому принадлежит. От *W*, *NW* и *NO* ветров она защищена островом того же имени, а от юга и юго-востока — островом *Каморта*. Во время западного муссона сюда находят жестокие шквалы от юго-запада, но остров *Катчал*, защищающий бухту по этому направлению, мешает образованию большого волнения. Потому якорная стоянка в нанковрийской бухте спокойна и совершенно безопасна.

Господствующие ветры: *NO* и *SW* муссоны. Первый дует с октября по апрель, второй другую половину года. При *SW* муссоне погода стоит пасмурная и дождливая, при *NO* она оживляется: вместо мрачных облаков является ясное небо, и температура воздуха

в тени доходит до тридцати пяти градусов по Реомюру. По ночам никогда не бывает менее восемнадцати градусов. Крепкие ветры дуют весьма часто, однако же без ужасных последствий опустошительных вест-индских ураганов. Хотя жаркое или сухое время года сопровождается частыми дождями, но оно резко отличается от собственно дождливого, продолжающегося здесь не шесть, как в других тропических странах, а девять месяцев. Эти два перехода из крайности в крайность производят злокачественность климата.

Постараюсь объяснить: представьте себе тропический лес, чаща которого местами непроходима. Стелющиеся растения, молодые кустарники, мангровые деревья, травы, достигающая, благодаря производительности тропической природы, колоссальной высоты, всё это здесь перепутано в одну сеть. Представьте теперь, что такая чаща в течение девяти месяцев насыщается постоянными дождями. От действия их образуются во многих местах огромные стоки, наполняющие леса вечною сыростью и гнилым, самым зловредным воздухом, который, не имея надлежащего движения в дремучих лесах, наполняет атмосферу болотными испарениями, губительными для здоровья. В таком положении никобарские леса пребывают в течение *SW* муссона, но при следующем, северо-восточном, они просыхают снаружи, между тем как внутри их от непомерного зноя палящего солнца образуются злокачественные испарения, ядовитость которых увеличивается смрадом истлевающих на корню дерев. Эта смесь губельна не только для европейцев, но и для туземцев, которые все вообще слабого сложения и постоянно страдают кашлем. Причина, почему сухое время года (декабрь, январь, февраль) самое неблагоприятное для здоровья, заключается в том, что и оно сопровождается дождями. Везде, где климат вреден, самым невыгодным для здоровья почитается то время, когда земля умеренно насыщена дождями, следовательно, при начале и конце дождливого времени. В середине же его, когда почва земли совершенно напитана влажностью, злокачественность испарений менее опасна. Нет, можно сказать, местности, более губительной для здоровья, чем Никобары.

Пусть туземцы, народ вообще хилый, не подозревают причин тому, но странно, что датские миссионеры, поселившиеся на Нанковри, имели неосторожность основать колонию посреди мангрового болота, то есть местности, опаснее которой нельзя отыскать на всём острове.

Первоначальные попытки колонизации на этих островах предприняты Датско-Азиатским обществом в 1758 г. Через десять

лет Геригутеры возобновили попытку, австрийцы также учредили небольшое поселение на острове Каморте в 1787 г., но местные лихорадки, происходящая от сырой почвы (Yungle fever), уничтожили их поселения. Впоследствии датские миссионеры из Транкебара снова пытались водворить правильные колонизации на островах Каморта и Нанковри, но так же безуспешно, как и предшественники их. Единственными следами их пребывания на этих островах остались два колодца.

Если бы Дания, считающая Никобарский архипелаг своею собственностью, не пожалела издержек на разчистку и осушку здешних лесов, климат, несомненно, от этого улучшился бы, и колонизация Никобарской группы могла бы осуществиться в короткое время и дойти до возможного процветания. Так, по крайней мере, можно думать, судя по успешным попыткам датских миссионеров разводить здесь мускат, гвоздику и перец. Дикари, разумеется, не продолжали обрабатывания этих плантаций, а деятельность тропической растительности так сильна, что скоро закрыла совершенно следы обработки, произведённой миссионерами.

В первое воскресенье, которое мы провели в Никобарской бухте, дикари явились к нам, чуть свет. У иных были ананасы, у других свиньи, ямс и сахарный тростник. Сахарный тростник, ананасы и ямс дикари уступали охотно за стакан «пива», за свинью требовали, однако ж, денег.

«Знаешь ли ты толк в них, черномазый? — спрашивал весельчак-боцман, рассматривая жирную свинью никобарца. — А вот посмотрим», — прибавил он, посмеиваясь, и вытащил из бисерного кошелька старенький четвертак.

Островитянин сперва *понюхал* монету, потом ударил её о палубу, прислушиваясь к звону. В заключение, подозрительно осмотрев четвертак, он возвратил его боцману, покачивая головою и говоря по-английски: «No-no!» Матросы расхохотались.

«Вишь, чучело! Нехристь, прости Господи! Знаешь же ты, *немец*, что грош, что мякина. Видно, старенёк для тебя? Не доберешься толку? А? Мало лоснится? Подожди, верфлюхт, проведу!» — так толковал боцман и спустился затем в палубу. Через полчаса он опять вышел наверх. В руках его блеснул грош, немилосердно натёртый ртутью.

Островитянин, у котораго он торговал свинью, заметив блестящую монету, так обрадовался, что хотел, было, вырвать её у боцмана.

«Врёшь, асей! — продолжал шутник. — Так-то не ладно. Давай-ка сперва поросёнка, а потом и муней (money) бери. Ведь я, брат,

не олух», — продолжал боцман, любясь отлично отполированным грошом.

Островитянин не вытерпел, вытащил из челнока поросёнка и с радостью променял его за нартученный грош. На другой день дикарь приехал к боцману и с грустной физиономиею отдал ему почерневший грош.

«То-то же, черномазый, вперед наука, будь умнее. Давал деньги, так, видишь, ты чванился, не брал. Ну да уж, что с тобой! Поросёнок-то больно хорош. На вот, возьми трёхрублёвый, да и беги поскорее домой. Этот, смотри, настоящий, вери гуд муней, не почернеет», — объясняя всё это дикарю, боцман был в высшей степени оригинален и уморителен.

В тот же день после обеда один из наших лейтенантов отправился со старшинами селения Малага на остров Каморта для прииска стеньговых дерев. Для безопасности Тетуй остался на транспорте в залоге. Лес найден прекрасный. На другой же день мы занялись вырубкою необходимых дерев. Пышные никобарские леса изобилуют различными родами пальм, мангровым и железным деревом и прекрасным прямослойным мачтовым лесом — пуном (роон), очень похожим на бук. Удельная тяжесть кубического фута его равняется шестидесяти шести фунтам.

Проводя время в служебных занятиях, мы не забывали, между прочим, навещать селения островитян. Первое из них, которое я посетил, расположено на острове Нанковри. Бамбуковые хижины дикарей построены на длинных стойках и формою похожи на пчельники. Единственное отверстие в них служит входом, окном и трубою. Крыша состоит из листьев, искусно и плотно сплетённых, она спасает дикарей от *знойных* лучей палящего солнца, не пропускает и дождя, столь продолжительного в Никобарах. Стойки, на которых построены хижины, показывают, как высоки бывают приливы здешних морей. Ко входам хижин приставлены бамбуковые лестницы. В некотором отдалении кое-где из земли торчат деревянные идолы, состоящие из обыкновенного пня, в верхней части которого весьма грубо выделано подобие человеческой головы.

Войдя в хижину, мы с удивлением встретили в ней бледного больного европейца. Чувство сострадания и невольного изумления выразилось на наших лицах при виде обросшего бородою соотечественника. «Что мешало ему, — думал я, — приехать к нам в течение прошедших двух дней?» Во всём селении не было *дикаря*, не посетившего транспорт.



Допустив, что судьба забросила несчастного на острова, всё-таки нельзя этим объяснить хладнокровия, с которым он удержался от свидания с земляками, своими соотечественниками? Скажите, кто не бежал бы к ним в столь грустные минуты жизни, кто не стал бы просить, умолять нас взять его с собой и увезти на родину, в неизгладимое из сердца и памяти отечество?

Незнакомец говорил хорошо по-английски.

«Я датский подданный, господа, — отвечал он болезненным голосом на вопрос, сделанный одним из нас, — моряк по имени Галс. Я командовал купеческою шкуной, которую по несчастию разбил у этих берегов. Весь экипаж, однако же, спасся, и я отправил его на заходившем сюда китоловном судне в Индию. Плохое состояние здоровья не позволило мне сопутствовать счастливым товарищам, и вот почему я остался посреди дикарей ждать у моря погоды. Теперь мне немного легче, надеюсь, вы не откажете доставить меня на какую-нибудь обитаемую землю?»

Продолжая разговор далее, он нечаянно проговорился о своём происхождении, именно вот как: мы расспрашивали его о Никобарах. «Датское правительство, — говорил таинственный незнакомец, — полагало со временем сделать из этих островов то же, что у нас Ботани-Бей». Этих слов было достаточно, чтоб заключить, что несчастный Галс не датчанин, а природный англичанин, чистое английское произношение подтверждало такое мнение. Но как бы то ни было, мы воспользовались случаем разузнать подробнее об архипелаге Никобарских островов, который, по-видимому, Галс знал весьма хорошо.

Группа Никобарских островов расположена между шестым и десятым градусами северной широты, в семидесяти трёх градусах восточной долготы от Гринвича. Малайцы называют этот архипелаг Pulo Sambilong, то есть «девять островов», в самом же деле их двенадцать, и почти все обитаемы. Число жителей на всём архипелаге до четырёх с половиною тысяч душ обоёго пола. Самый северный из островов этой группы называется *Кар-Никобар*, на нём две тысячи человек жителей. От него к югу лежит остров *Батти-Малли*, он каменист, и около пяти человек ссыльных составляют всё его население. Потом следует остров *Чаури*, с пятидесятью жителями, занимающимися гончарным ремеслом; далее остров *Тиллангчонг*, совершенно необитаемый, на нём находят множество птичьих гнёзд, составляющих роскошь китайского стола. Остров *Бомбока*, или *Бонга-Бока*, плодороднейший из островов этого архипелага, имеет около двухсот человек жителей. На островах

*Нанковри, Трункулти и Каморта* жителей двести пятьдесят душ. *Катчалл* и *Мероэ* необитаемы, а *Большой Никобар* имеет пятьдесят жителей. На *Малом Никобаре* обитателей более двух тысяч человек. Лучшие гавани на Каморте, Трункулти и Нанковри. Я не буду излагать гипотезы, которые так легко рождаются при обсуждении вопроса о геологическом образовании Никобарских островов, а расскажу просто, что видел.

Архипелаг этот разделяется на две группы. Одну составляют южные Никобары, другую северные. Они разделены друг от друга проливом, гораздо обширнее тех, которыми разделены острова в группах. Южная особенно богата кокосовыми пальмами, почва здесь рыхлая известковая, перемешанная с крупным песчаником. Плодоносные пальмы этой части архипелага принадлежат всему народонаселению, на северных же островах относительно кокосовых пальм существует какое-то право собственности. Из цветочных стеблей этих полезных деревьев никобарцы извлекают сок, довольно сладкий, и готовят из него весьма приятный напиток. Коралловый известняк, редко с примесью посторонних веществ, составляет образования здешних скал. Кроме Батти-Малли и Чаури, все возвышенности островов Никобарской группы состоят из глины без примеси песчаника. На южных же островах замечается примесь слюдястаго сланца. На такой почве растут овощи, вроде красной капусты.

Около бухт и вообще мест, до которых не доходит морской бурун, образующий по всему побережью песчаный вал (дюны), местами довольно значительный, встречаются огромные ризофоровые леса, состоящие из деревьев, растущих собственно в воде, корни их обсыхают только в малую воду. На северных Никобарах по холмам растёт особый вид пальмовых деревьев, образующий, по выражению Гумбольдта, «лес над лесом». На обеих группах Никобаров встречаются также обширные луга, покрытые самою пышною зеленью. На них отдельными рощами красуются пальмы и другие деревья. Эти равнины представляют прелюбопытный вопрос для учёного геолога.

Вообще острова Никобарского архипелага богаты разными родами фиговых, лимонных, апельсиновых деревьев и роскошно растущими банановыми деревьями (*Musa*). Широкие листья их от собственной тяжести идут к земле и пускают в ней корни, от этого образуются новые отпрыски, потом деревья и, наконец, обширные *леса*. Такова деятельность здешней растительности. Сахарный тростник и табак растут в изобилии. На каждом шагу попа-

даются различные породы папоротника и стелющихся растений, особенно из семейства асклепиадов и бигоний, далее лобиаты, мимозы, легуминозы, ямин, кассия, маны, меластама и несколько других родов колоссальных трав. В местах болотистых встречается безствольная пальма.

Островитяне Никобарского архипелага, по-видимому, очень кротки и боязливы, они выказывают некоторую степень гостеприимства, хотя весьма часто сами терпят недостаток в жизненных средствах, даже голод. Никобарцы поклоняются всем растениям и животным. В одной хижине я видел большую бамбуковую раму, обтянутую листьями, истыканными по линиям, обрисовывавшим «подобие» храма. Подле него было изображение человека, а под ним — листья больших деревьев, растения, различные рыбы и свиньи. В лесах около кладбищ и селений разбросаны идолы.

Никобарцы признают каких-то *иви*, которых почитают духами зла и всего недоброго; обиталища их — глубина дремучих лесов. Никобарцы убеждены, что им обязаны они богатством своей растительности. Так называемые *малуи*, проповедники дикарей, величаются громкими именами «докторов». Сколько я мог заметить, эти в своём роде учёные особенно преданы невоздержности. Сан малуев переходит из рода в род, от отца к сыну, впрочем, иные получают его рациональным изучением дела. Ученик во время учения безотлучно находится при своём наставнике. Первоначальное посвящение в тайны учения состоит в диете, в утончённой пище. Наставник приступает к учению следующим образом: на листе нибонговой пальмы он вычерчивает разные фигуры, потом передаёт лист ученику, приказывая ему хорошенько взглянуться в начерченные иероглифы, и до тех пор смотреть на пол в скважины истыканных иглою обводов, пока в глазах ученика не зарядит и ему не начнут мерещиться начертанные на листе изображения. Малуи носят на шее особенного вида ожерелье. Если в деле врачевания малуи промахнется несколько раз, его убивают.

Многожёнство неизвестно на Никобарских островах, но развод допускается. Когда молодой никобарец изберёт себе подругу жизни и почувствует желание соединиться с нею узами брака, он поступает на некоторое время в услужение в дом её родителей. Потом общими силами устраивается домашняя утварь для новобрачных, строится хижина, и дело кончено. Если плодом брака будут близнецы, то одного из них убивают.

В обществе никобарцев существует равенство полов, женщины пользуются правами мужчин. Впрочем, дикари, которые бойчее в обращении с европейцами, пользуются между островитянами особенным уважением и величаются туземцами «капитанами» (*capitano*).

Воровство, если виновный не хочет дать должного или требуемого удовлетворения, наказывается вызовом, и оба — уличённый и обиженный — подвизаются на палках; побоище решает, кто прав, кто виноват. При таком судопроизводстве физическое начало преобладает над нравственным. Чаще, однако же, обворованный берёт хитростью то, чего не может взять силою, то есть также ворует что-нибудь у противника своего — и суд, и расправа кончены. Честнейшим народом из обитателей этого архипелага почитают жителей Кар-Никобара, обитатели Каморты слынут у туземцев естественными разбойниками.

Никобарцы занимаются разведением овощей и фруктов, они держат также дворовых птиц, собирают кокосы, птичьи гнёзда и продают свои продукты китоловным судам, заходящим для отдыха в безопасныя гавани здешних берегов.

Пробираясь сквозь чащу тропического леса к другому селению, мы добрались до кладбища. Это печальное место наполнено бамбуковыми жердями, которыя ставятся у изголовья усопшаго, на каждом шесте развешаны тряпицы, которыми покойник себя украшал при жизни. Почётнейшее место между ними занимает «пояс благопристойности».

Дойдя наконец до другого селения, мы встретили здесь тоже, что было и в первом. Те же хижины, кокосы, свиньи, кабаны, куры и те же островитяне. Нам показалось только странно, что до сих пор мы не видали ни женщин, ни детей. Галс объяснил это следующим рассказом.

«Месяца за два до вашего прихода, — говорил он, обращаясь к нам, — заходило сюда английское китоловное судно. Матросы, съехав однажды на берег, самовластно настреляли в селениях островитян свиней, кур и в заключение вооружённою рукою напали на дочерей и жён дикарей. Возбудив таким дерзким поступком справедливое негодование островитян, матросы были причиною кровавых сцен, стоивших жизни многим англичанам. Дикари в отмщение за нанесённое оскорбление врасплох напали на судно и перерезали до половины экипажа.

Несколько человек англичан успели избежать справедливого мщения островитян на шлюпке, в которую они бросились и ушли

в море, не имея ни пищи, ни воды. Однако ж спустя несколько дней они встретили купеческое судно, шедшее из Калькутты в Пуло-Пенанг (на острове принца Валлийского, в Малаккском проливе), на нём они прибыли к месту и рассказали кровавое происшествие с прибавлениями, свалив, разумеется, всю вину на никобарцев.

Пуло-пенангский губернатор, поверив несправедливому доносу (в котором объясняли причину нападения дикарей желанием их разграбить судно), тотчас же послал на Никобары военный бриг, который прибыл на нанковрийский рейд, подтянулся к селениям и открыл по ним страшный огонь. Вот причина, — продолжал наш повествователь, — почему никобарцы, завидев ваш транспорт на здешнем горизонте, в ту же минуту увезли жён, дочерей и детей на один из соседних островов: они не желают повторения столь ужасного происшествия, до которого вы, господа, разумеется, не довели бы несчастных никобарцев».

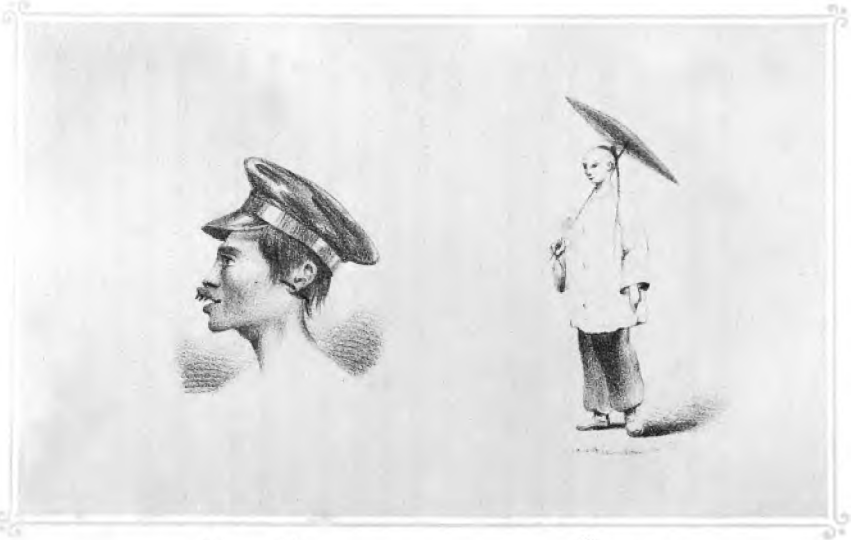
Говорят, что женщины никобарского архипелага недурны и хорошо сложены, но если оне так же пристрастны к употреблению бетеля, как мужчины, то я первый должен заметить, что отзыв едва ли справедлив. Полагают, что никобарцы принадлежат к индийскому племени, переселившемуся сюда добровольно или заброшенному бурей. Впрочем, у них нет одного общего типа, и в смеси отличительных черт их проявляется в особенности малайское происхождение.

Язык никобарцев состоит из гортанных звуков, более или менее неприятных для слуха. Островитяне говорят по-английски и по-португальски, но, разумеется, очень плохо.

Частыя сношения с малайцами, заходящими сюда из Пуло-Пенанга за птичьими гнездами, несколько ознакомили их с потребностями людей цивилизованных стран, и в особенности страсть к курению распространена между островитянами в сильной степени: у редкаго не найдёшь китайской трубочки и курительного табаку.

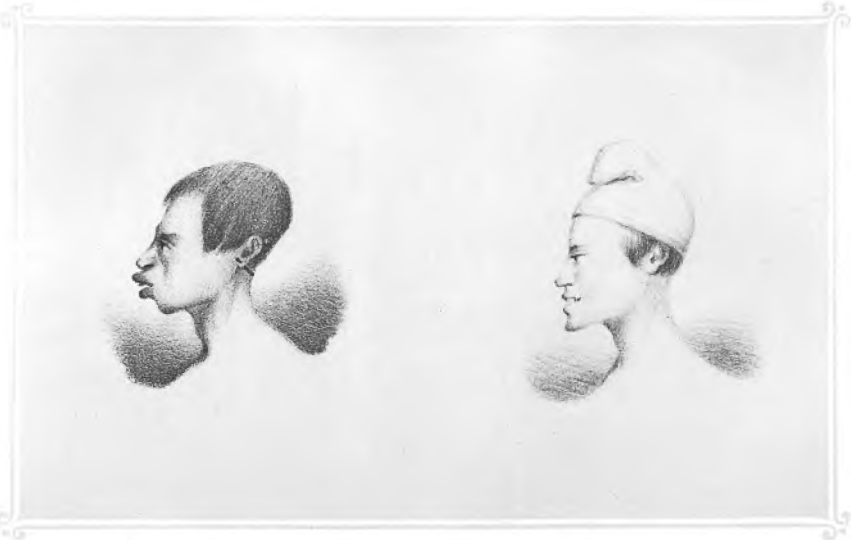
К вечеру, утомившись прогулкою, мы воротились на транспорт с коробом новостей, кокосов, ананасов, раковин, ракушек и самых разнообразных животнорастений и плодов, в числе которых находился также плод хлебного дерева. В подобных прогулках проводили мы время, свободное от служебных занятий.

Между тем, вырубка деревьев шла довольно успешно, хотя иногда представляла большия трудности. Леса густые, годныя деревья редко встречались у берега, а чтоб вырубить дерево в глубине леса, надобно было прорубать просеки, для которых уничтожались *десятки* колоссальных деревьев.



*Никобарецъ.*

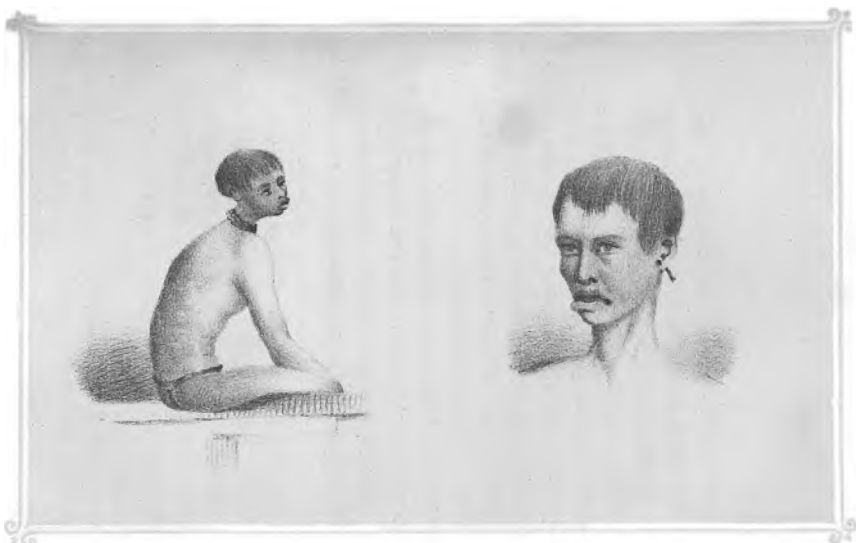
*Киталецъ.*



*Никобарецъ.*

*Никобарецъ.*

Иллюстрации из книги Г. К. Блока



*Никобарецъ на транспорте.*

*Никобарецъ.*



*Шлюпки островитанъ и никобарцевъ на рыбловле.*

«Два года из жизни русского моряка»

Иногда я отправлялся на целый день на охоту и проводил время очень весело. Скромный обед в ягдташе, фляга вина и двое островитян были моими постоянными спутниками в подобных прогулках. И как приятно, в самом деле, после изрядного моциона приняться за истребление яств, уложенных в ягдташе заботливым вестовым! Расположившись на лугу, молча любовался я роскошной природою, дикорастущими ананасами и бананами.

Случится убить птицу, добрый островитянин опрометью бросается за нею в чащу. От шума, который он наделает, пробираясь по кустарникам, ящерицы бросаются по всем направлениям, испуганный попугай перемещает место своего отдохновения, шумит, кричит и хлопочет...

Я собирал усердно, когда бродил по берегу, раковины и кораллы. Последние удивительно разнообразны. Превосходные коралловые рифы богаты ископаемыми смолами, серпентинным камнем и глиною с большою примесью магнезии. Иногда в прозрачной голубой воде мелькали премиленькия рыбки разных цветов от красного до чисто голубаго. Оне встречаются преимущественно в ноздреватых кораллах, щедро разбросанных по прибрежным рифам.

Пробовал я также лазить на кокосовые пальмы, только нет, слуга покорный! На одну взберешься, бывало, с горем пополам, о другой позабудешь! Не надивишься ловкости дикарей в этом отношении: он не взлезет на дерево, просто взлетит, в минуту нарежет два-три десятка кокосов, и с тем же проворством спустится вниз. Плавать островитяне большие мастера, они решительно одинаково ловки и проворны в воде и на суше.

5 мая я ездил на остров Катчалл, на который капитан отправился с целью подробнее осмотреть группу Никобарскаго архипелага. После вкуснаго завтрака, особенно замечательнаго в гастрономическом отношении по яичнице, приготовленной из страусовых яиц (говоря откровенно, я не нашёл в ней ничего особеннаго, за исключением разве того, что огромную яичницу для пятерых повар мог приготовить из двух яиц, что, конечно, выгодно), мы отправились в путь в десятом часу утра по направлению пролива, отделяющего Нанковри от острова Каморта.

Прекрасный день и красота островов Никобарской группы, которую, не преувеличивая, можно сравнить с «корзинкою красивых ароматических цветов», располагали нас к душевному веселью.

Приблизившись к Катчаллу, мы стали держать к первым кокосовым пальмам, которые завидели по прибрежью, в полной уве-



ренности, что пристанем или к селению островитян, или к ручью. Последнее сбылось. Катер поставили на дрек, людям приказали разложить огонь, а повару готовить обед, для котораго я вызвался настрелять дичи. Капитан с некоторыми офицерами отправился по побережью.

Растительность Катчалла гораздо роскошнее и многим свободнее камортской и нанковрийской. Почва не так сыра, растения не так сжаты. Говорят, что здесь водится много обезьян, однако ж я не видал этих забавных животных. Мускитов, светляков (*Lampiridi*), скорпионов, ящериц, небольших змей, черепах много. Есть, говорят, векши и буйволы, хищных зверей нет. Из птиц водятся ласточки, куропатки, голуби, попугаи, последних очень много. Мне удалось одному раздробить крыло. Бедняжка упал с дерева и, видимо, страдал. Мне стало жаль жертвы моей прихоти, и раздавшийся вторичный выстрел вспужил перья миленькой головки попугая.

— Bravo!» — улыбаясь, произнёс капитан, увидав в руках моих попугая, когда я подходил к месту кочевья с трофеями, добытыми на охоте. — Однако же парюю голубей я был бы более доволен, — сказал он, — но и попугай, приготовленный на вертеле, был не совсем дурен: к нему недоставало только соуса из язычков канареек...

Мы сели обедать. Весёлые песни гребцов дружно раздавались под пальмами дикаго Катчалла. После обеда, часу в седьмом вечера, мы собрались в обратный путь. Отъехав от острова на расстояние полумили, мы увидели огоньки, приближавшиеся к разложенному нами костру. Вероятно, это были островитяне Катчалла, которые слышали наш приезд на их островок. В десятом часу прибыли мы на транспорт, тут только я спохватился об охотничьем сюртуке, мною забытом на Катчалле. Очень может быть, что и теперь клочки его, бережливо уложенные в банановый лист, хранятся в печальной хижине никобарца или заменяют ему износившийся «пояс».

Дожди, которыми сопровождалась двухнедельная наша стоянка в Никобарах, не позволили сделать достаточных наблюдений для точнаго определения географическаго положения нанковрийскаго рейда. По словам Горсбурга (*East India Directory*), рейд находится в северной широте  $8^{\circ}00'$ ,  $93^{\circ}41'$  *O* долготе от Гринвича. По нашим наблюдениям, деланным на небольшом мыске, выдавшемся почти до середины рейда, долгота вышла около  $26'$  менее помянутой, впрочем, на точность этого вывода нельзя положиться по причине, о которой я только что говорил.

Нарубив деревьев и приготовив запасный рангоут, мы вооружили транспорт, как следует, и утром в субботу 10 мая снялись с якоря, дружески простившись с гостеприимными, добрыми никобарцами. Ветер стоял ровный брамсельный, транспорт быстро удалялся от берегов живописнаго архипелага, направляя путь к северной оконечности Сумагры. Мы шли, как я говорил, в Малаккский пролив.

Несчастный Галс, несмотря на предложение капитана отвезти его в Сингапур, откуда он легко мог отправиться на родину, не приехал к нам в день отправления и, кажется, скрывался в тот день в лесу. Нельзя было не пожалеть о человеке, видимо, страшившемся своего отечества! Грустно дойти до такого убийственного положения...

В тот же день в шестом часу вечера мы находились от Большаго Никобара в тридцати двух итальянских милях и шли на  $OSO^{1/4}O$  к острову *Пуло-Перо*, лежащему в  $N$  широте  $5^{\circ}42'$  и долготе  $99^{\circ}1' O$  от Гринвича. Ветер был свежий брамсельный, иногда порывистый, погода пасмурная, но при всём том до двадцати трёх градусов тепла, а ходу от двух с половиной до семи узлов. Таким образом мы плыли до полудня 13-го числа, когда увидели берега острова Пуло-Перо, находявагося от нас в то время на  $OtN^{1/2}O$  в расстоянии пятидесяти миль. После обеда сделалось маловетрие из  $SW$  четверти. Транспорт едва подвигался вперёд, и мы только к вечеру миновали группу островов *Бутон*. В таком медленном плавании было, признаться, немного привлекательнаго: жар, штиль, подчас порывчик, — вот и все его удовольствия, приправленные только частым бросанием лота. Глубина была большею частью ровная, около шестидесяти пяти сажен, грунт жидкий, иловатый. С рассветом следующего дня открылись острова *Ланкава*, а в десятом часу налетел первый жестокий шквал от  $NW$  с дождём и громом. Плавание в этих морях сопряжено с большим беспокойством: по ветру следовало бы нести больше паруса, но частые и жестокие порывы заставляют брать рифы под опасением в противном случае потерять рангоут. Ни бдительность, ни осторожность не помогут.

Проплыв ещё около суток при переменных ветрах, большею частью противных, мы, наконец, подошли довольно близко к острову *Принца Валлийскаго*, лежащему при входе в Малаккский пролив и отделённому от полуострова Малакки небольшим проливом шириною не более двух миль. Здесь капитан располагал простоять несколько дней, чтоб запастись провизиею и, главное,

пресною водою, потому что взятая нами в Никобарских островах имела горьковато-болотистый вкус. В восьмом часу мы потребовали лоцмана, а через час стали на якорь на джорджтоунском рейде в расстоянии одной мили от берега.

Наш приход на рейд благодатного острова *Пуло-Пенанга*, получившего название «острова Бетеля» от множества растущего на нём этого корня, был в полном смысле очарователен. Луна таинственно освещала Пенанг, звёзды изредка покрывались лёгкими облаками, а веяние ароматического *берегового* воздуха было более чем отраднo. У водореза слышались лёгкие вспрыски воды, говорившие о небольшом ходе транспорта, на палубе было тихо. Якорь, отданный на тринадцатисаженной глубине, с силою ринулся в царство гастрономических черепах и страшных прожор и, может быть, раздавил не одну дорогую жемчужину... Затем люди разсыпались по реям крепить паруса. Наконец всё улеглось, и на палубе остались одни вахтенные. С полуночи ветер, было, загудел опять от *NO*, набегая частыми и сильными порывами, но к пяти часам утра стих и погода простояла во весь день хорошая и довольно тихая.

С разсветом Пуло-Пенанг представил нам один из тех очаровательных видов, которыми так роскошно наделён южный архипелаг. Возвышенность острова, достигающая местами двух с половиной тысяч футов, была убрана богатою растительностью, между которою к северу красовался сигнальный павильон. Около него разбросаны небольшие домики, убранные плющом, в окрестностях густые леса, всюду величественный бамбук. В этой гористой части острова воздух чрезвычайно прозрачен и имеет благотворное влияние на здоровье. Больные из Бенгалии, с Молуккских островов и из английских контор приезжают сюда лечиться, и благоприятный климат Пенанга при температуре, редко изменяющейся в течение круглого года, оказывает большое пособие страждущим. Здесь нет ни львов, ни тигров, ни леопардов. Пышная растительность достигает самых огромных размеров, и вообще должно заметить, что остров чрезвычайно богат всякаго рода естественными произведениями, из числа которых главнейшее есть перец. Его вывозят отсюда ежегодно более чем до ста тысяч центнеров. Кроме того, бетель, рис, кофе, сахар и мушкатный орех вывозятся отсюда также в большом количестве. Здесь водится прекрасная рыба, есть устрицы и черепахи, гнёзд ласточек также достаточно. Вообще остров Пуло-Пенанг, благоприятствуемый природою, чрезвычайно как плодороден.

Единственный город на Пуло-Пенанге есть Джордж-тоун или *Танжонг-Панака*, как его называют малайцы. Он построен на северо-восточной стороне острова и содержится в большой чистоте. Для защиты города устроен форт Корнвалис, расположение его на мысе того же имени довольно неудачно, и он не может быть признан надёжным средством обороны. Рейд обширен, он образуется большим проливом и составляет значительную губу, заключающую в себе множество хороших гаваней. Число жителей полагают на всем острове до пятидесяти тысяч. Главную часть населения составляют малайцы, бенгальцы, китайцы, сиамцы и аравитяне, кроме того, здесь живут несколько европейцев: англичан, португальцев и голландцев. При этом нельзя не упомянуть, что в Джордж-тоуне издаётся политическая и литературная газета, есть несколько библиотек и учреждено множество школ.

Основание или первоначальное заселение острова произошло следующим образом. Один английский морской офицер, капитан Лейт, оказал случайно некоторые услуги владельцу Кведахскому, который в изъявление своей благодарности подарил Лейту незаселённый в то время Пенанг. Это было в 1785 г. Капитан Лейт предложил пожалованную землю своему отечеству, которое, разумеется, не замедлило учредить на ней колонию и губернатором ея назначило самого Лейта. Это обстоятельство встревожило было опрометчиваго владельца Кведахскаго, но шестьдесят тысяч пиастров ежегодной платы успокоили его. Губернатор новой колонии принял её в заведывание от имени Великобритании 11 августа 1786 г., в день рождения принца Валлийскаго, по имени котораго и остров получил своё название. Таким случайным образом эта юная колония получила своё бытие и находится в настоящее время в самом цветущем состоянии.

К нам приезжали на транспорт индийские муллы, с которыми некоторые из офицеров познакомились на берегу в мечетях. Один из них, Псеих-Абдул-Кабер-Леба, приехал в день нашего отхода со значительною свитою и привёз в знак памяти несколько белаго и жёлтаго ямину, который роздал нам собственноручно. Он подчивал нас также дивными ананасами, манго, бананами и мангустанами. Мы благодарили его и положили на блюдо по пиастру в пользу сирот и вдов, принадлежащих к его приходу.

«Аллах, Аллах!» — говорил седовласый мулла с удивлением, обращая свои взоры к небу, когда наш старший лейтенант ему объяснял, что мы идём из своего отечества, где вода принимает иногда отверделость гранитных скал, на другой конец нашего

царства, что идём уже семь месяцев и вряд ли достигнем нашей цели в четыре месяца. Он не мог этого никак понять и, удивляясь, безпрестанно восклицал только: «Аллах, Аллах!»

Беседуя с муллами, мы наслаждались вполне индийским кейфом: курили гуки, вроде турецкаго кальяна, и пили шербет. Наш многоуважаемый доктор, душа нашей кают-компании, подарил старшему мулле портрет нашего благополучно царствующего Монарха Императора Николая I. Нужно было видеть восторг, с которым он принял это драгоценное для каждого русскаго сердца изображение.

18 мая в одиннадцатом часу утра мы оставили благодатный Пуло-Пенанг, который можно было бы назвать земным раем, если б только рай существовал на земле. В Джордж-тоуне мы взяли лоцмана и пошли Малаккским проливом к югу. От Пуло-Пенанга считают до Сингапура всего четыреста пятьдесят миль, это расстояние весьма не трудно пройти в двое суток, разумеется, при хорошем попутном ветре, но нам, предназначенным судьбою пронести *впервые* русский победоносный флаг Малаккским проливом, седовласый эол определил грустное плавание... Мы совершили его в четырнадцать суток!

Тихие бомбрасельные ветерки, к тому же противные, при сильном течении от *S*, измучили нас до невероятности. Что час, то поворот, а толку мало! Становясь зачастую на якорь, чтоб удержать своё место, мы в особенности заметили одну из стоянок. Это было 29 мая. Мы стояли на дагликсе за сильным противным течением несколько южнее параллели крепости и города Малакки. Часов в девять вечера сделался ровенький ветерок от *SW*. Мы стали поднимать якорь. Но вымбовки ломались, люди мучились, трekali, наваливались с большими усилиями, а якорь, по-видимому, вовсе не желал оставить своего покойнаго ложа в иловатом грунте, в котором он увяз до того, что мы едва справились с ним к четырём часам утра. Значит, эта съёмка стоила нам около семи часов трудной и утомительной работы!

Самым удобным и безопаснейшим для плаванья Малаккским проливом считают то время года, когда в нём господствует *NO* муссон. Тогда гроз, порывов и проливных дождей, то есть всего, что неизбежно во время *SW* муссона, почти не бывает. Поэтому в плаваньи Малаккским проливом в последнее время года необходимо держаться, по возможности, ближе к малаккскому берегу, чтоб пользоваться лёгкими береговыми ветрами, дующими здесь по ночам от *OSO* и иногда от *O*. Впрочем, *SW* муссоны редко

когда доходят далеко в пролив, встречая препятствие в высоких берегах острова Суматры. Эти берега, заслоняя пролив от силы *SW* муссона, производят в проливе постоянные штили или лёгкие ветерки от *SSO* и *OSO*, которыми, в особенности в южной части пролива, трудно что-нибудь вылавировать, потому что скорость течения доходит в этих местах иногда до семи миль в час. Шквалы, известные под именем суматров (*the Sumatras*), бывают необыкновенно жестоки и продолжительны. Чтоб испытать силу их, стоит только придержаться поближе к суматрскому берегу во время *SW* муссона.

В древния времена остров Суматра назывался *Рамни*, *Ламери* или *Саборма*. Он прорезан цепью гор, параллельной направлению берега. Из числа горных вершин некоторые есть огнедышущая, от уровня моря, оне возвышаются до двенадцати тысяч футов. Климат суматрский вообще известен как нездоровый, в сущности же это должно отнести только к западным берегам острова, которые не без причин названы *берегом язвы*: злокачественныя болотистыя испарения губительны не только европейцам, но и туземцам. Напротив того, восточное побережье острова от Ачемцы по всему протяжению к юго-востоку пользуется климатом прекрасным, и потому на нём встречаешь много здоровых мест.

Здесь замечательны также *NW* порывы; впрочем, они несравненно слабее первых. Им предшествует чёрное облако, поднимающееся весьма быстро от горизонта к зениту. Течения очень неправильны в проливе, только в некоторых частях его замечаются правильные отливы и приливы: это у малаккского берега и от Арроа до Каримонских островов. Отлив, имеющий направление к *NW*, гораздо сильнее и продолжительнее прилива. Плавание около так называемых *Песков* (*the Sands*), между Парселар-Гиллем, банкою в две с половиной сажени, и множеством островов около западной оконечности Сингапура, очень опасно, и в этом месте нужно быть весьма внимательным и осторожным. Впрочем, и здесь, приняв необходимые предосторожности, можно плавать совершенно безопасно, даже и ночью.

Немного времени назад плавание Малаккским проливом считалось особенно опасным по разбоям здешних малайцев. Правда, их проучивали иногда добрым порядком, но меры эти были слишком не действительны для совершенного истребления варваров. Лет за сорок тому они были, однако, жестоко наказаны одним английским фрегатом, заштилевавшим близ Сингапурского пролива в виду Каримонских островов, этого гнезда морских разбойни-

ков. Дело в том, что малайцы приняли боевой фрегат за обыкновенное купеческое судно и выехали на него в числе более ста вооружённых лодок с желанием разграбить. С фрегата, разумеется, заметили это движение, и капитан его решился наказать дерзких, как следует. Он приказал задраить порты, оставил на палубе не более двадцати человек людей, как обыкновенно на купеческих судах, реи поставил козлами, потравил марса-фалы, не осадил шкотов и придал фрегату вообще вид купеческого судна. Малайцы, обманутые наружностью, приблизились к фрегату на пистолетный выстрел. Иные из них хотели даже нагло пристать к борту, но тут маскарад кончился. Батарей были мгновенно открыты, и страшная сила фрегата обнаружилась неожиданным залпом. Изумлённые рёвом словоохотливых пушек, малайцы думали, было, обратиться в бегство, но постоянный батарейный огонь с фрегата потопил их почти всех без исключения. Только несколько полужизбитых лодок успели достигнуть кое-как берегов Суматры, где они, вероятно, не скоро очнулись от этой неожиданной грозы. С тех пор разбой значительно поуменьшился, потому что разбойничья флотилия была почти вся истреблена этим громовым ударом. Впрочем, надобно сказать, что и теперь ещё купеческие суда становятся иногда жертвами этих извергов, хотя в настоящее время здесь учреждён постоянный надзор за ними с целью совершенно истребить каримонских и суматрских разбойников. Но, разумеется, подобныя злоупотребления выводятся временем.

В бытность нашу в Джордж-тоуне там происходило следственное дело по одному кровавому разбою, о котором я намерен сообщить моим читателям несколько подробностей. В начале 1841 г. Ост-Индская Компания отправляла в Сингапур бриг с преступниками, которые были все тщательно скованы. Бриг был уже в виду Ачемцы, лежащей на северном берегу Суматры, когда преступники успели вдруг освободиться из цепей и перерезать всех англичан, кроме одного повара. Совершив это ужасное убийство, они прибыли через несколько дней в Ачемцу. Съезжая на берег для продажи провианта и других вещей с брига, они уводили все шлюпки, чтоб повар, котораго оставляли постоянно на судне, не попал каким-нибудь случаем к королю и не рассказал бы их преступления. Однако все эти предосторожности были напрасны. Повару удалось в довольно тёмную ночь перебраться на берег на ведре. Он явился к королю Ачемцы и рассказал всё случившееся на бриге. Король, находясь по какому-то трактату в дружеских отношениях с Ост-Индскою компаниею, предал всех убийц в руки

англичан, известив правительство в Пуло-Пенанге, что он задержал разбойников. В то время, когда мы были в Джордж-тоун, участь негодяев не была ещё решена, но, разумеется, их ожидала виселица!

Наконец к вечеру 1 июня мы увидели пролив *Правителя*, и при семи узлах ходу, небывалом у нас уже с давних пор, быстро приближались к узкому проходу между островами *Раббит* и *Коней*. При этом наш лоцман выказал себя молодцом: невзирая на тёмную ночь, он смело лавировал среди опасных мест, которыми окружён остров Сингапур, и, обогнув их, благополучно привёл нас на сингапурский рейд к полдню следующего дня.

Русский флаг, не знакомый ещё до сих пор на рейде этого города, привлёк к нашему борту множество лодок, и что за необыкновенная смесь племён и пород явилась на палубе нашего «Або!» Здесь, смотришь, горделивый и величавый мавр с лотком косметических средств: мыла, макассарского масла и мускусу, корольков, изумруды и мелкого жемчугу; там бенгалец с разнообразными плодами; несколько поодаль китаец в длинном жилете по пояс и засаленной шапке продаёт куртки, панталоны и башмаки; тут малаец в конусообразной шапке и с мошеннической физиономией навязчиво предлагает циновки, малайския копья и крысы (кинжалы). Весь этот хаос необыкновенного смешения был увлекателен и в высшей степени живописен! Крик попугаев, пронзительный визг обезьян, хохот наших людей — всё это шумно раздавалось в воздухе тихаго, прекраснаго, палящаго и почти экваториальнаго дня!

На рейде впереди нас стояло множество купеческих судов. Подобнаго разнообразия флагов мне не случалось нигде видеть. Тут были суда Соединенных Штатов, Генуи, Голландии, Триеста, Франции и Швеции; были китайския и бугиския джонки, малайския проа и кохинхинския суда. Все оне были более или менее хорошей постройки и опрятнаго вооружения. Разумеется, я не говорю о китайских джонках — это перл дикаго вооружения, конструкции и неопрятности! Соседство подобнаго судна даже неприятно отчасти.

Смотря на торговую деятельность юнаго Сингапура, едва только возникшего в XIX столетии, невольно удивляешься предприимчивости и опытности англичан. Сингапур, основанный ими после мирнаго договора, по которому все владения голландцев в Малайском архипелаге были им возвращены, составлял средство осуществить давнишнюю цель британцев и в особенности английскаго губернатора в Батавии сэра Стамфорда Раффльса — упрочить для своего отечества передовое владение в Китайском море. По тща-



тельном осмотре удобнейших мест он обратил особенное внимание на остров Сингапур. 6 февраля 1819 г. этот остров был принят во владение полковником Фэрнгором, и положено основание английской конторы.

Нельзя надивиться, как в это короткое время могла развиться такая обширная меновая и транзитная торговля. Разумеется, здесь нет ещё никакой мануфактурной промышленности, да этого не возможно бы и требовать от только что возникшей колонии: она придёт со временем. Но насчитывают ежегодно до ста экспедиций сюда прямо из английских портов, кроме того, множество судов различных видов и флагов, о которых я уже упоминал, деятельно участвуют в промышленности народов всего южного архипелага, и потому очень естественно, что Сингапур получил наименование «центра деятельности и торговли» островов Восточной Индии. Отсюда вывозят преимущественно китайку, шёлки, китайскую бумагу, жемчужные раковины, камфору, драконову кровь, перец, сиамский сахар, японскую медь, кофе, слоновую кость, ревень, гвоздику, мушкатные орехи, черепаху, мускус и многое тому подобное. Утверждают, что ежегодный оборот сингапурской колонии простирается в настоящее время на наши деньги до сорока пяти миллионов рублей серебром. Чего же надобно будет ожидать впоследствии?

В некоторых частях Сингапура особенно процветают перцовые плантации. Растение, производящее перец, есть род стелющегося лиана с древесным стволом. Листья его тёмно-зелёного цвета, чрезвычайно едки, жгучи на вкус. Цвет, из котораго образуется плод, вроде гроздь смородины, бывает обыкновенно белый. Зёрна созревшего плода получают пурпуровый цвет, а высушенные на солнце превращаются в чёрный. Из различных родов пряностей, высылаемых в Европу из тропических стран, вряд ли возможно указать на продукт, более употребительный у нас, чем перец. В состоянии испорошенном и в виде приправы он обильно потребляется нами в пище. Ежегодная жатва перца, названного ботаниками *pirep nigrum*, простирается до пятидесяти миллионов литров, из которых треть вывозится собственно в Европу. Плодородие перца начинается с третьего года и продолжается девять и десять лет. Жатва бывает два раза в год: в марте и сентябре. В торговле у нас отличают *белый* перец от *чёрного*, но первый не есть особенный род этого растения, а просто зерно, химически очищенное от чёрноватой мякоти плода. С начала нынешняго столетия перцовые плантации особенно тщательно и успешно возделываются в колониях Антильских островов, особливо в Каенне.

Почти на всех островах Полинезии женщины готовят из корня перцового дерева жгучую настойку, до того крепкую, что английские и американские матросы, которым ни ром, ни арак и никакия в мире водки не бывают достаточно крепки, не в состоянии пить эту перцовую ратафию, с удовольствием поглощаемую полинезийцами. Для европейца это чистая отравка. Сыны Альбиона зачастую бывают ея жертвами, факт неопровержимый. Остров *Сингапур* находится при южной оконечности полуострова Малакки, отделённого от него небольшим проливом. Собственно город, носящий имя острова, лежит в  $N$  широте  $1^{\circ}17'$  (следовательно, почти на экваторе) и долготе  $130^{\circ}50'$   $O$  от Гринвича. Он разделяется на три квартала, китайский, малайский и европейский. Последний отличается опрятностью и лёгкою, красивою архитектурою домов. Китайский квартал служит для всего города рынком: здесь сосредоточиваются все магазины и лавки. Малайский квартал находится в некотором отдалении от первых двух. Замечательно, что малайцы живут преимущественно в местах болотистых, около прибрежья. Там, где более сырости, смраду и зловонных испарений, — там и жилище этих людей. Впрочем, сингапурские жители этого квартала, как говорят, резко отличаются от своих одноплеменников кротостью нрава и несравненно большею образованностью. Однако крис — неперемный спутник каждого малайца.

В массе обитателей сингапурской колонии преобладают в особенности два племени народов — это китайцы и малайцы. Они составляют пять шестых всего числа жителей. В отношении к деятельности и умственному образованию пальма первенства между ними принадлежит, бесспорно, китайцам. Они занимаются вообще оптовою торговлею, продажею ценных галантерейных вещей, маклерством, земледелием и мореходством, между тем как малайцы занимают должности дровосеков, иногда земледельцев и лавочников, но преимущественно исполняют обязанности лодочников и рыбаков.

Почва острова Сингапура очень плодородна, хорошего строевого лесу много. Тут нет никаких хищных зверей полуострова, но много обезьян, диких кошек, белок и дикобразов. Мне рассказывали, случайно, про ловлю обезьян. Я и верить не хотел, что для ловли этих забавных животных употребляются те же средства, о которых зачастую слыхивал в детстве в сказках. Употребительный способ заключается вот в чём: берут кувшин с узким горлышком, насыпают его до половины рисом и зарывают в землю. Обезьяна, добравшись до риса, ни за что не разожмёт лапы, чтоб

не выронить ни зерна, а между тем горлышки кувшинов так узки, что не разжатую лапу обезьяна не вытащит из кувшина. Охотники приходят, сажают пойманных в клетки и потом разбивают кувшин, чтоб освободить лапу обезьяны. Трудно приписать это глупости животного, скорее, думаю, можно предположить в нём настойчивость, нежелание возвратить «попавшееся в лапы».

Говорят, что в здешних местах более двухсот пород различных змей, в числе которых только две ядовиты. Птицы очень разнообразны и многочисленны. По климату Сингапур несколько уступает Пуло-Пенангу, тем не менее, однако, это место здоровое и благоприятное больным. Плоды необыкновенно вкусны, ананасы чрезвычайно велики: до восьми с половиной дюймов в большом диаметре, а продаются всего по пяти *пайсов*, около пяти копеек ассигнациями. Овощи выходят прекрасно. Мушкатовые плантации разведены на всём острове в изобилии.

Войско сингапурскаго правителя заключается в пятидесяти сипаях. Под этим именем разумеют в Восточной Индии милицию, набранную из туземцев и состоящую на жаловании. Мундир у них, как вообще у англичан, красный, шальвары доходят до колен. Вместо киверов — картонный колпак, обмотанный чалмою голубаго цвета, оружие состоит из кривой сабли, карабина и пистолетов. Содержание этого войска обходится Англии всего в несколько тысяч *пиастров*.

Однажды мы собрались на китайскую джонку в триста тонн, которая была в совершенной готовности к отплытию в Маниллу. Трудно вообразить себе хаос, который мы встретили на палубе этого диковиннаго судна. На нём было, на худой конец, до четырёхсот человек пассажиров, преимущественно китайцев, отправлявшихся по торговым делам в Маниллу. Пассажирский багаж размещался от киля до самых бортов, верхняя палуба была настлана только около бортов, так что открытая середина, перерезанная бимсами, представляла один общий огромный люк. Около середины джонки была помещена кухня, *сложенная из кирпичей*, в ней хлопотал отвратительно грязный китаец, приготовляя плав или что-то подобное. Однако смрад и нечистота заставили нас поторопиться осмотром этой курьёзной джонки. В особенности были замечательны на ней кабельтовы и перлиня, они виты из камыша и чрезвычайно удобны для завозов. Желая, например, завести верп (якорь малой величины, посредством котораго суда перетягиваются с одного места на другое), бухту кабельтова сваливают прямо за борт, а ходовой лопарь прикрепляют к борту

джонки, так что шлюпка, идя с верпом вперёд, развивает плывущую за нею бухту кабельтова. Удобно, но и оригинально. Бегучий такелаж у них большею частью волосяной и травяной. Якори составлены из надёжных брусьев железного дерева, а лапы тщательно окованы. Эта джонка, стоявшая от нашего транспорта в полумиле, надоедала нам долго своими *намерениями* сняться с якоря. Шум, сопровождавший эту хлопотню, и дикие возгласы: «Эа, оа! Эа, оа!», раздававшиеся по рейду, не давали нам покоя.

Забавен предрасудок китайцев на счёт джонок. Они думают, что вырезанные и разрисованные ими глаза на носу джонки смотрят бдительно вперёд во время плавания и если завидят какую-либо опасность, то непременно донесут об этом. Случись же, что джонка лишится каким-нибудь образом хотя половины глаза, китайцы топят судно и бьют его палками. «Что ж в нём, — говорят они, — если оно не сумело сберечь своего глаза, станет оно хлопотать о нашей безопасности!» Китайцы так крепко держатся этого предрасудка, что не имеют во время плавания баковых часовых, чтоб смотреть вперёд.

Джонки, плавающие между Маниллою и Сингапуром, совершают ежегодно по одному рейсу в ту и другую сторону, для этого оне имеют два ветра: *SW* и *NO* муссоны, потому что лавировать оне вовсе не могут. При первом муссоне, дующем с апреля по октябрь, все джонки собираются в Манилле, а при следующем, то есть через полгода, приходят обратно в Сингапур.

На сингапурском рейде мы проводили время очень разнообразно и приятно. Там собирались ежедневно прекрасныя коммерческия суда, между тем как другия уходили в море. Картина обширной, живой торговой деятельности на рейде имеет в себе много занимательнаго. Под вечер одного прекраснаго, в полном смысле, тропическаго дня пришло с моря миленькое английское трёхмачтовое судно, на котором оснастка, выправка рангоута и вообще вся наружная опрятность невольню должны были веселить душу каждаго моряка. В вооружении его бросались на вид в особенности два паруса над бом-трюмсеями. Мне, по крайней мере, никогда не случалось видеть таких парусов. Это судно шло в Китай, если не ошибаюсь, с опиумом, и на пути зашло в Сингапур, чтоб освежиться. Несмотря, однако, на непродолжительность его стоянки, мы обязаны ему забавною сценою. Два матроса с него, оба молодые индийцы, получив жалованье, решились бежать. Они выбрали для того довольно тёмную ночь и часу в первом смело поплыли к берегу на ведре. Плывя мимо нашего транспорта, они,

вероятно, для вящего комфорта в побеге вздумали у нас угнать одну шлюпку, которая была прикреплена к выстрелу. Ночь была как-то особенно жаркая, удушливая. Иные из нас лежали на сигнальных рундуках (каюты наши в то время окрашивались, и спать в них не было никакой возможности), другие в шлюпках, висевших на шлюпбалках. Вахтенный лейтенант и часовые бдительно рассказывали на шканцах, юте и баке, и последний, разумеется, невольно должен был обратить внимание на небольшой шум в воде, который производил влезавший на шлюпку индеец.

Разсмотрев в полумраке подобие человеческого образа, выходящее из воды, часовой завопил благим матом: «Водяные идут!», подпрыгивая при этом около бакового шпиля. Это курьёзное восклицание, нарушив спокойствие полночной тишины, привлекло к баку всех бывших в то время на палубе. Между тем вахтенный лейтенант, догадавшийся отчасти о существе дела, послал немедленно в погоню за сингапурскими «водяными» шлюпку, приказав приготовить фонари. Мы все проснулись и подошли к месту действия. Баковый часовой настоятельно утверждал, что видел собственными глазами, как один чёрт влезал на шлюпку и как другой чёрт собирался лезть. «Экое окаянное место», — говорил он окружающим его людям. Но шлюпка с пойманными беглецами приставала уже к борту. Мы поспешили к трапу и много смеялись при осмотре сингапурских чертей, которые оказались безхвостыми.

Как прост и как действителен индийский способ лечения от ужаления змеи. Один из наших людей, именно парусник, бывши на берегу, вздумал выкупаться. Но едва он вступил в воду, как небольшая змея ужалила его в пятку, которая тотчас же стала пухнуть, и опухоль распространилась по всей ноге. Один из присутствовавших при этом индийцев принял живейшее участие в положении нашего парусника и повёл его к себе в дом. Раскалив кору кокосового ореха, он прижёт ею рану или ужаленное место, засыпал его потом толчёной серою и, перевязав бинтами, отправил больного домой. На другой день наш парусник мог уже ходить, и опухоль почти совершенно исчезла.

...Как весела, приятна и занимательна жизнь моряка в таком плаваньи! Сколько отрадных, приводящих в умиление душу воспоминаний он выносит из этой кочующей жизни! Не забудем при этом благородной склонности человека — помнить одно утешительное, только одно приятное для него! Давно ли мы были в Капштадте и в Тенерифе? И вот теперь в Сингапуре, живём почти на

экваторе, и живём весело, наслаждаемся жизнью! Чудные miss Сара и Маргарита, дочери прелюбезного англичанина, безжалостно было разшевелили сердца некоторых моих спутников. Впрочем... что я разбалтываю? Меня могут, пожалуй, упрекнуть в нескромности, могут сказать, что я... Нет, от огня и от женщин подальше, лучше замолчу!

Между тем, мы совершенно приготовились к отплытию. Запаслись малайскими крисами и копьями, замечательными раковинами и кораллами, индийскими нарядами и китайскими вещицами удивительной работы. Разсматривая их, невольно изумляешься терпению и искусству этих людей в различных мастерствах. Я видел, например, шар из слоновой кости, в котором было выточено до двенадцати шаров, обращавшихся друг в друге совершенно свободно. Но это что ещё что! Надобно полюбоваться высокими, художественными изделиями из слоновой же кости, в *ажур*. Они так нежны, что решительно боишься до них дотронуться руками. Так вот, кажется, всё и разсыплется! Как теперь, ещё помню замечание моего вестоваго, которому я предлагал взять в руки какую-то точёную вещицу, изумлявшую его своею эфирностью. Он не взял её, говоря без шуток: «Нет, ваше благородие, неравно сломаю!» Китайцы, действительно, совершенные артисты в токарном деле, и можно сказать положительно, в этом отношении они не имеют соперников.

Но вот настало, наконец, и 6 июля — день, в который должно было распротиться с Сингапуром. Мы снялись с якоря в седьмом часу утра и, отсалютовав крепости тринадцатью выстрелами, на что получили в ответ такое же число выстрелов, пошли при тихом ветерке в Китайское море.

#### Глава IV Плавание от Сингапура до Камчатки

Едва мы успели войти в границы обширного моря Небесной Империи, как нас нагнал ровный и свежий *SW* муссон, который с полным усердием стал приближать наш транспорт к Филиппинским островам. Меньший ход ограничивался шестью узлами, а самый больший доходил до десяти с половиной узлов.

В апреле и октябре плавание Китайским морем бывает чрезвычайно опасно по жестоким штормам, случающимся во время перемены муссонов. Притом тифоны (тайфуны. — *Ред.*) — очень обыкновенное зрелище в этом море.

Разсматривая различные явления метеорологии, окружённой для нас, смертных, каким-то полумраком, невольно изумляешься разнообразию, которое представляют нам действия могущественных стихий. Натурально, эти явления основаны на общих законах мироздания, однако пытливый ум человека не был в состоянии объяснить всего с одинаковою определительною точностью и, размышляя об основных причинах подобных явлений, представил в некоторых случаях только одни предположения. Например, происхождение пассатного ветра и муссонов объяснено положительно, совершенно логически, но от чего происходят тифоны, об этом мы можем судить по одним догадкам. Нужно заметить, что тифоны бывают двух родов, или, говоря правильнее, *тифон есть род смерча*.

Таким образом, некоторые естествоиспытатели и физики думают, что тифон происходит от действия вулканических подземных огней, потому что, во-первых, водный столб, который он образует, падает не из облака, но поднимается с моря. Во-вторых, если б тифон происходил от вихря или заверти ветра, он не пребывал бы постоянно на одном месте, но имел бы движение по направлению кругообращающегося ветра. В-третьих, вода, окружающая собственно тифон, бывает обыкновенно в сильном брожении, совершенно как при кипячении, а воздух наполнен серными испарениями до такой степени, что, как говорят, помрачает даже солнечный свет.

Кроме того, в подтверждение сказанного, они приводят на вид теплоту Китайского моря, приписывая это явление действию или влиянию подземных вулканических огней. Другие же, напротив того, приписывают происхождение всех смерчей, следовательно и тифонов, электрической силе. Когда, говорят они, сильно наэлектризованное облако проходит над земною поверхностью в известном расстоянии, тогда между облаком и ближайшими телами земли образуются два противоположных течения электрической материи: одно из облака вниз, а другое — от земных тел в облако. Ежели первое течение сильнее второго, то частицы паров, составляющих облако, увлекаемых стремящимся из него электрическим током, образуют воздушный столб, или *смерч*. В противном случае, то есть если электрическая материя воды сильнее стремящейся из облака, то море поднимается к облаку столбом и составляет *тифон*. Вот существенная разница между этими явлениями. Конечно, оба умозаключения совершенно близки к истине, но которое из них вернее — дело ещё не решённое.

Тифоны и смерчи Китайского моря страшны, сильны и были причиною гибели многих несчастных плователей. Если случится попасть на такие ужасные явления, то единственное средство спастись от них — пушечная пальба, действием которой они совершенно уничтожаются. Удивительно, до какой степени пушечные выстрелы имеют влияние на равновесие воздуха. Когда между флотами начинается сражение при тихом ветерке, то вскоре по начатии пушечной пальбы совершенно штилеет. Это неоднократно было замечено в морских сражениях. Мне говорил один короткий знакомый, в положительности котораго я совершенно уверен, что ему случилось однажды в Китайском море быть окружённым *двенадцатью* смерчами, от которых капитан его только тем и отделался, что палил немилосердно из двух небольших орудий (он служил на коммерческом судне).

Можно вообразить себе ужас подобной картины! Наш знаменитый мореплаватель, покойный адмирал И. Ф. Крузенштерн — *первый* русский, обошедший вокруг света, встретился в Японском море в октябре месяце 1804 г. с огромным тифоном, при котором ртуть в барометре опустилась ниже 27 дюймов (686 м. рт. ст. — *Ред.*), то есть скрылась за пределы деревянного футляра. Это было в широте  $31^{\circ}7' N$ , долготе  $227^{\circ}40' W$  от Гринвича. Говоря о свирепости тифона, покойный адмирал замечает в своих записках следующее: «Нужно иметь дар стихотворства, чтоб живо описать ярость онаго». Во время нашего плавания Китайским морем, мы видели несколько смерчей, но всегда, благодаря Богу, в таком отдалении, что мне не приходится сказать о них ничего особенного.

С самага выхода из Кронштадта до Сингапура нам было трудно похвастать благоприятными ветрами. Чуть с якоря — и ветер в лоб! А это, я вам скажу, обстоятельство довольно несносное. Теперь же свежий SW муссон бойко подвигал нас к Люсону, и мы были ему чрезвычайно признательны за эту услугу. Мне даже помнится, что по этому случаю писались у нас куплетцы, именно в честь муссона... Странно, однако, что у нас принято его название в искажённом виде? Малайцы называют этот периодический ветер словом *муссин*, что на их наречии означает годину. Название совершенно правильное и определительное, потому что муссоны начинаются и оканчиваются в определённое время года.

Муссоны происходят от действия солнечных лучей, как и пасатные ветры, с тою разницею, что в неправильном образовании их, то есть периодическом направлении, участвует близкое нахождение матераго берега. В самом деле, допустим, что Индийский



океан также открыт к северу, как и к югу, следовательно, в нём должен царствовать тот же вечный ветер, как и в Тихом и Атлантическом океанах, потому что вся атмосфера, находящаяся над морем, получала бы одинаковое действие солнечных лучей и разрежалась бы равномерно. Теперь же различие грунта земель Восточной Индии, их покатости, неровности и возвышенности много участвуют в степени теплоты, приобретаемой атмосферою материка, которая, когда солнце находится в северном полушарии, бывает более разрежена, чем морской воздух южнее экватора.

От этого вследствие тех же законов, о которых я упоминал, говоря о пассатных ветрах, береговой воздух Восточной Индии должен стремиться вверх, между тем, как его место станет занимать морской воздух, стремящийся от юга с большою скоростью, так как к югу нет никакой земли, которая могла бы ослабить силу этого стремления. Но воздух, идущий от юга, имеет, конечно, большую скорость вращения, чем земли, к которым он приходит, и обязан поэтому уклоняться от своего течения, от *S* к *W*, тем более чем сильнее будет увеличивать это уклонение положение берегов. Вот причины, по которым в Индийском океане в летние месяцы бывает полгода *SW* муссон. В наши зимние месяцы, когда солнце описывает южную часть эклиптики, по северную сторону экватора дует *NO* муссон, потому что в это время берега Индии не бывают так согреты, чтоб прервать обыкновенное течение пассатного ветра. *SW* муссон владычествует также и в Китайском море; однако ж направление его бывает здесь обыкновенно от *SSW*, даже и ещё ближе к югу. Причина такого явления объясняется тем, что Китайское море ограждено как к северу, так и к западу землями, которые привлекают к себе воздух, стремящийся от юга, и противодействуют некоторым образом его чрезвычайной скорости.

15 июля мы были в виду Филиппинских островов, здесь наш усердный муссон стал истощаться, так что под конец совершенно заштилело. Ходу было до полутора узлов, при маловетрии из *SO* четверти. Так провели мы и утро 16-го числа, к полдню ветер разыгрался. Мы побежали по шесть узлов и вскоре подошли к Люсоню, богатейшему из островов Филиппинского архипелага, в котором насчитывают до тысячи островов и островков. Цель, с которою капитан заходил в Маниллу, состояла собственно в том, чтоб запастись окончательно провизиею. Мы шли отсюда прямо в Камчатку, где, без сомнения, было бы трудно, если не совсем невозможно запастись какою-нибудь провизиею, по недостатку в тамошнем

краю припасов. Между тем, мы имели в виду приятное лакомство: превосходные манильские сигары!

Очертания берегов становились постепенно явственнее, и к вечеру нам представилась обширная бухта, составляющая манильский рейд. Он разделяется небольшим островом Коррехидор на две части. Остров вооружён батареями и имеет значительный гарнизон. При входе в воды прекрасного рейда вам представляется великолепная панорама: его красивые и величественные берега роскошно разстилаются в полукружности, защищая своими возвышенностями множество европейских судов и невзрачных джонок от бурь здешних муссонов. В восемь часов вечера мы бросили якорь на глубине шести сажен в расстоянии около двух миль от берега.

Филиппинский архипелаг составляет по плодородию своей почвы, прекрасному климату и роскошному местоположению одну из богатейших стран во всём мире. Это можно сказать в особенности об *Люсоне*, самом обширном острове в архипелаге. Он имеет в длину до пятисот итальянских миль, а в ширину по параллели почти около двухсот миль. Острова этого архипелага разбросаны между *N* широтами 5° и 19° и принадлежат к открытиям 1519 г. Через столетия Хуан-де-Сальсадо разбил с горстью испанцев туземных жителей Люсона и основал Маниллу. Тогда было положено прочное основание владычества испанцев на этом благодатном острове, который был назван победителем Люсоном, по слову *люсон*, что на наречии туземцев означает *пест*, употребляемый для шелушения сарачинского пшена (риса. — *Ред.*). Он вывешивался жителями над входом каждого дома.

Первобытные жители Люсона, обитавшие собственно по прибрежью острова, могли в некотором смысле назваться полуобразованным племенем. Они имели своё правление, во главе которого стояли *раджи* (слово санскритского происхождения, означающее владетеля), и разделялись на людей высшего сословия — багнанов и людей низшего звания. Эти народы, то есть жившие по прибрежью Люсона, носили имена тагалов, панпангов, цимбалов, иллокосов и кайагаков. Между тем в горах и непроходимых лесах Люсона обитал другой народ, названный испанцами *горными неграми*. Тагалы называли его этосами и аэтосами. Они жили совершенно в диком состоянии, ходили нагие и избегали заселённых мест. Замечательно, что и по сие время на Люсоне обитает несколько тысяч людей, не признающих владычества испанцев. Иногда они решаются даже делать на последних набеги. Число жителей Люсона полагают до одного миллиона.

Самое красивое из этих племён *тагалы*. Они найдены завоевателями в бинондском предместье. Нужно заметить, что под именем *Маниллы* понимают ту часть города, которая обнесена крепостным валом, остальные части имеют отдельные названия и не принадлежат собственно к городу, но составляют его предместья, именно: Биноидо, Тондо, Санта-Круц, Сан-Себастиан и Санта-Анна, распространяющиеся на несколько вёрст в длину.

Тагалы приняли христианство добровольно и без особенных затруднений: убедительное доказательство, что они не были подчинены влиянию религиозного фанатизма, столь губительного для всех дикарей. Они очень кроткого и тихого нрава, одарены способностями, благовидны и смелы по наружности. Костюм их почти европейский, в особенности мила тагалка в своём наряде: коврики, которым она обвертывает свою полосатую юбку, плотно прижимает к телу одежду и отчётливо обрисовывает роскошные формы стройного стана. Прибавьте к этому медноватый цвет лица, ряд прекрасных зубов, «пушкинскую» босую ножку с едва держащейся на носке бархатной туфлей — и портрет той тагалки, у которой мы покупали манильские сигары, будет у вас перед глазами. Странно, что это прекрасное племя имеет две непомерные страсти: к курению и к игре. Но, стоп, однако...

Хорош же я, сказать между прочим! Право, мне можно бы было поручить вести дневник, ссылкам и прибавлениям не было бы конца... Видел ещё в Сингапуре самый утончённый петуший бой и не сказал до сих пор ни слова. Впрочем, я постараюсь заглазить впоследствии эту непростительную опрометчивость упустить из виду такую замечательную подробность!

Итак, я остановился на том, что тагалы имеют две неумеренные страсти: к игре и к курению. Последняя распространена здесь даже между женщинами, так что в Манилле в настоящее время нет даже двенадцатилетнего ребёнка, который бы не курил. Здесь курят решительно все: и стар, и млад, мальчик и девочка. По-моему, сигара во рту хорошенькой женщины или в прозрачных ручках очаровательницы — решительно не у места. Воля ваша, а мне это, ей-ей, не нравится. Да чего мне? Не угодно ли будет послушать подробности колкой насмешки, которую разыграли матросы с одного французского фрегата, заходившего в Маниллу в 1830-х гг. Они заказали огромную сигару в несколько футов длины и соразмерной толщины и при торжественном шествии по бинондскому предместью позабавились над этою страстью следующим образом. Один из матросов в костюме Тагалки курил эту колоссальную

сигару, пуская изо рта целая облака дыму, между тем как три человека тащили её с притворным усилием на плечах. Мужчины смеялись над этой шуткой, а женщины, говорят, не в шутку разгневались и чуть было не произвели возстание. Долго ли тут, право, до беды!

Относя эту страсть испанок и вообще европейских дам Маниллы к одной только переимчивости, нельзя удержаться от замечания о том, что господа европейцы считают здесь неприличным, так сказать, *mauvais genre*, но в чём тагалы несколько не виноваты. Вы не поверите, может быть, что порядочные люди здесь не носят неподражаемых соломенных шляп, достигающих ценности трёх тысяч рублей, а предпочитают им парижския пуховыя шляпы? Так, действительно, бывает, хотя эта мода вовсе не по климату, и пуховыя шляпы ничем не красивее соломенных.

В домашнем быту тагалы употребляют особенныя сигары, называемыя здесь фамильными; это название оправдывается отчасти их размерами. Такая объемистая сигара служит в течение нескольких дней всему семейству тагала. Нетрудно составить себе понятие о величине подобной сигары.

Вторая необузданная страсть тагала составляет удовольствие, можно сказать, олимпийское. Оно состоит в кровавом бое петухов-атлетов. Иные тагалы живут даже припеваючи благодаря смертоносным шпорам своих петухов-бойцов и приобретают ими нередко состояние. Конечно, жизнь такого петуха, разумеется, истаго храбреца, отчасти даже завидна: он первое лицо в доме, владелец ласкает и лелеет его более чем своих жену и детей. Ежели господин такого петуха идёт со двора, птица у него под мышкой: он непременный товарищ тагала и всё его достояние. Как горько оплакивается смерть славнаго бойца! Я видел петуший бой на транспорте и действительно изумлялся борьбе этих героев. Как хорошо знают они своё главнейшее оружие победы — шпоры, наделённые их владельцами искусственным пособием, острыми стальными лезвиями, которыми бойцы ловко умеют наносить друг другу смертельные удары. Клюв у них не бывает в употреблении. Случается, что оба героя становятся жертвами битвы, ожесточение этих мощных петухов не имеет границ. Они, подняв дыбом перья, готовы бороться до тех пор, пока один из них не останется на поле сражения, но их не допускают до такой развязки, если пари незначительно. В противном случае их даже подпаивают. Серьёзно, им вливают в клюв по несколько капель благовоннаго вина, и тогда этими петухами овладевает полное остерве-

нение. Тагал, выигравший ставку, получает, кроме того, и тело несчастной жертвы. Разумеется, храбрецы-петухи эти не чета обыкновенным европейским петухам.

Я говорил уже, что Манилла состоит из пяти предместий и части, обнесённой крепостным валом, называемой собственно Маниллою. Весь город имеет до десяти тысяч жителей, в нём есть университет, несколько училищ, школа для бедных, богадельня и госпитали. Королевская фабрика манильских сигар очень обширна, в ней работают ежедневно, кроме праздников, более двух с половиною тысяч работников, в числе которых мужчин не более шестисот человек. Говорят, что испанское правительство получает с этой фабрики от пятисот до восьмисот тысяч пиастров чистой ежегодной прибыли, а чего стоит содержание фабрики и такого огромного числа рабочих? Каков же должен быть общий оборот? И от чего? От растения, если не приносящего человечеству вреда, то во всяком случае имеющего дурное влияние на здоровье при неумеренном употреблении. Первые потребители табаку, американцы, употребляли его от многих болезней как целебное средство, например, от насморка, зубной боли и мокрот, или же, наконец, чтоб утолить голод. Теперь же табак — прихоть, которая вкореняется в человеке почти с детства и становится под конец совершенною необходимостью. Тысяча лучших сигар стоила в бытность мою в Манилле всего шесть с половиною пиастров, следовательно, ровно вшестеро дешевле петербургских цен. Как было не запастись при таком удобном случае этими дивными сигарами! На манильской сигарной фабрике был при нас один рабочий, слепой, который свёртывал испанския *чурутас* (вроде папирос) обеими руками так проворно и ловко, что нельзя было надивиться его искусству. Королевская сигарная фабрика приобретает табак от жителей-земледельцев по установленной и дешёвой цене.

Манилла ведёт с давних времён торг с Китаем, но он очень незначителен. Испанцы — народ вообще неспособный к торговой деятельности. Для этого благословенного края нужна бы опытность англичан или, как весьма основательно замечают другие, трудолюбие голландцев. Китайцы привозят сюда чай, фарфоровую посуду, шёлковые материи, китайку, плоды в сахаре, варенье и тому подобное. Взамен привозимаго китайцы находят здесь сарачинское пшено, пшеницу, майс, горох, бобы, арбузы, дыни, ананасы, табак, какао, саго, кофе, индиго, корицу, сахар и хлопчатую бумагу. Несмотря на дурные приёмы земледелия и недостаток трудолюбия эти продукты получают в большом количестве. Мы покупали,

например, рис и сахарный песок по два пиастра за мешок весом в пять пудов: невероятно дёшево! Плодородие земли и влияние климата здесь таковы, что пшеницы бывает обыкновенно две жатвы в год.

Горы Люсона имеют богатые серебряные и медные руды, словом, в продуктах всякого рода на Люсоне недостатка нет, были бы только опытность, знание и усердие, и тогда этот край стал бы приносить несметные сокровища. Впрочем, было время, когда испанцы строили здесь фрегаты и корветы, но теперь они почему-то не заботятся нисколько об оживлении деятельности этого края.

Купцы и ремесленники большею частью все китайцы. В числе ремесленников, говорят, нет ни одного испанца и очень мало туземцев. Китайцев насчитывают в Манилле до шести тысяч. Это народ, действительно, трудолюбивый и предприимчивый, но зато первые плуты и мошенники.

Местом гульбищ для жителей Маниллы служит огромная площадь, идущая вдоль рейда. Здесь собирается по вечерам вся городская знать, богатые тагалы с жёнами и китайцы без жён, так как в законах обширной Небесной Империи существует статья, по которой воспрещается выезд женщин из империи. Хорошего и дельного тут, конечно, мало.

Наша пятидневная стоянка в Манилле была коротка и пролетела почти незаметно. 23 июля в четыре часа утра раздался пригласительный свисток пожаловать наверх сниматься с якоря, и мы должны были проститься с Маниллою и с небольшими переходами, которые делали до сих пор от Никобарских островов. Отдав паруса, мы стали подвёртывать якорь, взяли его на кат и лавировкою выбирались с манильского рейда при тихом брамсельном ветерке.

Большой запас превосходных сигар постоянно напоминал нам о наслаждениях за хорошим стаканом китайского чаю и доброю сигарою, и мы невольно забывали минутную тоску, которую наводит обыкновенно разставание с берегом при отправлении в большой переход. Кроме того, мысль свидеться с родиною, другим концом нашей благодатной России — Камчаткою и с добрыми, радужными и гостеприимными русскими, нашими земляками, как нельзя более одушевляла нас. И снова пошли повороты, шпили и марсафалы, загудели опять боцманския дудки, зашевелились матросы. Клетни, маты и найтовы накладывались на места, чарки расхаживали по рукам расторопных и удалых, словом, везде были заметны жизнь, деятельность и их последствия. Осиротевшая во время

пятидневной стоянки в Манилле кают-компания собрала снова своих сочленов, и шутки, анекдоты и остроты игриво сыпались отовсюду. Весело, право весело было служить в кругу таких образованных людей, как общество моих сослуживцев! Это не лесть, но правдивая, откровенная истина.

Июля 27-го солнце находилось у нас в зените, широта была  $16^{\circ}2'30'' N$ , а долгота  $118^{\circ}36'6'' O$  от Гринвича.

Августа 9, 10 и 11-го мы штормовали. Брам-стенги были на найтовах, а паруса несли самые ничтожные: штормовую бизань, рифленый грот-трисель и фока-стаксель, всё остальное было закреплено. Этот шторм был замечателен необыкновенными и частыми шквалами, у нас унесло волнением гичку, оторвав её с кормовых боканцев, а капитанский катер и десятку более чем исковеркало. Впрочем, это обстоятельство нас не огорчало: привычка — дело великое!

Кажется, появление наше в водах Нептуна было отпраздновано со всеми причудами, но слова владыки вод до сих пор не осуществлялись. В каждый переход нас приветствовали штормы, штили, и если ровные, то всё же не попутные ветры, а он — злодей — уверял нас в благополучном и скором плавании, если отпразднуем появление в его владениях ромом! Просьбу его, как читатель, может быть, помнит, мы исполнили, но он, вероятно, забыл своё обещание. Впрочем, европейцы — вот варвары, которые его избавляли! Шторм прекратился к вечеру 11-го числа. Погода наступила ясная, ветры стояли сначала ровные, подчас попутные, но часто перемежались несносными штилями, продолжавшимися *до сорока суток* сряду при жесточайших жарах. Штиль изредка — обстоятельство приятное, но если он продолжается неделями — тоска, ужасная, необъяснимая тоска! В особенности после свежего ветра при огромной зыби... Б-р-р-р!

15 августа мы пересекли тропик Рака, полуденная широта была  $23^{\circ}32'39'' N$ , а долгота  $131^{\circ}16'16'' O$  от Гринвича.

Интересно бы посмотреть, подумают, может быть, многие читатели, что делают моряки в таких продолжительных переходах? Спят, курят, едят и пьют? Нет, милостивые государи и, в особенности, государыни. Неужели же все говорят да рассказывают об одном и том же! Одни и те же лица должны же когда-нибудь переговорить всё?

А я вам скажу — нет. Поверьте, в таких переходах и таком плавании моряк имеет гораздо более новостей для рассказов и проводит время несравненно приятнее и полезнее вас, скучающих

старожилов великих градов! Вспомните, сколько разнообразия представляет вам жизнь на море. Положим, сегодня штиль. Вы гуляете по палубе как по тротуару Невского проспекта, а если завтра шторм, при котором и леера к вашим услугам, то что за раздольная картина готова веселить ваши взоры! Гармонические завывания ветра в снастях напоминают вам какая-то знакомые мелодии, более или менее меланхолические, и вы при немножко пылком воображении переноситесь мыслью к самым отрадным воспоминаниям, не замечая, что погода ревет. Но вот на горизонте показались зловещая тучи. Вы переходите от мечтаний к ответственности и пристально следите за страшною, разъярённою стихиею. Вы довольны, что она вас веселит, и боретесь с нею, не страшась недр ея пучины, *от которой вас отделяет одна доска*, кажется, так? Я не привык к подобным фразам и могу ошибиться, прошу быть снисходительными...

Однако, виноват, заговорился. Впрочем, я не докончил своего очерка жизни на море и повторю вам при этом неоспоримую истину, что отличительная характеристическая черта моряка есть откровенность. Вы не верите? Напрасно! Я расскажу вам теперь всё наше житьё-бытьё, ни о чём не умолчу и ничего не стану утрировать. Прошу послушать.

Во-первых, выход из порта доставляет каждому из нас первый случай узнать до мелочей приключения и похождения каждого на берегу, потому что все съезды на берег происходят не иначе, как повахтенно, от чего передача их не всегда удобна и отлагается преимущественно до выхода в море. Тут припоминаются все случаи, анекдоты и поездки, и при игривой и лёгкой болтовне время проводится неподражаемо весело за обедом, ужином и чаем. Библиотека занимательных и поучительных книг, путешествий и тому подобного всегда к услугам свободных от службы офицеров, и эта благородная тишина во время чтения при клубах махроваго дыма ароматических сигар прекрасна, увлекательна! По мере приближения к новому порту о нём прочитываются из путешествий бывалых мореплавателей все сведения, которые сообщаются на досуге друг другу, и таким образом знания одного пополняются знаниями другого. Эти занятия разнообразятся на время сменой вахт: появление сменившихся вахтенного офицера и его помощников воскрешает в безмолвной кают-компании разговоры, хохот и анекдоты о разных случаях, а у моряков они безчисленны! К тому же, наша кают-компания могла гордиться в этом отношении: незабвенный П. Н. был мастер своего дела! Прибавь-



те ко всему сказанному отличный стол, конечно, без свежего мяса и хлеба, прекрасные вина и приятную беседу — и вы составите себе некоторым образом довольно близкое понятие о нашей жизни, в которой, если к столу подан герметически закупоренный суп и жаркое да ещё и пирог, смело говорите: «Праздник!» и в календарь не заглядывайте! Случится именинник — и шампанское на столе! Тут толки, споры, шум...

Что же тут, скажите, дурного, предосудительного? Всё очень обыкновенно, прилично и скромно.

Таким-то образом мыплыли до 14 сентября. Обсервационный пункт вышел в этот день в широте  $45^{\circ}6' N$  и долготе  $154^{\circ}16' O$  от Гринвича. Он отстоял от входа в Авачинскую губу по карте в пятистах пяти итальянских милях. Между тем, переход наш в умеренный пояс становился довольно ощутительным, и лёгкие тропические костюмы заменились фризowymi сюртуками, обувь — непромокаемыми сапогами, а манильския соломенные шляпы — зюйдвестками. Вместо обычного лимонада мелькали стаканы портера, и свежий, здоровый и родной воздух наш заботливо освежал прохладю наши души, изнемогавшия в течение шести месяцев в тяжком, невыносимом зное. В отношении к холоду тропики нас совершенно избаловали: на шканцах, смотришь, градусов девять тепла, а кажется, что около десяти морозу. Серьёзно, так бы вот и укутался во что-нибудь потеплее!

Можно себе представить, с каким нетерпением мы ожидали появления камчатских берегов. Но ветер шалил — то стихал, то заходил, словом, испытывал слабую сторону человечества — терпение! Впрочем, наши люди были совершенно довольны, предвидя прибытие в русский порт, где не нужно будет прибегать к безтолковой тарабарщине, как, например, «Асей, ком хир. Руссман добрый человек, гив сюда вещь. Два рубли больше муней!» Право забавно, как эти добряки силились, бывало, исказить русския слова, в твёрдой уверенности, что в таком виде они гораздо понятнее иностранцу. Так ли оно, не так ли, а молодцы наши всегда добивались, однако, до толку, хотя в затруднительных случаях прибегали иногда к своим «знахарям по иноземщине», которые городили подчас такую нелепицу, что и русский бы был не в состоянии понять что-нибудь.

Из числа первоклассных остряков у нас был боцман Невзоров. Слыша однажды, когда мы делали наблюдения для долготы, что первый пункт берега, который должны мы увидеть, называется мысом Лопатка, он по прошествии некотораго времени преторжественно

закричал с баку своим молодцам-ребятам — как он называл обыкновенно людей — что «лопатка-де видна». Тут из-под баку к нему высыпали наверх все вахтенные, и, осмотрев предварительно горизонт перед носом, наконец спросили: где он видит? «Черти вы», — сказал он, махнув рукою. «А это-то что? — спросил наш остряк, указывая на несколько лопаток для сгона воды с палубы, лежавших у гальюна. — Пошел, да сгони со шкафута воду», — прибавил он в заключение, и мигом разогнал вахтенных по работам!

Под вечер 17 сентября мы увидели на левый кранбол берег: это была одна из южных сопок полуострова Камчатки. Отсюда нам оставалось по определениям до Авачинской губы около ста сорока итальянских миль. Все выбежали при этом известии наверх, чтоб полюбоваться родимыми берегами. Мрачная, дикая и уединённая Камчатка представилась нам с гигантскими сопками в полном величии при закате северного солнца, которое, осенев покрытая снежною пеленою возвышенности полуострова красноватым отливом, плавно и медленно опускалось в недра Великого океана. Тучи скоплялись, образовывали шквалы, к тому же противные, потом снова рассеивались, и наступало безветрие. Верстах в двух или трёх от нас огромный кит тешился на поверхности тихаго в буквальном смысле океана, пуская величественные фонтаны и с силою ударяя хвостом по воде, нырял по временам в глубину. Матросы не упустили при этом, конечно, случая над ним поостриться и, рассматривая снежные берега и сопки прелестной Камчатки, перенеслись в разговорах к родине, разболтались о засевах, об озимом и ну-ка считаться друг перед другом в знаниях земледелия, шутить и смеяться над другими, в особенности же над саратовскими и псковскими.

19 сентября мы пришли на вид *Авачинской губы*; но ветер был решительно противный и к тому же такой тихий, что мы едва удерживали своё место лавировкою. Нет ничего несноснее подобного положения: и видит глаз, да зуб неймёт!

На другой день, часу в третьем пополудни, нас подогнал хороший брамсельный зюйд-остовый ветерок, и мы весело понеслись ко входу в Авачинскую губу. Но несколько позже спустился густой туман, берега облегло темнотою, и мелкий, частый дождь довершил удовольствие. На баке и обоих шкафутах были разставлены часовые, чтоб смотреть вперёд, и транспорт наш, утомлённый большим переходом, величаво и горделиво нёсся в объятия спокойных берегов, хотя, правда, и незнакомых, но всё же родных. По мере приближения ко входу берега стали постепенно прочи-

щаться, и вскоре за тем мы пробежали камни *Три Брата* и *Бабушкин*, а в заключение *Раковую мель*, от которой стали склонять курс к Петропавловску. К сожалению, туман не позволил нам рассмотреть хорошенько приметных мест. Мы могли видеть только силуэты гористых берегов, почему капитан должен был решиться простоять всю ночь в губе, в которой мы бросили якорь *20 сентября* в половине пятого часа вечера, рассчитывая, что находимся от Сигнального мыса на *WSW* в расстоянии каких-нибудь двух-трёх вёрст.

Таким образом, цель нашего плаванья была достигнута: мы стали на якорь на пороге того отдалённого порта нашего могущественного царства, куда мудрое правительство, заботящееся о благоденствии своих подданных, посылало нас для отвоза разных необходимых вещей. Этот путь из Кронштадта до Петропавловска мы совершили в *один год и пятнадцать дней*, из числа которых были собственно под парусами двести сорок восемь дней и шесть часов, а остальные сто тридцать один день восемнадцать часов провели по необходимости на якорных стоянках в Копенгагене, Гельсиноре, Портсмуте, Тенерифе, Капштадте, Никобарах, Пуло-Пенанге, Сингапуре и, в заключение, в Манилле.

Отдав якорь, мы салютовали семью пушечными выстрелами. Исправность, с которою последовал ответный салют, невольно бросалась в глаза и доказывала, что нас ожидали нетерпеливо. Между тем, туман стал несколько прочищаться, а дождь мало помалу переставать, так что мы могли наконец рассмотреть селение *Авачу* и оконечность *Сигнального мыса*, причём оказалось, что мы зашли слишком далеко в губу и прошли вход к Петропавловску. Хотя при таких обстоятельствах нам бы и можно было теперь сняться с якоря и войти в гавань, но ветер, вечно враждующий с моряками, злодейски изменил, перейдя вдруг к *NO* и набегая иногда из-за ущелий сильными порывами. К тому же лавировка с большим судном в узком месте не всегда удобна, и мы по всем этим причинам невольно остались на ночь в губе. Отданное приказание «подвахтенных на низ!» оставило на палубе нашего «Або» одних вахтенных, между тем, как остальные разошлись все по каютам. Собравшиеся в кают-компани офицеры, промокшие до последней нитки, погоняли своих вестовых «дать переодеться», а благодетельный буфетчик хлопотал между тем о глинтвейне, за который мы вскоре принялись с удовольствием. стакан подобного согревающего напитка и манильская сигара очень кстати промокшему и озябшему!

Вечером часу в одиннадцатом в исходе нас посетили помощник начальника Камчатки и командир военного бота «Алеут», чтобы поздравить с благополучным прибытием в их отдалённый край. Свидание было радостное и оживлённое неподдельным весельем.

На следующий день мы стали верповаться в гавань с шести часов утра. Свист боцманских дудок и повелительное: «Топни, молодцы, топни!» — магически действовали на наших усталых людей, и один верп за другим дружно и на ходу вырывались из иловатого грунта. В начале десятого часа обогнули Сигнальный мыс, из-за которого стал обрисовываться порт Петра и Павла.

*Петропавловск* построен при подошве двух гор, почти параллельных между собою, из которых западная называется *Сигнальною*, а восточная — *Калахтырским хребтом*. К северу от города из-за *Никольской горы* поднимается величественная *Авачинская сопка*, а к юго-западу виден гигантский *Велюй*. Горы и примыкающие к ним возвышенности небрежно покрыты роскошною снежною пеленою, и вся окрестность дышит самою дикою прелестью. Из замечательных строений города, особенно бросающихся в глаза, можно назвать собор Св. Петра и Павла, дом начальника Камчатки и два-три дома обывательских, остальные строения не более как хижины.

Спустя немного мы миновали риф, простирающийся от Сигнального мыса к *SSO*. Капитан приказал спустить гичку, на которой отправился с рапортом к начальнику Камчатки, препоручив старшему офицеру по приходе в губу ошвартовиться.

Небольшая гавань Петропавловска очень спокойна, впрочем, не всегда. При сильных землетрясениях, нарушающих иногда, хотя и весьма редко, спокойствие здешних величественных берегов, в Петропавловской губе делается большой прилив и отлив, а в заключение сильный водоворот. Не помню, в котором именно году, одно охотское судно, стоявшее здесь во время землетрясения, было сорвано с *четырёх* якорей и выброшено на берег: так силен был образовавшийся водоворот. Мне рассказывали также впоследствии о землетрясении, случившемся в Петропавловске месяца за четыре до нашего прихода. Оно было, как говорили, так велико, что размахи креста колокольни Петропавловского собора доходили *до трёх футов* в каждую сторону от вертикального положения шпица. Жители безпрестанными глухими подземными ударами были приведены в состояние панического страха. Скот попадал со страшным мычанием, собаки подняли раздирающий вой. Это землетрясение продолжалось четверть часа.

Но вот к шести стклянкам мы положили якорь и ошвартовались в полукабельтове от берега. Скромная наружность города и величественная природа Камчатки преисполнили наши души какою-то неизъяснимою радостью, и истина прелестного стиха: «И дым отечества нам сладок и приятен» как нельзя более оправдалась.

К полдню Алексей Леонтьевич Х., командир бота «Алеут», помня уставы русского хлебосольства, прислал в кают-компанию свежего ржаного хлеба, груздей, рыбы свежей и солёной и превосходную кулебяку, словом, яств, которых мы *не видали более года*.

«Прекрасно... превосходно! Ай, да Алексей Леонтьевич! Вот удружил!» — говорили мы, потирая руки и расхаживая около длинного стола, заставленного такими соблазнительными вещами. Вскоре явился к нам и сам Алексей Леонтьевич. Тут толки, хохот и расспросы оживили нашу общую беседу кают-компании, и каждый из нас торопливо узнавал от него о почте, с которою мы ожидали обещанных писем из Петербурга. Но почта ещё не приходила, её ожидали со дня на день с бригам из Охотска. При этом я вспомнил о письме П. Т. К., моего дяди, к здешнему старожилу и купцу Ф. Д. К.

Алексей Леонтьевич был очень обязателен, указав мне миленький домик, расположенный при небольшом ручейке, и посоветовав мне навестить старика поскорее, но чтобы я только поберёг своё сердце. «Вы молоды, — говорил он, — а дочери его прекрасны!»

Несмотря, однако, на это приятное и заманчивое предостережение, я был на другой день что-то не в духе и не поехал на берег, отложив посещение до завтра.

На другой день, часу в шестом вечера, я собрался, наконец, с Т. на берег, с исключительным намерением сделать первый визит К. Подходя к его дому, мы невольно припомнили предостережение Алексея Леонтьевича и мысленно с нетерпением приготавливались удостовериться, до какой степени его слова были справедливы. Но вот мы в прихожей, нас просят в залу. Здесь приняла нас девушка лет девятнадцати с открытым лицом, показывавшим доброту. Большие, чёрные глаза, тёмно-русые волосы, стройный стан, густые брови и ресницы — вот данные, по которым можно представить особу, оказавшуюся одною из дочерей К. На наши вежливости и комплименты она отвечала непринуждённо, мило и без всякой застенчивости. Не ожидая встретить развязности, которою она щеголяла, в камчатской барышне, мы, сказать откровенно, кажется, немного смешались, однако тут же оправились и не замедлили отрекомендоваться.

«Весьма приятно познакомиться с вами. Батюшка будет очень рад, он уже давно не получал писем от своего Николая», — сказала она в ответ, узнав, что я воспитывался вместе с его братом. Несколько времени поддерживала она разговор, видимо, стараясь занять «петербургских гостей». Вскоре вошёл в комнату его отец, старик Фёдор Дмитриевич.

«Позвольте вас облобызать, яко бы сына своего», — произнёс почтенный старик, сжимая меня в своих объятиях. Эта сцена невольно тронула нас до глубины души... Описать восторг отца я не в состоянии. Нужно было видеть, с каким радостным удивлением он смотрел на меня, слушая повествования о его сыне, находившемся в то время в Петербурге, следовательно, в расстоянии более тринадцати тысяч вёрст! Крупные слёзы навертывались у него на глазах... Он закидал меня вопросами, на которые я едва успеваю отвечать, между тем как Т. — великий политик и эгоист! — занялся Евгенией Фёдоровной. Так звали старшую дочь К., которая нас встретила.

Посреди то шуточных, то серьёзных разговоров время летело весело и незаметно, как вдруг зарёвая пушка (!!!), возвестившая девять часов, прогремела, и гул её пробежал глухими перекатами посреди неподвижных великанов гористых окрестностей Петропавловска.

Мы собрались идти. Старик К. просил нас навещать его почаще, говоря, что мы можем располагать его домом, как своим, словом, без околичностей. Мы благодарили и торопились идти. Дорогою почти ничего не говорили. Машинальное: «На транспорт, шлюпку!» — которое пробасил Т. с пристани, пробудило матроса, назначенного на двойку, от приятной дремоты под баком, и вскоре за тем послышалась более сонная, чем вялая гребля.

Таким образом началось наше знакомство с петропавловцами, с которыми мы познакомились в короткое время до того, что не было дома, в который бы мы не были вхожи. К чести почтенных граждан отдалённого Петропавловска должно сознаться, что гостеприимство и хлебосольство доведены у них до полного совершенства. Стоит только к кому-нибудь зайти, чтоб засидеться на худой конец часов на шесть: запотчуют вас и тем-то и другим, просто как на убой!

Между тем, нам отвели квартиру в доме купца Сахарова, так что к 25-му числу мы могли перебраться с холодного транспорта в тёплое помещение. Это событие было довершено радостным известием — приходом брига из Охотска. На нём привезли почту, а с нею мы ожидали обещанных писем из Петербурга!

Новости и короб приятных известий веселили моих сослуживцев, лишь одного из них роковая судьба не пощадила, его ожидало прискорбное известие о кончине отца! И всё утешение в столь незаменимой потере состояло только в соболезнованиях благородных и искренно преданных ему товарищей!

28 сентября и 1 октября в соборе Св. Петра и Павла происходили благодарственные молебствия. Первое было по случаю обручения Его Императорского Высочества Государя Наследника Цесаревича с Ея Императорским Высочеством, Великою Княжною Мариєю Александровною, а второе — по случаю бракосочетания Их Высочеств. В эти высокаторжественные дни по окончании благодарственных молебствий были парады с церемониями и в заключение — обед у начальника Камчатской области. В нашу бытность начальником Камчатки был капитан 1-го ранга Страннолюбский. К тому времени на транспорте начались работы, пошла выгрузка привезённых вещей. Вечно напевающая дудка весельчака-боцмана, заливаясь в изгибистых трелях, мастерски одобряла людей, и тяжёлые тюки, шутя, поднимались из трюма, облегчая тем постепенно загруженный транспорт. Один день на вахте, а два дня свободных на охоте, или у К. — вот моё постоянное препровождение времени.

Однажды на охоте я имел случай познакомиться с М. Н. З., чиновником гражданского ведомства, и, приобретя в нём милого и любезного собеседника и товарища, встретил, к довершению, удивительного стрелка. Убить птицу на лету пулею — для него, кажется, было легче, чем истребить за завтраком пять-шесть десятков устриц. Он рассказал мне однажды на досуге про жизнь-бытьё петропавловцев в летнее время, кажется, *в августе*.

Но, оставляя летние занятия петропавловцев в покое, я обращаюсь к настоящему времени, то есть к зиме, которая здесь настала. Дороги, холмики, леса — всё это покрыто и запудрено снежком, губу же, или собственно гавань Петропавловска, подёрнул уже тонкий лёд, и я, вспоминая недавно минувшие годы, подвизывал себе несколько раз коньки и катался вокруг транспорта, осмеиваемый при каждом неловком падении.

Первый зимний путь в Камчатке, в особенности же в Петропавловске, имеет свои удовольствия. Любители, или истые ездоки на собаках вооружают к этому времени свои затейливые санки. Собаки охорашиваются, лают и рвутся с цепей, на которых они проводят целое лето, и забавная езда на собаках начинается. Несмотря на удобство санок, употребляемых в этой езде, они очень неловки

для новичка, который при всей осторожности непременно вылетит из них при первом толчке от косогоров, часто встречающихся по дорогам. С первого взгляда на санки трудно подумать, чтоб эти падения были так удобны, но, в самой вещи, езда на них требует некоторой сноровки и небольшой практики. Мне ни за что не верилось, чтоб я не мог справиться с тремя собаками и проехать на них без падения. Однако на другой день меня убедили, что «дело мастера боится»! Мне дали трёх собак и посадили в куклянке и торбасах в санки, но едва только успели отдать найтовы, которыми они были прикреплены к столбу, как я, не отъехав и десяти или пятнадцати сажений, торжественно вылетел из саней и *упустил* собак, а это считается величайшим стыдом между ездоками.

Довольно интересно взглянуть поближе на езду на собаках вообще. К тому же, я так пристрастился к ней в бытность мою в Камчатке, что могу сообщить моим читателям несколько любопытных подробностей.

Во-первых, нужно заметить, что собак приучают к этой обязанности без особенных стараний. Щенков привязывают на цепь, прикреплённую к довольно длинному шесту, врытому в землю. В таком положении собака проводит первый год своего существования и, привыкнув к гибкости шеста, который она сгибает по мере натягивания цепи, доходит, наконец, самоучкою до мудрости таскать за собою санки. Годовому щенку обрубают хвост, чтоб он *не лихо вал* (не ленился), и запрягают потом в сани, где вместе со старыми собаками он приучается быть послушным забавной команде ездока. Собак запрягают в сани две в ряд и одну впереди, последняя называется *передовою* и бывает обыкновенно умная собака, так что цены передовых между ездоками-любителями доходят даже до семисот рублей. Упряжь чрезвычайно проста, легка и удобна, возжей, следовательно, и уздечек, нет. Передовая собака слушает слов: «*къях-къях*» — направо, «*хуге-хуге*» — налево и прищёлкнутаго продолжительнаго «*аааа*» — стой. Кроме того, ездок употребляет ещё *оштыл*, дерево с небольшою погибью и заострённым железным наконечником, которым он задерживает санки на ходу и в случае нужды пригвозживает их на открытой и голой тундре.

Для скорой и лёгкой езды употребляют так называемыя *санки*. Они состоят из двух деревянных полозьев (иногда на них накладывают также китовыя рёбра, чтоб увеличить ходкость саней по насту), соединённых между собою двумя таковыми же копыльями, на которых помещается продолговатая плетёная корзина или коробка. Она покрывается медвежьей шкурою, украшенною брон-



зированными или вызолоченными лапами, на копылья, санныя дуги и принадлежащие к ним бакштаги накладывают клетки, из разноцветных ремешков. В такие сани запрягают обыкновенно от пяти до семи собак. Скорость подобной езды удивительна. От Петропавловска до Авачинского селения считают двенадцать вёрст. Это расстояние, разумеется, около середины зимы, когда собаки уже несколько обегались, хорошие ездоки проезжают в тридцать пять минут! Почти невероятно!

Для путешествий, то есть путей продолжительных, здесь употребляют *повозку*. Это — та же кибитка, только в миниатюре. Она обита внутри медведем, а снаружи юфтью, спереди накидывается полость (полог. — *Ред.*), которую во время пурги (вьюги или метели) тщательно прикрепляют к кузову. В повозку запрягают от двенадцати до двадцати четырёх собак, которые управляются *каюром*. Слова «извошник», «кучер» непонятны жителям Камчатки.

*Экипажка* — почти та же повозка. Разница в том, что она отделяется несколько щеголеватее и изысканнее и употребляется исключительно дамами.

*Нарта* заменяет в Камчатке наши ролы, на ней возят дрова, воду и всякия тяжести. Она делается преимущественно из берёзы, крепко и просто, но лёгкость всё-таки соблюдается.

Не знаю, как другим, а мне понравилась езда на собаках. В особенности приятно прокатиться вечером при лунном свете, когда собаки, видя свою тень, стараются её обогнать. Мы составляли несколько поездок на Авачу и Калахтырку, это было нечто вроде пикников. Выйдут, бывало, шесть-семь саней — и на первой же тундре начнут гонку. При этом, необходимо заметить, много значит уметь ездить, то есть вовремя и, главное, *умеючи*, вскрикнуть на собак или свистнуть и тому подобное. Владелец нашей квартиры, М. П. С., показал нам однажды эту удаль. Побеседовав сначала с «винтовкой», как он называл бутылку с зельем, он нарядился в куклянку, взял оштыл и поехал гоняться. Воротившись, он захотел нам показать, до какой степени его передовая собака послушна. И что же он, как бы вы думали, сделал? Въехал к нам в комнату на семи собаках! Замечательно, что в таких случаях всё дело зависит от передовой собаки: куда она, туда и остальные пойдут за нею. Мне кто-то, не помню, рассказывал про собаку, которая, как меня уверяли, пробежала с шестью собаками чрез разложенный и зажжённый костёр, и я этому очень охотно верю после того, что сам видел у С.

Большая часть завоеваний наших на востоке Азии были исполнены с какою-то баснословною отважностью, и этот же характер

носит на себе завоевание Камчатской области. Конечно, моим читателям известно, что по распространении русских владений в Сибири, правительство обращало большое внимание на тщательное обследование земель, простиравшихся далее Анадыри, и поручало потому всем, отправляющимся для приведения тамошних иноверцев в подданство России, стараться о разведывании народов, населяющих соседственные земли к востоку, и узнавать об их числе, вооружении и богатстве. Когда пенжинские и олюторские коряки Анадырска были объяснены, то, вероятно, было уже известно и о Камчатке, потому что коряки — ближайšie соседи камчатских народов и, кроме того, часто кочевали внутри полуострова. Но кто первый из русских был в этой обширной стране, с достоверностью сказать нельзя, хотя предание говорит, что первый русский, посетивший Камчатку, был купец Фёдор Алексеев, который, выйдя из устья реки Колымы, был сюда занесён бурей и впоследствии убит тигильскими коряками. Впрочем, не говоря уже о сомнительности этого рассказа, он не заслуживает чести быть предметом исторических розысканий, потому что последствия нечаянной экспедиции Алексеева в Камчатку не принесли никаких выгод не только в отношении государственного интереса, но даже и относительно хотя несколько достоверного известия об этом крае. Все бывшие с Фёдором Алексеевым промышленники, находившиеся, по всему вероятно, на зимовье между Анадырем и Олюторском, были перебиты коряками, так что никто из них не возвратился на родину. Поэтому первым походом в Камчатку можно считать экспедицию казака *Владимира Атласова*, который в 1695 г. был прислан из Якутска прикащиком в Анадырский острог, чтоб собирать ясак с подвластных анадырских казаков и юкагиров, по прежним примерам продолжать деятельно розыскания о других народах и приводить их в подданство России. На другой год Атласов ходил в Камчатку с шестидесятью казаками и таким же числом юкагиров, и ласковым обхождением склонил к ясачному платежу три острога: Акланской, Каменной и Усть-Таловский, да один взял с бою. Потом он разделил свою партию надвое. Половину послал на восточное море, а с другою отправился сам вдоль берегов Пенжинского залива. Вскоре за тем союзники его, юкагиры, изменили ему. Однако казаки мужественно наказали изменников, хотя и потеряли со своей стороны трёх человек убитыми и имели до пятнадцати человек раненных. Невзирая на это обстоятельство, без сомнения, неблагоприятное казакам, они продолжали свой путь далее к югу до реки Тигили, где обе партии Атласова соеди-

нились. Здесь они по берегам рек Напаны, Кигили, Ичи, Сиупчи и Харьюзовой покорили несколько острогов и собрали с них ясак. Отсюда отряд Атласова перешёл на реку Камчатку, основал Верхний Камчатский острог и оставил в нём казака Потапа Серюкова с пятнадцатью человеками команды.

Атласов выехал в июле 1700 г. в Якутск, взяв с собою собранный им ясак, состоявший из восьмидесяти сороков соболей, собольей парки, десяти морских бобров, семи бобровых лоскутов, десяти лисиц сиводушек и ста девяносто одной красных, и японского пленного, отнятого им от камчадалов на реке Иче. Из Якутска Атласов был отправлен в Москву, где за оказанные им услуги царской службе он был пожалован якутским казачьим головою. Вскоре после того снарядили в Камчатку другую экспедицию, поручив начальство над нею тому же Атласову, которому было приказано набрать до ста человек детей казаков, расположенных в Тобольске, Енисейске и Якутске. Кроме того, для похода ему было предписано взять две пушки, несколько пищалей, свинцу, пороху и других военных снарядов, также полковое знамя, барабанщика и трубача (сиповщика). Однако, невзирая на эти приготовления, Атласов не мог отправиться по назначению ранее 1706 г., потому что до того времени он находился под следствием по челобитной гостя Логина Добрынина, судно которого с китайскими товарами Атласов разбил, шедши на судах из Тобольска по реке Тунгуске.

Таким образом, в 1702 г. в Камчатку отправили казака Михаила Зиновьева, которого сменил в 1704 г. пятидесятник Василий Колесов, заведывавший острогами два года, потому что посланные ему на смену в 1704 и 1705 гг. якутский боярский сын Василий Протопопов и казак Василий Шелковников были убиты на дороге олюторами. Между тем, в то время как другие народы Камчатской области покорялись ясачному сбору, бывшие уже нам подвластными, следовательно, обьясаченными, племена возмущались и делали на наши остроги нападения, впрочем, весьма незначительные по последствиям. В бытность же Фёдора Анкудинова, заведывавшего Верхнекамчатским острогом, Фёдора Ярыгина — Нижним и Дмитрия Ярыгина — Большерецким острогом, камчадалы в последнем остроге взбунтовались, сожгли его и перерезали всех казаков. Причину этого возмущения обьясняют таким образом: камчадалы, сколько известно, думали, что, перерезав казаков, которых они почитали беглыми, приобретут тем свою прежнюю независимость, и надеялись, что коряки и олюторцы не станут

пропускать вновь незначительные партии наших казаков. Казаки, бывшие в других острогах, не могли до поры до времени предпринять никаких решительных мер, но должны были жить с большою осторожностью.

В 1706 г. освободили Атласова и отправили на прежних правах, дарованных ему в 1701 г., в Камчатку, куда он прибыл на другой год в июле месяце. При отъезде из Якутска ему было разрешено держать своих подчинённых в полном повиновении. Но Атласов дурно повёл дело, и на него приходили в Якутск жалобы, в которых говорилось о предосудительных поступках. Прибыв в Камчатку, он принял в заведывание Верхний и Нижний Камчатские остроги и немедленно отправил отряд в семьдесят человек под предводительством Ивана Таратина в Бобровое море для усмирения изменников-камчадалов, которые незадолго перед тем противились ясачным сборщикам, и некоторых из них даже убили. Отряд, посланный Атласовым, не встретил никакого сопротивления со стороны камчадалов до самой Авачи (вблизи нынешнего Петропавловска). Здесь же камчадалы сделали на Таратина нападение толпою около восьмисот человек, но были мужественно отбиты храбрым казаком, который заставил их покориться ясачному сбору. Этим покорение Камчатской области не было ещё, однако, совершенно окончено. В течение нескольких лет здесь происходили беспрестанные беспорядки, измены со стороны камчадалов в казаков, что, впрочем, не имело особенного влияния на дальнейшее покорение страны, хотя между казаками и случались убийства и даже междоусобные возмущения, возникавшие как вследствие жестокости, несправедливости и нападков Атласова, так и по необузданному своеволию его подчинённых. В 1713 г. все эти распри были окончены Колесовым, который казнил Киргизова и Анцыферова, главных виновников происходивших в то время беспорядков. Атласов, как и другие бывшие после него правители острогов, были перерезаны.

Главное и последнее возмущение камчадалов произошло в 1731 г., и виновниками его почитают казака Ивана Новгородова и казачьяго пятидесятника Михайлу Шехурдина, по выезде которого из Камчатки возмущение возгорелось. Не подлежит никакому сомнению, что камчадалы, видя быстрое распространение русских в их земле, имели намерение искоренить их всех без изъятия, чтоб этим приобрести свою прежнюю независимость, но боялись решиться на такой умысел потому собственно, что знали многолюдность и преимущество русских в вооружении и, кроме того,

видели безпрестанные подвозы казаков чрез Пенжинский залив, почему, очень естественно, и не выказывали никаких враждебных намерений. Но когда экспедиция Беринга отправилась в Охотск, а партии, находившейся в Камчатке, было велено следовать на боте «Гавриил» в Анадырь, чтоб соединиться с капитаном Павлуцким, шедшим на усмирение непокорных чукчей, камчадалы увидели возможность привести своё злое намерение в исполнение в то самое время, когда партия выйдет из Камчатского устья, потому что в Камчатке оставалось к этому времени весьма мало казаков.

Главными зачинщиками и поджигателями возмущения были тайон (старейшина в остроге) Федька Харчин, бывавший зачастую толмачом при ясачных сборах, и ключевский тайон Голгочь, дядя перваго. Они деятельно уговаривали камчадалов принять участие в общем возмущении. Между тем, Шехурдин выехал благополучно из Камчатки с казённым ясаком, а партия съехала на устье реки Камчатки для дальнейшего следования к Анадырю. При выходе в море они остановились на якоре по случаю противного ветра. Камчадалы, бывшие у них в подводах, должны были известить об отбытии партии главных тайонов, совершенно приготовившихся к нападению на Нижнекамчатский острог. Не дождавшись, однако, совершенного отбытия партии, они устремились на ботах вверх по реке Камчатке, стали бить и умерщвлять встречных казаков, жечь и грабить их пожитки, жён и детей забирать в плен, и, к несчастью, так успели в своём злодеянии, что перерезали почти всех русских, бывших в этом остроге. Только некоторым несчастным удалось избавиться от неистовых камчадалов и прибыть к устью реки с прискорбным известием, которое остановило дальнейшее отправление партии, следовавшей, как мы видели, к Анадырю. Разумеется, благоразумие требовало удержать сперва своё, чем пускаться на новые покорения немирных. Между тем, ключевский эсаул Чегечь, стоявший у моря, узнав о падении Нижнекамчатского острога, поспешил соединиться с Харчиным, с которым он засел и укрепился в расхищенном остроге, разослав, кроме того, гонцов вверх по Камчатке с наказом, чтоб все съезжались в завоёванный острог. На другой день по взятии камчадалами острога командир партии, штурман Яков Генс, отправил к отбитому острогу вооружённый отряд в числе шестидесяти человек, чтоб отплатить за насилие насилием. Не употребляя сначала, впрочем, никаких угроз, возмущившихся камчадалов уговаривали на добровольное покорение, обещая помилование, но они и слышать того не хотели, дозволив себе, вдобавок, непозволительную брань, в особенности же изменник

Харчин, который кричал со стены: «Зачем вы пришли? Разве не знаете, что я камчатский комиссар? Я буду сам собирать ясак, а вы, казаки, в нашей земле не нужны!»

На это русские отвечали вооружённою рукою: стали стрелять по острогу до тех пор, пока не сделали под конец в стенах такие проломы, что пленныя женщины при робости осаждённых могли выбегать из острога. Харчин, усомнясь, наконец, в возможности устоять против русских, перерядился в женское платье и убежал из острога так бойко, что посланная за ним погоня не могла его догнать. Впрочем, казаки и его родной брат утверждали, что Харчин бегал так легко, что догонял на бегу даже диких оленей. Бой продолжался недолго. Из числа осаждённых сдались тридцать человек, а остальные были перебиты, за исключением разве некоторых, спасшихся бегством. Этому скорому разбитию много содействовало немедленное отправление и действие партии Генса, потому что камчадалы больших острогов, как, например, Камакова, в котором считалось до ста человек, не могли вовремя присоединиться к отнятому у русских острогу. А после, когда слышали уже об отправлении русской партии с устья реки Камчатки, принуждены были ожидать окончания дела под видом людей, непричастных этому возмущению и верных России. Но всё-таки дело этим не кончилось. Харчин снова собрал полчища возмутителей и намеревался дать русским решительное сражение. Однако, последние опередили его и заставили отступить. Здесь русские успели взять Харчина в плен и рассеять затем всех непокорных, предводители которых, тайоны Тавачь, Тигель и Голгочь были ими убиты.

По мере того как слух о завоевании Нижнекамчатского острога доходил до более отдалённых камчатских народов, общее возмущение камчадалов достигало обширных размеров. Они стали склонять на свою сторону всех соседей и ласкою, и угрозами, и надеялись в своих недоброжелательных замыслах разбить Верхнекамчатский и Большерецкий остроги, не щадя между тем казаков, бывших в то время в их острогах. Но когда Верхнекамчатский острог получил подкрепление из Нижняго, обе партии снарядили хорошо вооружённый отряд и отправили его вдоль по Пенжинскому побережью, чтоб громить без пощады всех непокорных камчадалов, в чём русские совершенно успели и в заключение разбили ещё авачинских изменников, триста человек, чем смуты и беспокойства в Камчатке были на долгое время прекращены, а казаки жили в совершенной безопасности от нападений туземцев.

Вслед за этим происшествием отправили в Камчатку Якутского полка майора Мерлина для исследования причины беспорядков, происходивших до того времени в Камчатке. Вследствие этого розыска были казнены трое казаков — И. Новгородов, А. Шинников и М. Сапожников — и несколько наиболее виновных камчадалов, в числе которых был и Федька Харчин. С тех пор водворилось в этой отдалённой стране спокойствие, чему много способствовала Высочайшая воля Императрицы Елисаветы Петровны, щедроты и милость Ея, даровавшая всем камчадалам, принявшим христианскую веру чрез проповедь Слова Божия, десятилетнюю льготу от ясачных податей. В Камчатку были тогда отправлены благочестивые пастыри. Они стали заводить по всем острогам школы, в которых обучали безвозмездно детей казаков и камчадалов.

Камчатские племена до покорения их Россиею жили в диком состоянии, не имели никаких начальников, никому не платили подати и не управлялись никакими законами. По наружности этот народ несколько отличается от прочих сибирских народов: лица у них не столь продолговаты и скулисты, а губы толсты и рот большой. В домашнем быту нечистоплотны в высшей степени, и в прежние годы ели пищу из одной посуды с собаками. Платье носят из звериных кож, питаются кореньями, рыбою и морскими зверями. Зимой жили в земляных юртах, а летом в шалашах или балаганах. О пороках и добродетели имели самое нелепое понятие. Объединение, праздность и чувственные удовольствия — вот всё, что составляло тогда веселье камчадала.

Что касается до языка камчатских народов, то можно заметить, что его разделяют на три разряда: камчатский, коряцкий и Курильский, впрочем, каждый из них имеет по несколько наречий. В камчатском языке три главных наречия: одно у северных камчадалов, другое — у южных, а третье — у жителей по Пенжинскому заливу до реки Тигили (иные полагают третьим наречием язык чукчей). Несмотря на то, что первые два наречия чрезвычайно разнятся между собою, камчадалы понимают, однако, друг друга без пособия толмача. В третьем наречии много коряцких слов, хотя по преимуществу оно состоит из смеси первых двух наречий. Камчатский язык неприятен для уха. Он состоит из гортанных звуков, произношение его трудно, протяжно и сопровождается сильными телодвижениями.

Однако мы перейдём с вами, читатель, от камчадалов к милым петропавловским камчадалкам. Нам удалось видеть их в полном

блеске на бале, который общество наших офицеров затеяло устроить, собравшись однажды у К.

Дело останавливалось сначала за квартирою, расположение которой соответствовало бы хотя несколько желаемой цели. Однако беда была поправная: старик Фёдор Дмитриевич отдал в их распоряжение свой дом, в котором было прекрасное помещение, и они, по привычке всех моряков задуманное тотчас исполнять, тут же решили, что 25 октября должен быть «пир на весь мир»!

Дня за два до назначенного пиршества разнесли пригласительные билеты, в которых общество офицеров нашего транспорта покорнейше просило петропавловцев на чашку чаю. Можно себе представить, сколько у нас, холостяков, было к этому дню хлопот. Гости стали собираться к семи часам вечера. Камчадал, единственный и потому знаменитый скрипач в Петропавловске, бойко стоял на своём месте при входе в залу, с нетерпением поглядывая на наших, не велит ли ему кто отхватить какого-нибудь дивнаго *чижика*. Дамы расположились в соседней комнате и, чинно усевшись, беседовали о своих муженьках. Среди их, между нами будь сказано, бабочек возможных климатов и цветов, «одне как изумруд, другия как коралл, а те как яхонты горят!» резко выступали наружу Евгения и София (младшая сестра). Всё отличало этих двух девиц от общества, которым они были окружены: манеры, тон и наряд их доказывали некоторую светскость. О красоте я лучше умолчу — младшая сестра София в этом отношении была самую дорогою жемчужиною во всём Петропавловске! Природные достоинства ея ещё ярче выставлялись от умения одеться просто, но со вкусом. Я охотно описал бы вам до малейших подробностей костюмы красавицы, если б не удерживали меня известные стихи:

*Мужчинам к этим объясненьям*

*Таланта вовсе не дано!*

А, впрочем, престранное, право, дело! Один взгляд чёрных горделивых глазок — и какое-то непонятное электричество пробежит по жилам! Невольно начнёшь думать...

Но вообразите себе, снисходительные читатели, что меня вывело из такого патетического размышления? Варварский *чижик* Карандашева, который он пошёл «выбирать» на своей скрипке! Не хотя расхохочешься...

Между тем, началась кадрили, для которой была составлена музыка из русских национальных песен. Первую фигуру танцовали под звуки «Чижика», вторую — «И шумит, и гудит», третью — «Душа — красная девица», четвёртую — «Перепёлка» и, наконец,



пятую выделявали, внимая мотивам «Татарина». *Татарин*, это была, кажется, любимая пьеса усердного Карандашева: он улыбался, разыгрывая её, и маленькие глаза его тогда почти исчезали.

Кадриль шла успешно, дамы изредка путались, но такого рода замешательство выкупалось вполне тщательными *па*, пестрившими этот монотонный танец цивилизованных народов. Все веселились, шутили, танцевали, кружились, и даже сам Карандашев для соблюдения такта, а может быть, и для собственного удовольствия, припрыгивал и от души смеялся. Вечер прошёл вообще непринужденно весело, и только к пяти часам утра гости наши разъехались — виноват! — разошлись по домам.

На другой день я был с Т. и З. на охоте. Она была, впрочем, не совсем удачна. Бедный Т. как-то оступился, упал и разсёк себе верхнюю губу о камень, между которыми он пробирался к стаду соблазвивших его уток. Мы воротились. Наш доктор стянул Т. рану пластырями, и по прошествии двухнедельного лечения у него остался один рубец, который при разросшихся впоследствии усах сделался почти незаметным. Но как бы то ни было, а эта злодейская рана лишила его многих удовольствий.

У З. я проводил вечера очень приятно. Мы говорили много об охоте, ловле различных зверей и рыбы, и я приобретал прелюбопытные сведения. Он рассказал нам, например, что тогда (в 1841 г.) здесь занялись в виде опыта ловлею китов, хотя и сделали всего одну попытку. Разумеется, этого рода промысел может быть очень выгоден и удачен, если принять в соображение удивительную смелость и отважность камчадалов. Кроме того, надобно заметить, что к здешним берегам китоловных суда подходят весьма редко. Киты, по уверению жителей, водятся здесь во множестве. Не знаю, какие породы китов встречаются в этих местах по преимуществу, вероятно, *Cetus* (так, по крайней мере, надобно было полагать, судя по китовым усам, которые мне случалось видеть в Петропавловске), называемый англичанами *right* или *black whale*, от которого получается самый лучший китовый ус. Эти киты водятся обыкновенно в больших широтах и принадлежат к самой крупной породе.

На 10 ноября общество офицеров Петропавловска пригласило нас на вечер. Пир был весёлый, приятный и разнообразный. Танцами дирижировал любитель витиеватых *па* (*bombardero*, как его называли в шутку), а оркестром — старый приятель, очаровательный Карандашев!

В отношении к климату Петербург мог бы позавидовать Петропавловску. Самые сильные морозы, как запомнят старожилы, едва

доходили здесь до двадцати двух градусов по Реомюру, летом бывает обыкновенно от двадцати до двадцати пяти градусов тепла. Почва около Петропавловска очень плодородна и удобна для разведения овощей. В последнем отношении особенно замечательна местность около горячих Паратунских ключей, находящихся на западном берегу Авачинской губы, в двенадцати верстах от Петропавловска. Ключи эти расположены на восточной стороне болот, имеющих в длину четыре версты, в ширину около двух, и прилегающих с севера к небольшим песчаным холмам, в которых попадают осколки диорита, долерита и порфира. На этом пространстве считают до пяти ключей, но из них только один несколько обследован. Здесь был посажен когда-то картофель, который ещё до сих пор не вывелся и, вероятно, никогда не выведется. Недель за пять до нашего прихода там выросла брюква, которая весила тридцать фунтов!

Температура паратунских горячих ключей оказалась по наблюдениям капитана Литке при двух с половиной градусах мороза — плюс тридцать четыре градуса по Реомюру. Воды их более всего помогают в цинге и в грудных болях. При этих ключах находятся ванны, надзор за ними поручен особо назначенному для того чиновнику.

Главное продовольствие жителей Камчатки составляет рыба, реки полуострова наполнены ею в изобилии. Большая часть рыб принадлежит к лососиной породе. Оне называются: чавыча, кижуч, красная, хайко, юкола и горбуша. Лучшие из них: чавыча, кижуч и хайко, *юкола* идёт преимущественно в корм собакам. Из мелких рыб водятся кунжа, гольцы (форели), вахня, корюшка, камбала и сельди. Большую рыбу ловят крючьями и мариком, первым орудием рыбу вытаскивают из речных ям, а мариком бьют её, когда она идёт по реке. В четыре летние месяца готовится запас рыбы на весь год, посредством провяливания её на открытом воздухе. Если в это время настанет ненастье и пойдёт дождь, рыба вся пропадает, и камчадалу нечем кормить своих собак, а в них всё его богатство, всё его достояние! Есть у него собаки, будут и соболи, и лисицы, а за них он достанет чай, водку, порох, табак и свинец. Если ж у него нет собак, он не в состоянии ничего добыть и должен терпеть голод и нужду. Вот каким случайностям подвержено существование камчадалов.

Главный промысел их состоит в ловле соболей, лисиц, выдр, горностаев и белок. Они занимаются также ловлею диких баранов и коз, оленей, медведей и волков. Нерпы (тюлени), лахтаки,

сивучи, моржи и касатки добываются во множестве, не только для продажи, но и для домашнего обихода. Около Нижнекамчатска водятся бобры, но промысел их незначителен.

Кстати, скажу здесь об охоте за тетеревами на собаках. Она производится следующим образом. Когда ездок увидит на дереве тетерева, он не подъезжает к нему прямо, но начинает около него кружиться, уменьшая между тем постепенно расстояние до дерева, на котором сидит птица. Это делается потому, что тетерев, как выражаются камчатские жители, *сторожка* и не подпустит охотника на ружейный выстрел. Если же начать около него кружиться, тетерев станет любоваться собаками и до того засмотрится на них, что ездоку или охотнику можно будет подъехать к самому дереву, остановить собак, прицелиться и стрелять наверняка, а камчадал иначе и не любит стрелять: свинец там слишком дорог, чтоб напрасно терять заряд. Фунт дробы стоил в нашу бытность два с половиною (здесь везде я разумею цены на ассигнации).

Растительность в окрестностях Петропавловска небогата. Здешние леса состоят преимущественно из мелкой берёзы, ольховника, кедровника, тальника и лиственницы.

Господствующие ветры *NW*, *NO*, *O* и *SO*. Северо-восточные и юго-восточные ветры приносят пасмурную погоду, а зимою жестокия пурги. При западных ветрах погода бывает обыкновенно ясная и стоит по нескольку недель сряду.

По вершине Велючинской сопки жители Петропавловска делают метеорологическия наблюдения, почему она получила название «естественного барометра». Если вершина этой колоссальной горы, находящейся по измерению капитана, ныне вице-адмирала, Литке в тысячу пятьдесят пять сажен над поверхностью моря, покрывается к вечеру облаками, то петропавловцы ожидают дождя, а в противном случае, если вершина чиста, можно рассчитывать на ясную погоду. Если же при безоблачном небе вершина сопки окружена лёгкими облаками, то это вернейший признак к восточному ветру.

Между тем, выгрузка кончилась, и люди уже были заняты нагрузкою балласта, наливкою в бочки и котлы пресной воды, исправлением такелажа и вообще приведением в порядок всего рангоута. Эти приготовления ясно говорили о скором отходе транспорта из приятной стороны!.. Путь предстоял нам, правда, обратный, к своим близким, но всё почему-то хотелось простоять ещё несколько времени в Петропавловске: что-то особенное приковывало меня к дикой наружности окрестностей, и всюду и во всем виделся мне чудный

и неподражаемый образ очаровательной девушки с её выразительными глазками...

По мере того, как мои посещения в тот дом, где она жила, становились чаще, воображение моё разыгрывалось, и в голове толпились самые несбыточные предположения. Восхищаясь моим кумиром, я под конец решительно влюбился!

Однажды, под вечер, мы пригласили к себе несколько камчадалов, чтоб посмотреть на их туземный танец, называемый *бахия* (пляска медведей, или медвежья). Уморительного в нём много. Дело в том, что медведь начинает ухаживать за медведицей и строить ей куры. Мотив припева, выражающий любезничанье медведя, груб и даже дик. Камчадал, принявший на себя роль главного *медведя*, выдержал её прекрасно, по крайней мере, очень натурально. Другие как-то путались, и он взбесился. «Черти ви, эфтакие неображованные! — прокричал он гневным тоном, — ваш вшех в корпуш надо отдать! — заметил он в заключение, высовывая свою раскрасневшуюся физиономию из куклянки (букву «ш» камчадалы произносят как «с», эту наоборот, как «ш», а «з» — как «ж»).

Мы, натурально, расхохотались, и, сконфузив тем танцующих, разстроили весь забавный спектакль. Замечательно, что танцы всех диких племён выражают или высказывают преимущественно страсти. Любопытно знать, что они выражают у народов цивилизованных?

Право, жаль, что в духе здешних торговцев вовсе нет, или, по крайней мере, очень мало энергической предприимчивости. Как могут они, например, видеть хладнокровно, что с 1838 г. приходит сюда ежегодно американское трёхмачтовое судно из Бостона, привозя необходимейшия для здешняго края продукты: муку, рис, вина, табак и многое тому подобное. Отсюда же это судно увозит прекрасную солёную рыбу и, на придачу, до ста двадцати тысяч рублей ассигнаций наличным капиталом. И сибирские купцы не обращают, по-видимому, никакого внимания на то, что иностранцы вывозят из России сокровища, которые с пользою могли бы оставаться в нашем отечестве, если б они решились ссудить на каких-нибудь пять-шесть лет не более трёхсот тысяч — капитал, который для таких людей не много значит. Ну что бы завести хорошенький барк, тоннов в четыреста, ходить в Маниллу, на Сандвичевы острова и в Калифорнию, где так дешёвы естественные произведения и рогатый скот, и тем оживить уединённый камчатский край, хотя транзитною торговлею? Сколько задушев-

ных русских «спасибо» отозвалось бы на это благодетельное предприятие?! Добрые камчадалы благодарят американцев за то, что они продают дробь по рублю и полтора за фунт, а она не стоит у нас и пятнадцати копеек! Да мало ли, впрочем, чего можно бы было ожидать от Камчатки! Она, мимоходом будь сказано, «золотой край»!

15 ноября было свидетелем нашего прощального бала. Мы отпраздновали его в нашей скромной обители, которая оказалась на этот случай очень достаточной.

17-го числа по приказанию капитана приступили к выпиливанию льда по направлению к выходу в Авачинскую губу, в которой, кроме окраин берегов, ещё не замерзало. Работы шли успешно. Транспорт подвигался с каждым днём к выходу. 20 ноября отслужили у нас молебен, при котором присутствовали многие из жителей Петропавловска. С этого дня начались наши прощальные визиты, а через двое суток, оставив своё скромное помещение в доме С., мы перебрались на холодный транспорт. Морозы стояли в то время около тринадцати градусов.

На другой день, к полудню, мы были уже почти у коски (небольшие песчаные мыски, выдающиеся в море, называют здесь *кошками*. Вероятно, это испорченное от слова коса, *коска*), а к вечеру, выбравшись совершенно из льда, перешли под парусами в Авачинскую губу. Идти далее нам не было никакой возможности, потому что в проливе при выходе в океан стоял ещё сплошной лёд. С рассветом следующего дня, то есть 24-го числа, мы могли, однако, сняться с якоря. Ночью лёд разломало, поставили все паруса, и с тихим и ровным *NW* вышли благополучно из Авачинской губы, взглянув в последний раз на порт Петра и Павла и *домик в четыре чистеньких окна*...

Прощайте, прощайте камчадалки... Прощайте и вы, неприступные скалы! Вы мрачны и грозны, но в этом и состоит вся прелесть, которою вы приковываете взор путешественника! Увижу ли я когда-нибудь снова эти мрачные и покрытые сединою берега? Два чувства, совершенно противоположные, боролись во мне при отъезде: во-первых, мне было грустно, что покидаю Петропавловск, а с ним и С., а во-вторых, я радовался, что возвращаюсь назад, на родину!

К вечеру берега сравнялись с уровнем горизонта, и последнее «прости», посланное с вздохом и от всего сердца, было так трогательно... так трогательно, что, кажется, теперь я уже не сумел бы выразить в этом слове столько чувства...



*Малайскій кварталъ.*

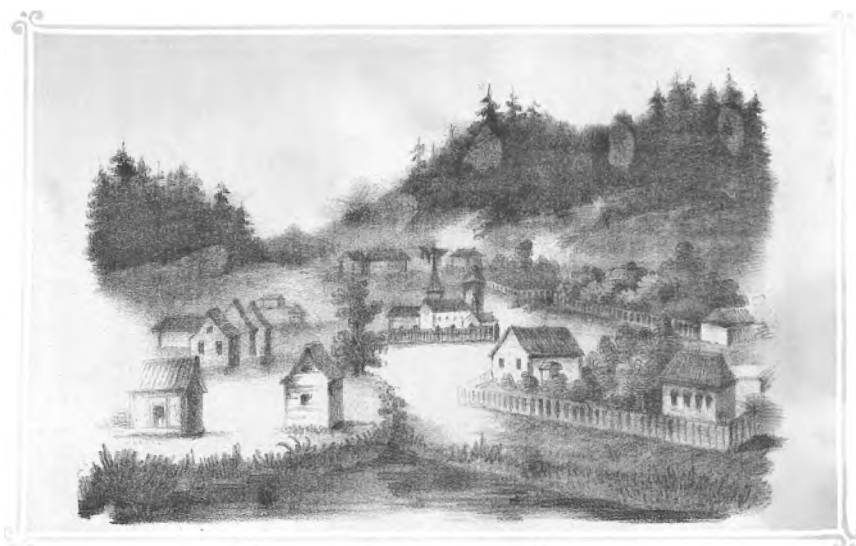
*Малаецъ.*



*Индійскіе мусульманинъ.*

*Сингапурскіе танды.*

Иллюстрации из книги Г. К. Блока



*Портъ Петра и Павла.*



*Камчатская пзда на собаках.*

«Два года из жизни русского моряка»

### Несколько слов к читателю не моряку

По просьбе издателя «Библиотеки путешествий» я приложил ко второму тому объяснение некоторых морских терминов, встречающихся в моём описании, и с тем вместе пользуюсь случаем сказать по этому поводу несколько предварительных и, может быть, не совсем лишних слов.

Не только «желание сохранить характер морского изложения», часто необходимость заставляла меня жертвовать популярностью рассказа. Стало быть, правильное повествование о морском путешествии неминуемо влечёт за собою терминологию моряков. К тому же, как смею думать, нельзя требовать от моряка-рассказчика, чтобы он выражался для многочисленного круга своих собратий фразами искажёнными, смешными и которые для не моряка, то есть для человека, не посвящённого в тайны морской стилистики, всё-таки останутся непонятными. Я вывожу это из предположения, что какой-нибудь «парамет штирборда», как «переводят» наши беллетристы не моряки, нисколько не понятнее, чем правильное морское выражение («площадка правого или парадного трапа»). Разве понятно читателю «мы проехали линию острова»? Я думаю — нет, потому что и моряк стал бы в тупик, если б не предупредительность переводчика, с которою он поместил при этом в скобках французское *travers de l'île*, что по-нашему означает «траверс острова» и в вышеприведённой фразе должно быть выражено так: «мы прошли (уж никак не проехали, господа беллетристы!) траверс острова», то есть миновали остров на перпендикуляре курса, или того направления, по которому располагалось и плавание судна.

Наши не моряки-писатели безжалостно ездят (это выражение неупотребительно у моряков, потому что они ходят по морям) и заворачивают (поворачивают или изменяют направление) по морям; отчаливают (отваливают) да причаливают (пристают); отпихиваются баграми (отталкиваются крючьями); разъезжают в лодках под палатками (разъезжают в шлюпках под тентами); ходят на кораблях по лестницам (ходят вообще на судах по трапам); приезжают в пристань (пристают к пристани) и всякую ладью или лайбу без запинки величают кораблём (называют кораблём только военное судно, на котором считается от семидесяти четырёх до ста двадцати орудий).



Всё это так, да не так, потому что подмечено не у моряков... Они говорят несколько благозвучнее, по крайней мере, в этом отношении. Подобныя выражения, как приведённые выше, не употребляются моряками; оне неприятны для его уха так же, как показались бы теперь для него странными обветшалыя слова «дондеже, поелику, понеже». Итак, если местами я буду для читателя не моряка собеседником «тёмным», прошу на меня не сетовать. Dixi!

## Глава 1

### Плавание от Камчатки до Бразилии

Последния вершины снеговых сопок величественной Камчатки скрылись совершенно из виду, и наш одинокий транспорт сопровождали только стаи урилов и альбатросов. Норд-вест усердно свежел, поверхность Тихаго океана сердито волновалась. Морозу было на шканцах до шести градусов. Хлопья пушистаго снега белили рангоут и густо садились на паруса, откуда глыбами падали к нам на палубу. Спасительныя куклянки, которыми мы запаслись в Петропавловске, придавали палубе нашего «Або» вид жилого места Чукотскаго носа, и таким образом, вместо обычнаго зноя тропических стран, вместо очаровательных форм роскошной природы и тихих вод с разнообразными их обитателями, которыя были у нас постоянно перед глазами до посещения Камчатки, мы созерцали теперь своё, родное, свикшееся с натурою жителя севера: снега, рёв ожесточённаго осенняго ветра и морозы!

*«Прощай, о жизнь береговая! — твердил мне бард нашего «Або». — Прощай и, может быть, надолго!»*

К концу ноября у нас начался ряд осенних штормов, продолжавшихся около месяца. Мы держались в это позднее время года на параллели 40°. Поводом к тому служило желание капитана забраться, по возможности, в меньшую долготу, чтоб перейти экватор ближе к американскому берегу, градусов около ста пяти, и не выйдя, таким образом, из южных тропиков в слишком большой долготе. Но Борей, «потрясая небесами», рвал марса-шкоты; марсели также не избегали плачевной участи быть разорванными. Разумеется, по удалении на значительное расстояние от берегов морозы и снега прекратились, но наступили дожди, если не всегда проливные, зато постоянные. Безпрестанныя поддаванья в полу-борты, как тщательно они ни были задраены и замазаны, наводняли наши каюты. В палубе было сыро, мокро, а наверху дождь! Нельзя было и думать высушить промокшее платье. Мы радовались

уже и тому, если к пригласительному свистку боцмана «пожаловать на вахту» с тяжёлых фризových шюртуков успевала сбежать вода... И такое утомительное плавание продолжалось не день или три дня, а *двадцать семь дней* сряду. Но если читатель подумает, что этот непривлекательный переход наводил на нас тоску и уныние, то он не совсем будет прав. Такова уж участь моряка: он неутомимый труженик на море. Удовольствия приятного плавания достаются ему не даром, он должен их выкупать трудами...

Однако же, после всего этого не удивительно, что меня сочтут эгоистом? Я так много говорил уже о моряках, так много восхищался ими... Но виноват ли я, если, действительно, люблю море, хотя это решительно невозможно по мнению очень многих? Да извинят моим восторженным порывам из снисхождения к любви, с которою я с юных лет моей кочующей жизни ношусь по волнам могущественной стихии!

...Итак, я говорил, что штормы продолжались у нас двадцать семь дней *сряду*. В особенности памятен мне один день этого трудного плавания, день, когда мы были свидетелями невероятной силы громадного океанского вала, с которою нам пришлось познакомиться при неистовстве разъярённой стихии. Мы шли на фордевинд к *OlS*, со скоростью восемь узлов. Волнение океана достигало страшных размеров, транспорт казался не более как ладьёй, которых могло поместиться несколько на каждом вале. Вершины их, как бы в изнеможении, опускались и, клубясь, сбегали шумящею пеною по отлогости колоссальных своих боков. Подобного огромного волнения нам не случалось ещё видеть в продолжение всего нашего плавания. Вахта моя была с пятого: это было 11 декабря. Рокот волн и унылый свист ветра наполняли атмосферу таинственным шумом. Вахтенный лейтенант бдительно расхаживал на правых шканцах, рулевые прилежно работали за штурвалом, я не отходил от компаса. При плавании на фордевинд чрезвычайно как трудно править рулём. Несмотря на большой навык наших рулевых, рыскнуть — дело весьма лёгкое, даже, по правде сказать, неизбежное. Стоит зазеваться, или, как говорят, *дать маху*, и потом удержать будет трудно: судно сильно бросится в сторону. Так случилось в исходе четвёртой стклянки (шесть часов) при смене рулевых. Я был занят приведением транспорта на румб, что при таких обстоятельствах довольно продолжительно потому собственно, что рулевой, боясь выговора, положит обыкновенно слишком много руля, надеясь немедленно загладить этим ошибку. Между тем, на баке пробили четыре

стклянки, и два матроса шли на вьюшку. В это время ко мне подошёл вахтенный лейтенант.

— Взгляните, — говорил он, смотря за корму. — Вот, я вам скажу, вал!

И с этим словом раздался рокот распавшейся вершины вала, который обратил на себя его внимание. Но едва я обернулся, чтоб взглянуть за корму, как что-то сильно меня ударило в спину — и я очутился в воде...

Совершенно ошеломлённый неожиданным падением, по всей вероятности, за борт, я всеми силами старался за что-нибудь ухватиться, или же, наконец, убедиться: где я? Но старания мои были напрасны: как я ни старался выплыть на поверхность воды, чтоб взглянуть, хотя в последний раз, на Божий свет, на транспорт, конечно, далеко уже ушедший от меня, но не мог. Сколько грустных, раздиравших душу мыслей мелькнули в одну минуту с быстротою молнии в моём уме! В этом паническом страхе, невольно глотая горько-солёную воду, я провёл, полагаю, с минуту, если не более. Тут мне удалось за что-то схватиться. Я судорожно сжал снасть, попавшуюся мне в руки, но, к довершению моего отчаяния, у меня тотчас же её вырвало и вслед за тем прижало к левому борту между карронадою, наискось грот-мачты. Транспорт накренило, вода сбежала... и, вообразите мою радость: я был на транспорте, тогда как считал себя за бортом, в клокочущей стихии Тихого океана! Тут дело объяснилось — к нам вкатился с кормы вал.

Невозможно себе представить хаос, произведённый им на нашей палубе! Всё, что на ней было, всё смыто и изломано вдребезги. Чётверку, висевшую на кормовых боканцах и заменявшую капитанскую гичку, которую у нас оторвало волнением по выходе из Маниллы, переломило в середине о гиковый септор, и носовую часть ея вместе с переломленным правым боканцем, с лишком в три дюйма толщины, унесло далеко за грот-мачту. Все медные люковые решётки были вдавлены, траповые септора вырваны из карлинцев, нактоуз сорван с найтовок и опрокинут, вьюшки, склянки, снасти — перепутаны, всё это носилось по прихоти огромной массы воды, вкатившейся к нам на палубу и не успевшей ещё перелиться за борт и пробежать в шпигаты. Рулевых отбросило к рострам; вахтенный лейтенант был невдалеке от меня; люди, сидевшие под баком, завалены вёдрами, лопатками, ганшпугами, вымбовками, швабрами и курятниками, а один из матросов, шедший на вьюшку, был даже за бортом, но, к счастью, успел удержаться за кончик у гровых вант. Да! Бросай я в это время лаг,

что только что думал исполнить, и покорнейший ваш повествователь был бы за бортом, а к настоящему времени, *может быть*, какою-нибудь дорогою жемчужиною Тихаго океана!

Можно тебе вообразить испуг, который произвело это обстоятельство в жилой палубе. Там все спали, и вдруг неизмеримо сильный толчок приводит в содрогание весь транспорт, а затем вода с шумом врывается в каюты. Невесёлое пробуждение! Вид этого наводнения, прямо со сна, невольно должен был испугать утомлённых пловцов, которые, наскоро одевшись, немедленно выбежали наверх. В палубе было воды по колени, её выносили ведрами. Разрушительная сила вкатившегося вала оставила также следы и в палубе. Дверь капитанского буфета была сорвана с петель и вдавлена во внутрь, хотя она отворялась наружу. Так вот какова жизнь моряка! Один из десятка тысяч тех, с которыми он борется всю свою жизнь, в состоянии его раздавить как ничтожного комара! Причиною нашей беды было, как надобно полагать то, что рулевые рыскнули. Транспорт имел ход, едва только достаточный для того, чтобы уходить от волнения, но когда развели рулём и задержали, следовательно, ход судна, то, натурально, волнению было удобно нас подогнать, и так называемый *девятый* вал преспокойно вкатился на палубу. И страшно, и любопытно было смотреть на это громадное, колоссальное волнение! Иные естествоиспытатели полагают, что вертикальная высота вала Тихаго океана достигает сорока восьми английских футов (то есть двадцать четыре фута от горизонта воды). Мне кажется, что тогдашнее волнение имело действительно эти размеры.

Выкупавшись таким неожиданным случаем в фосфорической воде Тихаго океана *в декабре*, я простоял на вахте ещё два часа. Сменившись, поспешил переодеться и через четверть часа с удовольствием отдыхал за сигарою и чашкою чая.

В полдень этого памятного дня наблюдательный пункт оказался в *N* широте  $37^{\circ}15'$ , долготе  $163^{\circ}25' W$  от Гринвича. Пройденного расстояния от Петропавловска считалось два тысячи пятьдесят итальянских миль.

Наконец к 25-му числу декабря штормы прекратились. До Нового года мы всё ещё плыли по параллели, а там стали склонять курс к югу. Нужно ли говорить о впечатлении, которое произвело на нас быстрое приближение к тропикам, стране, можно сказать, вечного лета... Чудное небо, умеренный ветер, тёплое солнышко — всё это казалось нам вознаграждением за испытанное тяжёлое плавание в больших широтах. Неделями не приходилось брасо-

пить реев, о рифах и помину не было, иногда, разве по шквалу, случалось крепить брамсели да отдавать марса-фалы. Куклянки, фризковые шюртуки, непромокаемые ботфорты — всё это забыто, всё было опять заменено лёгкими куртками, башмаками и манильскими соломенными шляпами.

Мы крайне жалели, что на пути нам не предстояло зайти в архипелаг Сандвичевых островов, о котором так много наслышались в ежедневных беседах от Х. И. К., который в первое своё путешествие вокруг света имел случай познакомиться с этой очаровательной группой. Она не без причин называлась прежними мореплавателями «Островами садов», точно так же, как не без причин занимает теперь первое место между множеством подобных ей групп, рассеянных по Великому океану. Такое первенство Сандвичевы острова приобрели сколько по положению своему, занимаемому среди океана, столько же по успехам в цивилизации и обширности торговых сношений их жителей.

Вся группа состоит из *восьми* обитаемых островов и *трёх* скал, в сложности занимающих пространство почти в восемь тысяч квадратных миль. Южный и самый главный остров между ними называется *Гаваи*, или *Овайги*, как писал Кук. По меридиану остров имеет восемьдесят восемь, а по параллели семьдесят три мили.

Сандвичевы острова справедливо сравнивают с купою волканов: треть вулканической почвы их занята хребтами гор (из которых некоторые огнедышущая, как, например, *Мауна-Кэле* на Гаваи, высотой 13 645 фут), а остальные две трети частью обработаны, частью же остались тучными пастбищами.

Самый богатый, обильный и восхитительный остров между ними — *Оагу*, на нём лучшая гавань — порт Гоноруру, доступная судам даже больших размерений и безопасная во все времена года. Вероятно, она скоро будет возведена на степень первоклассных гаваней. Находясь, можно сказать, в центре торговой деятельности Мехики, Калифорнии, Центральной Америки, Орегонской области, Российско-Американских колоний, Алеутских островов, Камчатки, Японии и Китая, она представляет природный складочный пункт торговому миру и что всего важнее, место отдыха китоловам, годами скитающимся по окрестным морям за промыслами. Кроме гавани Гоноруру, архипелаг имеет ещё две бухты, весьма удобные для устройства хороших гаваней: *Гонорай* (на острове Кауай) и *Войакеа* (на острове Гаваи).

Климат здесь очень здоровый, хотя несколько жаркий. Зимы, разумеется, нет. Единственную перемену, отличающую времена

года, как везде в тропических странах, составляют дожди, падающие с декабря по март при бурных ветрах во всё это время. Почва земли плодородна и особенно способна к различной обработке. Здесь прозябает хлебное дерево, сахарный тростник, бананы, кокосы и прочее, и когда впоследствии европейцы привезли сюда помаранцы, лимоны, виноград, огурцы, ананасы, капусту, тыквы, лук, — всё, кроме ананасов, привилось на благодатной почве превосходно. Если трудолюбивые люди станут разводить хлопчатую бумагу, кофе и подобныя тому тропическия растения, то, без сомнения, с успехом разовьют эту богатую отрасль промышленности. Однако ж важнейшую ветвь торговли составляют драгоценные сандалные леса, которыми так богат архипелаг Сандвичевых островов.

Первоначальное население архипелага, по многим признакам, причисляют к обширному семейству полинезийских народов. Издревле правление на нём было неограниченное и наследственное. Оно принадлежало не одним мужчинам, бывали и царицы. Начальники составляли отличительное звание, переходившее из рода в род. Вообще все высшия достоинства военныя, гражданския и духовныя были наследственныя, хотя и подчинённые царской власти.

Сандвичане вообще народ кроткий, ласковый, гостеприимный. Врождённой своей доброте туземец изменяет лишь по побуждению сильных страстей: честолюбия, ревности, ненависти, мщениа.

Всё народонаселение Сандвичевых островов разделялось на четыре разряда: царя и членов царскаго семейства; правителей или губернаторов разных островов; наконец, на звания жрецов и простолюдинов. Это по разделению известнаго миссионера Эллиса, но другие определяют его иначе, и, может быть, правильнее, полагая островных и окружных начальников, между которыми *Арий-Табу* представляет лицо царя, низших старшин *Рана-Кира*, потом военных, жрецов и наконец не владеющих землями. Подати, взносимыя правителями царю, состояли из сетей, циновок, домашних животных и тому подобнаго. Теперь же царь и губернаторы требуют платежа подати испанскими *пиастрами* или сандалным деревом.

Войны долгое время опустошали архипелаг Сандвический. Туземныя летописи, сохранившися в народных преданиях и песнях, наполнены рассказами о битвах и кровопролитных нападениях. Войска составлялись из жителей всех званий. Вот прощальное слово сандвичанина-воина к друзьям в канун битвы:

«Ряды наших воинов неподвижны, как скалы в море среди волн. Каждый воин, как ёж, которого никто тронуть не смеет. В битве крепко стоит воин, как пальма с глубокими корнями, и вьётся над головами врагов, как вершина кокоса качается над тростником. Свет наших факелов в набеге ночном ослепляет врагов огнём молний, клик наш страшит их, как грохот небесного грома».

В мирное время жизнь сандвичан проходила безпечно, чем и объясняется чрезмерная толщина, составлявшая отличительную черту знатных, особенно женщин. Они обладали, кроме того, непостижимою крепостью мускулов. Даже ловкия, молодые, хорошенькия сандвичанки изумляют уже европейца невероятным развитием мышц. Впрочем, при их образе жизни оно объяснимо.

Вообще, в нравах и обычаях этих островитян представляется много подробностей странных и самобытных. Например, весь обряд свадьбы состоял в том, что жених бросал в невесту куском ткани, пир довершал остальное. Впрочем, мужчины мало оказывали внимания женщинам, хотя обходились с ними весьма ласково. Если средства островитянина были едва достаточны для его личного пропитания, он умерщвлял детей, невзирая на любовь свою к ним. Ежели взрослые дети оскорбляли родителей или не повиновались им, отцу и матери дозволялось убивать непослушных, и нередко родители вместо исправления детей пользовались таким преступным правом детоубийства.

Татуировка не была так употребительна на Сандвичевых островах, как в других полинезийских архипелагах. Только по кончине царей сандвичане надкалывали на теле разные очерки, символические знаки и надписи, не щадя ни языка, ни губ. Но воины, которым татуировка была необходима, гордились правом накалывания пёстрых фигур на своём теле. Хижины островитян состояли из одной комнаты, прикрытой от ненастья настилкою пандановых или кокосовых листьев. У старшин убранство комнат состояло из циновок, разостланных по полу на слое сухих листьев папоротника. Домашняя утварь ограничивалась корзинами для припасов и немногими деревянными чашками. Подушкой служил деревянный обрубок, постелью грубая циновка, или рогожа по-нашему.

Пища островитян приготовлялась в земляных печах. Рыбу ели по большей части сырую, обмакнув её в морскую воду.

Из коры бумажной шелковицы дикари приготовляли весьма тонкую ткань, которую высшия лица носили вроде плащей. Царския мантии приготовлялись из перьев. Женский костюм состоял из таковой же ткани, какую употребляли мужчины. Разница состояла

в том, что мужчины носили плащи на плече, а женщины кутались в них более или менее кокетливо, иногда оставляя грудь обнажённой, иногда закрывая её совершенно.

Первобытная промышленность дикарей была очень бедна. Рыбная ловля, земледелие, постройка лодок, выделка оружия, тканей и разного рода головных украшений — вот всё, чем она ограничивалась. Приготовлением тканей занимались женщины, труд этот был не совсем без хлопот. Сначала надобно ободрать кору с бумажной шелковицы, потом вымочить её в воде, затем содрать длинными слоями волокны, разостлать их на доску и деревянными колотушками (форм цилиндрических, призматических, зубчатых и гладких) бить долго-предолго, чтоб получить тонкую ткань отличительной белизны. С тем вместе женщинам принадлежало приготовление плащей из перьев, этого ценного царственного убора. Плотничные работы производились мужчинами посредством орудий из твёрдаго камня.

Из числа любимейших игр островитян особенное внимание обращает на себя подобие шашечной игры, но более сложного расчёта. Они употребляли для того доску, около двух футов длиною, с двумястами тридцатью восемью квадратами в четырнадцать рядов. Вместо шашек служили маленькие камешки, которые передвигали по квадратам. Очевидно, что при таких данных игра требовала большего соображения.

Внешнюю общность религии сандвичан определить довольно трудно. Фрейсине говорит об этом, что принадлежности идолов составляли различие их и отдельных духов, которым приписывалась власть распределения зла и блага человеческому роду, смотря по заслугам каждого. В идоле предполагалось пребывание божества. Тени царей, героев, жрецов составляли низший разряд их. Между божествами сильнейшими и слабейшими существовала ненарушимая подчинённость. Злых духов, то есть вредящих гениев, можно было заклинать и обуздывать. Колдовство, предвещения, жертвы идолам, почести умершим, — вот всё, что находим мы в верованиях сандвичан.

Каждое семейство имело своё отдельное божество. Когда ему приносили жертвы, жрец обращался к идолу и говорил ему: «Вот приношение твоего *кагу* (обожателя)». Впрочем, соображаясь с божеством, церемония жертвоприношений совершалась различно. Ветрами, временами года и морскими волнами владели особенные божества, им поклонялись и возносили мольбы и обеты только мореплаватели. Самым безобразным божеством сандви-



чан был *Караи-Пагоа*, обожавшийся на острове Молакай. Его делали из дерева столь ядовитого, что вода, простоявшая в чашке из такого дерева только одни сутки, превращалась в жесточайшую отраву. Впоследствии этот истукан был разбит и разделён между старшинами.

Я упоминал уже, что татуирование было принято у сандвичан в виде выражения скорби, но этого мало. Оплакивая кончину какого-нибудь старшины, печаль высказывалась у них шумно, в формах самых преувеличенных. Они резали себе уши, выбивали зубы, жгли, резали и всячески уродовали тело. Мужчины притворялись сумасшедшими, повсюду бегали нагие, ломали всё встречавшееся им на пути, поджигали хижины, колотили и даже убивали своих врагов, потому что личная ненависть прикрывалась безумием печали. Но тем изъятие дикаго отчаяния не кончалось. Островитяне собирались вокруг трупа, плясали около него и высказывали свою скорбь пением. Сцены такой общественной печали довершались рёвом, воплями и самыми нелепыми кривляньями. Разумеется, при таких церемониях каждый старался перещеголять другого безумством кривляний: один падал ниц, не щадя лица, другой рвал волосы, с рёвом катаясь по песку, третий изощрялся в искусственном подражании мучительных судорог. И всё это делалось не двумя-тремя лицами, но толпою в четырёхста, даже пять тысяч человек, смотря по званию покойника. Когда дикарей спрашивали, что заставляет их предаваться такой безумной скорби, они отвечали, что должны оставить себе вечные знаки печали.

Вот в каком положении был архипелаг Сандвичевых островов, когда знаменитый мореплаватель Кук, совершая своё третье путешествие вокруг света, в январе 1778 г. открыл эти острова. Он назвал всю группу *Сандвичевыми* в честь покровителя своего, сэра Сандвича, в то время первого лорда английского адмиралтейства. Впрочем, путешественники часто называют этот архипелаг *Гавайским*, по главному острову группы.

Едва островитяне заметили, что «*Открытие*» и «*Решение*» (имена судов Кука) хотят остановиться в заливе, они тотчас пустились со всех сторон к английским кораблям. Мужчины и женщины, начальники и простые дикари выползали из лодок на палубу в таком множестве, что англичане нашлись, наконец, вынужденными без церемонии гнать островитян прочь. Однако ж, надо сказать, что начальники по просьбе капитанов очень охотно отсылали своих подчинённых обратно на остров, и приказания исполнялись с удивительною

поспешностью: некоторые дикари впопыхах бросались прямо за борт и вплавь добирались до берега.

Первоначальные отношения между дикарями и англичанами были самые дружественные. Англичане получали всевозможные припасы, капитану Куку оказывали необыкновенное уважение и отдавали даже ему «религиозные» почести. Последнее обстоятельство произошло вот почему.

В народных песнях островитян сохранилось аллегорическое предание о каком-то *Роно-Акуа*, причисленном туземцами к божествам. Роно, муж вспыльчивый и ревнивый, в минуту гнева убил свою жену. Когда же пыл ярости в нём поостыл, он начал крепко раскаиваться в совершенном преступлении. Таким образом, тоскуя и изнывая от скорби и печали, Роно лишился разсудка: как сумасшедший стал бегать по островам, дрался со всеми, боролся, и, наконец, с отчаяния пустился в море, обещая, впрочем, со временем возвратиться. С тех пор в память его отъезда островитяне учредили празднество, которое совершалось ежегодно при самых торжественных обрядах. Неожиданно для туземцев перед Гаваи показались европейские корабли *Кука*, быть может, первые на горизонте этого архипелага, если острова, открытые ещё в 1542 г. испанцем *Газпано*, были не те же самые. Дикари были поражены величиною судов: они сочли их пловучими островами, а капитана Кука — своим божеством Роно. *Оне-Еа*, жрец сандвичан и сын *Кауа*, начальника сонмища жрецов, торжественно поспешил объявить народу, что Роно сдержал своё обещание и лично явился в Гаваи. Вот почему Кук удостоился таких почестей в глазах сандвичан.

Когда он сошёл в первый раз на берег, Оне-Еа прочитал перед ним молитву, как перед божеством. Проходя в толпе дикарей, они падали перед ним ниц, называли его великим, могущественным Роно, а в храмах приносили в честь его жертвы. Поэтому всё, чего бы Кук ни потребовал от дикарей, всегда было готово. Впрочем, на этот раз Кук пробыл на Сандвичевых островах недолго, потому что спешил по назначению своему к северо-западным берегам Америки. Когда же на следующий год великий мореплаватель хотел довершить своё важное открытие подробною описью берегов, он простоял несколько долее. Островитяне приняли англичан радушно, и согласие между ними не нарушалось ни на минуту. Островитяне предполагали, что английские корабли прибыли к ним из такой земли, где *ничего есть*, и цель экспедиции заключалась собственно в том, чтобы хорошенько откормить экипажи

судов. Такой вывод они сделали из того, что англичане, истребляя ежедневно огромное количество всякого рода провизии, откладывали ещё значительную часть их на запас. Кроме того, между экипажами обоих кораблей было много людей худощавых, которым, по мнению островитян, нужно было пополнить. Поэтому дикари с величайшим участием следили за увеличением объёма матросов, и когда желудки последних стали принимать более почтенные размеры, островитяне сначала любовались их круглотою, а под конец начали намекать, что пора бы, дескать, европейцам домой.

«Если гости, — говорил царь гавайский, — проживут здесь ещё несколько времени, то объедят нас кругом!»

Поэтому дикари с заботливостью справлялись о дне отхода кораблей, не переставая, впрочем, быть ласковыми. В 1779 г. Кук простоял здесь с 17 января по 5 февраля, и когда он уходил в море, дикари простились с ним чрезвычайно дружелюбно. Помощник Кука, капитан *Кинг*, чаще других офицеров бывавший на берегу, в течение всего времени приобрёл такое расположение островитян, что они убедительно просили его остаться у них навсегда.

Но совсем иначе стали смотреть дикари на англичан, когда те через несколько дней, встретив противные ветры, принуждены были опять вернуться в залив Гаваи. Островитяне, конечно, не понимали настоящей причины возврата, но чувствовали, что им придётся опять поставлять большие запасы на чужеземные суда. Поэтому они приняли англичан холодно и, очевидно, старались надоедать им. Кражи сделались чаще и значительнее. Европейцы стали действовать против воров решительнее, чем прежде, что, разумеется, ещё более озлобило дикарей. Наконец, когда с корабля «Открытие» украли шлюпку, Кук, чтобы получить обратно украденное, решился взять на судно царя островитян с сыновьями его и держать их у себя, пока не воротится покража. Такое насилие переходило пределы и худо соответствовало прежним поступкам туземцев, особенно неизменному дружеству, которое оказывали англичанам царь и жрецы. Но, увлекаемый смелым характером, отважный моряк и на этот раз не хотел отказаться от обыкновения своего в таких случаях и в восемь часов утра 14 февраля отправился на берег в шлюпке, имея при себе, кроме гребцов и одного офицера, девять человек солдат. Высадив свой отряд, Кук прямо отправился к царскому жилищу, нашёл царя ещё спавшим и приказал ему следовать за собою. Старик боялся сопротивляться, встал, послал за сыновьями и вместе с ними пошёл к пристани. Когда же Кук хотел усадить их в шлюпку, чтобы

везти на судно, некоторые из островитян открыто помешали ему в этом. Несколько выстрелов, сделанных англичанами, обратили спор в кровопролитную битву, во время которой в числе других европейцев убит и капитан Кук.

Так погиб замечательный моряк прошедшего века. Нельзя сказать, чтобы смерть его была именно преждевременною для службы и науки. После стольких предприятий, так счастливо задуманных и исполненных, трудно было ожидать от него новых подвигов. Скорее, можно предположить, что неожиданная кончина помешала ему только насладиться несколькими годами спокойной жизни в отечестве.

Капитан Кук родился 27 октября 1728 г. близ Уитби (Whitby) в деревне Мартон в Йоркском графстве. В самой ранней молодости он поступил в ученье к одному торговцу в Ньюкасле, где впервые увидел гавань со множеством кораблей. Взбираясь однажды по трапу на палубу купеческого судна, юноша Кук, сиделец продавца лент, по неловкости упал в воду. Матросы спасли его. Оправившись и с улыбкою взглянув на свою мокрую фигуру, Кук, обращаясь к спасшим его, сказал: «Благодарю вас, товарищи! В четырнадцать дней я непременно научусь плавать, потому что вторично не хочу подвергаться подобной опасности». Неустранимость преодолевала в нём даже в детстве всякое затруднение, через месяц он был уже хорошим пловцом.

Ему было тогда не более четырнадцати лет, но он уже в состоянии был взвесить жалкия занятия сидельца. Ему хотелось посвятить жизнь свою морю, чтоб научиться побеждать стихии, уметь переноситься в страны далекия и на приволье изучать природу. Каждое воскресенье он посещал гавань, любовался, восхищался кораблями, знакомился с матросами, расспрашивал их обо всём, казавшемся ему непонятым, и в короткое время со всею энергией молодой души, жаждавшей познаний, пристрастился к морю. Обстоятельный отец Кука, хотя и крестьянин, не желал противиться влечению своего сына и определил его на девять лет на коммерческое судно, занимавшееся перевозкою каменного угля. Двадцати семи лет он поступил волонтером на английский королевский флот и через три года был уже старшим штурманом на корабле «Нортумберланд» под начальством лорда Кольвилля (Colleville), командира английской эскадры, крейсировавшей у американских берегов. Здесь, по словам самого Кука, он серьёзно начал заниматься математикою и астрономиею без всякаго руководителя при помощи нескольких книг и собственного сооб-

ражения. Одновременно с этими занятиями, которыми Кук старался пополнить недостатки своего первоначального воспитания, он исполнял многие важные поручения и обнаружил при этом столько мужества и ловкости, что заслужил уважение и дружбу как лорда Кольвилля, так и сэра Саундера. Оба моряка покровительствовали ему до самой смерти. При конце войны они доставили ему случай отличиться, послав его осмотреть залив Св. Лаврентия и берега Новой Земли. Это поручение занимало его до 1767 г. Тогда сэр Гауке (Hawke) назначил Кука командиром экспедиции, отправлявшейся в Великий океан для наблюдения прохождения Венеры чрез меридиан. Во время этого путешествия он открыл острова Товарищества, доказал, что Новая Зеландия состоит из двух островов, и описал пролив, который их разделяет. Кроме того, он успел ещё осмотреть восточный берег Новой Голландии и исправить неверности карты этой части Австралии.

Во второе путешествие своё Кук разрешил важную задачу об австралийском континенте. Пролавировав в южном полушарии пространство между параллелями сорокового и семидесятого градусов, он убедился, что в этих местах твёрдой земли быть не может, и что если она находится, так ближе к полюсу, в поясе, совершенно недоступном для исследований. В то же время он открыл Новую Каледонию и другие острова. Наконец, посетив два раза тропические моря, он определил положение многих земель, открытых другими мореплавателями, и описал сам несколько новых.

Но самый блестящий из подвигов Кука, как наиболее богатый результатами, было третье путешествие его вокруг света. Не говоря уже о нескольких мелких островах, найденных им в Великом океане, он открыл в это плавание Гавайский архипелаг, который по положению своему, как я уже говорил, и своей производительности составляет для европейского мореплавания самый важный пункт в этой части света. Потом он открыл и определил часть западного берега Америки между 43 и 70° северной широты, то есть пространство более трёх с половиною тысяч миль; доказал сближение Азии с Америкой; прошёл пролив, их разделяющий, и определил берега его настолько, чтобы убедиться в невозможности прохода этим проливом из Атлантического океана в Великий. Наконец, за исключением Охотского моря и Японского архипелага, тогда ещё малоизвестных, он составил самую полную для того времени гидрографию всего обитаемого мира.

Относительно морской службы Кук также оказал весьма важную услугу полезным выводом. До него почти все сколько-нибудь

продолжительныя морскія путешествія влекли за собою гибель экипажа, который значительно умирал от болезней. Кук *первый* показал, что можно пребыть три, даже четыре года в море и сохранить вполне здоровье людей.

Кук был человек крепкаго сложенія, привыкшій к труду и способный переносить самыя утомительныя работы. Желудок его варил самыя грубыя и неприятныя яства. Он подвергался лишениям всякаго рода с таким равнодушием, что умеренность вовсе не казалась в нём добродетелью, а, скорее, каким-то врожденным свойством. Характер его соответствовал сложенію.

Главными и отличительными качествами знаменитаго моряка были умение сохранить хладнокровіе в самыя критическія минуты, быстрый и прозорливый взгляд, отвага и изумительная настойчивость в исполнении своих намерений. Энергія его ни на минуту не ослабевала во время самых скучных и утомительных плаваний. Отдых, кажется, ему вовсе был не нужен. По крайней мере, он всегда с нетерпением ожидал окончания того времени, которое нашему брату-моряку даётся обыкновенно на развлечение.

Манеры капитана Кука были просты и благородны. Впрочем, некоторые его современники не без причин упрекали его в заносчивости и вспыльчивости, но недостатки такого рода значительно смягчались в нём добротою сердца и постоянною готовностью помогать сослуживцам всем, чем только было возможно.

Едва прошло десять лет по кончине знаменитаго мореплавателя, котораго горько оплакивать имели столько причин его современники, Гавайскій архипелаг представлял уже место отдыха кораблям разных націй. Тут можно было дешёво запастись провизіей, за доставку которой на весь экипаж судна англичане и американцы платили дикарям несколькими ружьями и порохом. По мере того, как островитяне приобретали убійственное оружие европейцев, междоусобія увеличивались и опустошали архипелаг самым неслыханным образом.

Когда в январе 1792 г. англичанин Ванкувер заходил на Сандвичевы острова, спутники его, бывшіе участниками прежних подобных экспедицій, ужаснулись невероятному измененію состоянія этих островов с тем, в каком видели их при первоначальном открытіи. Страшное опустошеніе войн было заметно повсюду. Там, где в прежнія времена рисовались обширныя селенія островитян, англичане не видели теперь ни одной хижины. Поля и равнины, процветавшія обработкою, были заброшены, немногочисленность

окончательно свидетельствовало о многих кровавых битвах, свершившихся в течение короткого времени.

При вторичном появлении Ванкувера на Сандвичевых островах через год, дружба англичан с гавайцами утвердилась прочным образом. Властитель Гаваи оказался для них человеком перерождённым, словом, таким, каким впоследствии остался навсегда. Он был любезен, откровенен, чувствителен. Может быть, сказка о Роно, применённая к Куку, содействовала тому. Известно, что гибель Кука, понятное следствие мгновенного бешенства дикарей, тронуло их глубоко. Они воздали бранным останкам великаго мореплавателя почести, приличныя, по религиозным понятиям их, божествам. Память его была бессмертна для сандвичан, и до самого обращения их в христианство общее поверье состояло в том, что рано ли, поздно ли Роно опять явится на Гавайях и жестоко отомстит убийцам.

Ванкувер со своей стороны поддерживал такое расположение гавайскаго царя, который стал для него, наконец, другом, слушался его и советовался с ним об улучшениях, полезных для его народа. Понимая всю выгоду таких отношений, подстрекаемый эгоизмом и тщеславием, английский капитан занялся дипломатическими идеями с намерением употребить своё влияние на гавайцев так, чтобы и ему досталась частица славы, которою пользовались другие английские капитаны. Ванкувер действовал успешно, и 25 февраля 1794 г. он привёл архипелаг Сандвичевых островов в подданство Великобритании, которое царь гавайский подтвердил на торжественной аудиенции. Как умный человек, Ванкувер видел, что этим обрядом властитель Гаваи давал нечто вроде обязательства на дружбу и в будущем времени, чего было уже слишком достаточно для торговли и мореплавания англичан и вернее открывало путь к самому образованию островитян.

С этого времени для сандвичан началась эра преобразования. Прозорливый, умный, властолюбивый *Тамеа-Меа*, царь гавайский, мало помалу постиг прибыль от торговых сношений и потому особенно заботился, чтоб и гавайцы воспользовались выгодами чужеземных познаний. При его наставлениях туземцы скоро постигли значение денег и различие их от товара. К тому времени американцы и англичане изъявили желание вывозить сандалное дерево, и гавайцы охотно принялись за вырубку, когда им давали за это железо, оружие, бусы. Вообще, относительно распространения торговли и промышленности на Гавайях Тамеа-Меа заботился много, понуждая всех личным примером и не употребляя к тому

никакого насилия. Во время его царствования только христианская вера мало оказывала успехов между туземцами. Главную причину тому был личный пример царя. Сколько раз его старались убедить, чтобы он отрёкся от веры языческой и принял христианство, но он постоянно отвечал на это одно и то же: «Верю, что ваша вера лучше моей, но боюсь потерять власть свою над умами подданных, если оставлю прежнюю». Тамеа-Меа скончался в 1819 г. После него язычество постепенно ослабевало, чему много содействовали миссионеры, прибывшие из Северо-Американских Соединённых Штатов.

Молодой царь гавайский *Рио-Рио*, сын Тамеа-Меа, принял миссионеров ласково, отвёл им земли и дал работников. Убеждения проповедников понравились ему, он стал превозносить своим подданным важность новой *пуле* (вера) и новых *пала-пала* (молитва), и послушные островитяне с восторгом обратились к кроткой и утешительной вере. Решили, что идолослужение должно уничтожить. Оставалось испросить согласие царицы, матери Рио-Рио. «Что худого сделали вам наши боги?» — спрашивала она. «Ничего, — отвечали посланные. — Да что же и хорошаго? Для чего нам беречь их? Служение им тягостно, требует, чтобы на жертву им приносили людей, между тем, мы видим на опыте бесполезность наших жестоких жертвоприношений: наши боги войны не могут защищать нас от чужеземной силы». — «Хорошо, — сказала царица, — делайте, как хотите». Таким образом погибла нелепая мифология сандвичан, и они обязаны Рио-Рио введением между ними христианской веры.

Впрочем, ещё до всеобщего принятия истинной веры в глазах гавайцев свершился обряд Святого Крещения над первым министром царя *Карай-Моку*. Это торжественное обращение в христианство приписывают не столько сердечному убеждению его, сколько честолюбивым расчётам. Но как бы то ни было, такому примеру последовали и другие островитяне. *Карай-Моку*, прозванный *Питтом*, узнал, что на французском корвете «Уралия» под командою известного капитана Фрейсине, совершавшаго в то время плавание вокруг света и заходившаго на Сандвичевы острова, находится священник, и потому пожелал от него принять крещение. Пышность, с которою исполнили эту церемонию, рассказана г. Араго, который служил на корвете в качестве живописца:

«Место крещения назначили на корвете, — говорит Араго. — Рио-Рио и мать его изъявили желание присутствовать при обряде. Для перевоза на корвет всех членов царского семейства была



назначена капитанская шлюпка. Я находился на берегу и, желая вернее снять рисунок поезда, предпочёл ехать не вместе с Рио-Рио. Он просил повременить отправлением поезда, чтобы параднее устроить свой туалет. Впрочем, он был одет весьма просто: в синем жилете с галунами, в широких зелёных панталонах, в чёрной соломенной шляпе. Он сел в шлюпку последний и, подойдя к матери своей, крепко коснулся своим носом ея носа. Шлюпка с семейством Рио-Рио шла впереди всех, за нею следовал я на своём катере, а за мною — остальные шесть шлюпок с придворными и знатными гавайцами. Подъезжая к корвету, “Урания” отсалютовала поезду одиннадцатью выстрелами. Взойдя на корвет, Рио-Рио пожелал спуститься в палубу, где алтарь был уже приготовлен. Карай-Моку дожидался нас на корвет более двух часов. Наш аббат де-Келень несколько сократил церемонию, которой, разумеется, не могли понимать наши гости. По окончании обряда семейство Рио-Рио и все сопровождавшие его изъявили желание подробно осмотреть корвет. Некоторые посетили наши каюты и уверяли, что мягкие койки наши *они находят* “очень красивыми и удобными”».

В таком увлекательном тоне повествователь рассказывает множество личных замечаний, сделанных им во время пребывания экспедиции Фрейсине на Гавайях.

Редкий пример ума и самоотвержения в начальнике идолопоклонников явил Рио-Рио уничтожением *табу* (одно из странных установлений гавайцев. Слово *табу* означало совершенное запрещение прикасаться к какому-нибудь предмету и даже глядеть на него), древняго обычая неприкосновенности. Им запрещалось женщинам не только есть с мужчинами, но употреблять даже некоторыя яства, предоставленныя исключительно одним мужчинам. Преступление или нарушение такого закона наказывалось смертною казнью, и это-то глупое постановление гавайцы решились торжественно уничтожить. В час обеда около царскаго жилища собралась по обыкновению толпа народа. Когда столы были накрыты, то есть на одних циновках разставлены кушанья для мужчин, а на других определённые или дозволенные законом для женщин, Рио-Рио взял несколько блюд со своего стола и перешёл к женскому, расположился есть и приказал женщинам следовать его примеру. Изумлённая толпа подняла оглушительный крик: «Табу, табу!», — но на него не обращали никакого внимания. Тогда островитяне обратились к жрецам, которые уверяли, что боги не замедлят отмстить за столь безразсудное и гибельное беззаконие. Однако ж боги не отмщали. «Да что же делают

наши боги? — после некоторого времени восклицали дикари. — Что же они не мстят? Можно ли им допустить столь ужасное осквернение табу? Видно, они бессильные существа! Что же нам в них? Пойдёмте, гавайцы, уничтожимте их!» И своєю рукою старший жрец зажёл главный *морай* (капище) Видя это, весь народ последовал такому примеру, а с уничтожением истуканов гавайцев навсегда уничтожилось и древнее идолопоклонническое богослужение их. К первоначальным проповедникам присоединились вскоре английские миссионеры, в числе которых и просвещённый Эллис, первый подаривший Европе подробными сведениями о Гавайском архипелаге.

В большом, продолжительном плавании, за исключением службы, моряку остаются на долю два удовольствия: беседа и чтение. То и другое чрезвычайно подстрекали во мне желание побывать на Сандвичевых островах, познакомиться с туземцами, так быстро опередившими в просвещении одноплеменных своих собратьев других архипелагов, и отметить таким образом в дневнике несколько страниц приятного на них пребывания. Но это была мечта, которой нельзя было осуществиться: мы по-прежнему забирались в меньшую долготу и 8 января пересекли тропик Рака в  $124^{\circ}47' W$  от Гринвича.

На другой день на параллели  $21^{\circ}$  мы получили *NO-ONO* ветер, который приняли за пассат. Он дул ровно четыре дня и утром 13-го числа в широте  $14^{\circ} N$  вдруг перешёл со шквалом к *OSO*. Часов пять спустя опять сделались *NO* ветры. Однако ж *чему приписать* этот каприз всегда постоянного пассатного ветра? Объяснить трудно: от мексиканских берегов мы были в расстоянии с лишком полутора тысяч миль. Северными тропиками мы шли двадцать суток и пересекли экватор в долготе  $124^{\circ}57' W$  от Гринвича. Здесь пришлось нам испытать силу экваториального течения, которое производило суточную разность между считаемым и обсервованным пунктами на пятьдесят, а иногда даже на шестьдесят миль к *NW*. Плавание в южных тропиках было многим успешнее: оно продолжалось только тринадцать дней. Впрочем, мы были обязаны этим неправильности *SO* пассата, который получили в  $5^{\circ} N$  широты. Он отходил зачастую к *OlN*, позволяя, таким образом, держать довольно полно, и только изредка заходил иногда к *S* и перемежался штилями. Тропик Козерога перешли в долготу  $130^{\circ}13' W$  от Гринвича, и в тот же день, 10 февраля, в десять часов утра мы увидели низменный коралловый островок Эна (*Oena*).

Увидеть после семидесятивосьмидневного плавания берег — невыразимо приятно: душа нетерпеливо рвётся к нему, будь он даже совершенно бесплоден и необитаем! С каким любопытством унизали мы борт нашего «Або» при виде этого островка, который, будучи покрыт реденьким лесом пальм и других тропических деревьев и растений, имеет довольно привлекательный вид. Разбивающиеся около него буруны опоясывают его совершенно белой лентой, и рокот их гармонически вторит говору пенящихся волн. Сколько воспоминаний, сколько забавных береговых приключений припомнилось моими сослуживцами при этом приятном случае!

Берег! «Вишь вон, поди себе, берег, а только и славы что берег: ни кола, ни двора!» — повторяю я словами подручного рулевого, шёпотом сказанная его ментору. «Подика-с, скажи в деревнях бабам, что плыл ты морем да окианом, почитай, восемьдесят днёв, да и наткнулся на островок с голубиное яйцо. Не поверят, право не поверят!» — «Подавно не поверят, — перекладывая штурвал и поглядывая на паруса, отвечал ему старший рулевой. Затем он обратился ко мне с вопросом, можно ли на месте, по которому мы проходили, дипломом достать дно? (*дипломом* называется инструмент, служащий для измерения глубины моря не свыше ста саженей).

Я отвечал отрицательно, заметив, что и десятью подобными мерами, чего добраго, не достанешь.

«Знать глыбко, — продолжал молодцеватый рулевой, урывая моменты взглянуть на островок. — Чудны дела Твои, Господи! Откуда ж взялся он посередь океана?» — «*Вырос*», — отвечал я довольно лаконически. И рулевой добродушно улыбнулся, принимая ответ мой за невозможность объяснить подобный феномен природы.

И точно, читатель, такая картина посреди океана и в особенности после двух с половиною месячного плавания невольно разшевелит любознательность. Видишь островок: и зелень на нём есть, и пальмы, кокосы, и невесть что! Откуда же он взялся на глубине почти неизмеримой? Почва земли не вулканическая, стало быть, вопрос очень естественный.

И он долгое время интересовал учёных-естествоиспытателей и долгое время оставался не вполне разгаданным. Лишь в новейшее время Чарльз Дарвин показал в своём сочинении «Об образовании коралловых островов» более положительные выводы о том, как образуются и нарастают кораллами такие острова (*кораллами* называют сросшиеся ячейки микроскопических морских червей, или полипняков). В числе полипняков есть множество родов, содержащих в студенообразном организме своём большое количество

известковых солей и роговидных веществ, которые постепенно из них отделяются. Этот процесс образует ячейки, которые по роду полипняка могут иметь разнообразную, но всегда определённую форму. Расположение происходит таким образом: по определённым законам оживотворённый зародыш выступает наружу в верхней части старого полипняка при одном из его двух концов и, не отделяясь от него, тотчас освобождается от известковых или роговидных частиц, которые образуют на старых ячейках новые. В них тем же порядком развивается молодое поколение полипняков, громоздящееся на отжившем старом, и расплоение продолжается в таком виде далее. Смотря по направлению, которое оно принимает, образование кораллов получает формы древесных ветвей, опрокинутых кубков, грибов и прочие, или слоями стелется полипняками друг над другом. Таким образом, на незначительных глубинах южных морей видишь *подводные* сады с самыми разнообразными цветниками, прельщающими глаз не только формой и разнообразностью рисунка, но и яркостью колорита.

По мнению Форстера, все низменные острова Великого океана, не носящие следов вулканического образования, произошли от накопления кораллового вещества, продолжавшегося тысячелетиями, до тех пор, пока сплочённая масса не вышла на поверхность воды. Достигнув же такого предела, последний род полипняков вымирал, известняк кораллового строения выветривался, превращался в песчаник, нарастал раковинами и тому подобным, а море, между тем, приносило различные водоросли, лишай и семена растений, которые, истлевая на открытой поверхности, образовали тот пласт чернозёма, на котором впоследствии могли уже развиваться семена приносимых растений. Такому происхождению коралловых островов верили долгое время, но деятельные исследования позднейших естествоиспытателей Ке, Гемара, Бичи, Эренберга, Кинга и других положительно показали, что полипняки, способные к такому строению, не живут ниже тридцати футов от поверхности воды, следовательно, не могут и возводить кораллов из глубин неизмеримых. Тогда стали думать, что коралловые острова произошли от подводных извержений, поднятых до незначительной глубины под поверхностью океана, а потом достроенные кораллами. Но более положительные результаты принесли новейшие исследования Дарвина. Он объясняет происхождение коралловых островов медленным, тысячелетним понижением морского дна, то есть процессом, при пособии которого кораллам удобно увеличивать толщину слоёв известковых сплочений на окраинах

постепенно углубляющихся островов. Этим объясняется и кольцеобразная форма коралловых скал, которая по середине своей всегда имеют лагун, открытый с подветренной стороны пассата, и в который суда могут входить, как в спокойную гавань.

Определив место крьюйс-пеленгом, мы обнаружили тем погрешность наших хронометров, которая оказалась в 48' по долготе к *W*. Быстрый переход из четырнадцати градусов морозу к тридцати шести тепла, естественно, должен был иметь влияние на правильность хода хронометров. В этом отношении найденная погрешность была даже весьма незначительна, впрочем, недостаточно-верное определение острова Эна на картах не подавало нам никакого повода вполне надеяться на эту поверку. Потому капитан располагал подойти на вид острова Питкерна, определённого на картах Арросмита и Нория несравненно точнее, и там уже поверить хронометры, чтобы с большею уверенностью продолжать плавание к мысу Горну.

Остров Питкерн отстоял от нас в то время в восьмидесяти милях, и мы стали к нему лавировать. Но Провидению не угодно было исполнить наше желание: подобной безуспешной лавировки я даже не слыхивал. Три дня бились мы около Питкерна и не могли к нему вылавировать. Ветер заходил при каждом галсе, так что угол между поворотами был обыкновенно около четырнадцати румбов. Не было поворота, в который бы ветер не зашёл румба на два. Иногда, видя невыгоду принятого галса, мы поворачивали снова, но злодейский ветер и тут заходил! Наконец это надоело нашему капитану, мы переменили направление и пошли к *SO*, к мысу Горну. Таким образом, безуспешно провозившись около Питкерна трое суток, мы стали употреблять найденную хронометрическую поправку в вычислениях долготы и продолжали плавание благополучно далее.

Однако ж вот несколько интересных подробностей из истории этого острова, с которыми мне удалось познакомиться.

Остров Питкерн был открыт в 1767 г. англичанином *Картертом*, который, определяя его географическое положение, ошибся в долготе на три градуса. С тех пор его никто не мог отыскать, и о нём не было никакого слуху. Так прошло двадцать лет. Около 1787 г. корабль «Боунти» (*Bounty*) отправлялся из Англии в англо-американские колонии, для доставки с Таити хлебных дерев. Начальство над судном было поручено сослуживцу знаменитого Кука капитану Блею. На судне произошло возмущение. Блей и десять человек из всего экипажа, оставшихся ему верными, были посажены

в шлюпку и предоставлены судьбе, а «Баунти» отправился с бунтовщиками в архипелаг Отаитских островов. Недружелюбие туземцев отняло, однако, у европейцев охоту здесь расположиться, впрочем, большая часть экипажа всё-таки поселилась на некоторых островах. «Баунти» отправился далее, взяв с собою десять мужчин и двенадцать женщин с острова Отаити. Из множества островов они предпочли безлюдный Питкерн и, поселившись на нём, сожгли свой корабль, чтоб не было и следов его существования. Но мир и согласие царствовали между новыми переселенцами только два года: тут начались у них — разумеется, из-за женщин — междоусобия, которые довели в течение восьми лет до того, что в 1799 г. на Питкерне остались всего один англичанин, двенадцать женщин и девятнадцать детей, между которыми некоторые достигли восьмилетнего возраста.

Оставшийся англичанин назывался Джоном Адамсом. При всей своей простоте он понял, однако, обязанности главы семейства и правила христианского благочестия, которые он старался распространять по мере своих сил, принесли вскоре обильные плоды. Он стал учреждать правильные браки между детьми разных семейств. В настоящее время эта новая колония насчитывает до ста человек жителей, вся же поверхность острова может прокормить до четырёхсот человек. В 1833 г. на Питкерн заходило английское судно *Challenger*, капитан которого нашёл это маленькое общество в мире и благонравии. Все жители были вполне счастливы и спокойны. Он узнал от них, что Джон Адамс скончался в 1828 г.

Вот в нескольких словах происшествие, по поводу которого присвоена Англии эта новая колония между Отаитскими островами. Брошенный Блей не погиб. Он благополучно достиг берегов Новой Голландии, проплывши на шлюпке в сорок одни сутки около четырёх тысяч миль, и был губернатором в Новом Южном Валлисе.

Не прошло и недели после нашей неудачной попытки приблизиться к Питкерну, как мне опять удалось поймать акулу. Она была больше всех пойманных мною до сих пор: почти восемь с половиною футов. Страсть ловить рыбу и птиц доходила у меня иногда до крайности: я часто просиживал на гакаборте по целым дням. В особенности радовало меня всегда веселье, с которым люди принимали от меня линь, на котором была уже нанизана сильная акула. Без громкого и единодушного «ура» дело никогда не обходилось.

Но вот и опять масленица, уж новая, 1842 г.! В прошедшую мы были, по крайней мере, в Капштадте, а теперь... в океане! Однако, как бы то ни было, а у нас — блины, жирные, вкусные блины! Да, и мы могли сказать словами Пушкина, что

*Не забыли в жизни мирной  
Обычай предков старины;  
У нас на масленице жирной  
Водились русские блины!*

Между тем, на транспорте шли приготовления к штормам. Мы полагали их встретить у мыса Горна, который приобрёл в этом отношении всемирную известность. Старые паруса заменялись новыми, спускали брам-стенги, закладывали контр-штаги и тали в помощь вантам и ватер-штагам, переменяли истершиеся шкоты, топенанты и брасы, словом, крепко готовились к грозному Горну. Услужливый норд-вест усердно работал с 26 февраля; ход был более семи узлов.

Вот при каких обстоятельствах мы равнялись с параллелью пролива, через который с лишком за три с четвертью века совершено *первое плавание вокруг света*. В то время почти все учёные соглашались с мнением Птолемея относительно шарообразного вида земли, но мнение это было пока теоретическим доводом, не подкреплённым на практике. Мысль осуществить такое доказательство, то есть достигнуть до Индии и Молуккских островов западным путём, принадлежит бессмертному имени Магеллана. Великое предприятие для того века!

«Учёные не знали наверное, — говорит Бюфон, — опоясывает ли землю океан». Они даже *боялись* высказать мнение о возможности обойти её морем. И среди такого относительного невежества явился виновник кругосветных экспедиций...

Неужели благосклонный читатель осудит меня, если на страницах моих летучих воспоминаний я перенесусь мыслью к тому отдалённому времени и прослежу с ним подробности первого плавания вокруг света, того богатого последствиями плавания, которое *на практике* доказало, что земля наша, действительно, кругла, почти как шар?

Не думаю.

К тому же, до Рио плыть ещё долго, до него далеко... далеко! А на пути из Камчатки, кроме Бразилии, мы никуда не заходили. Послушаем же Пигафетту, Валлиса, Бугенвиля и других. Они развлекут однообразие нашего продолжительного плавания...

## Магеллан и его пролив

Начнём с того времени, когда победоносные завоевания Альфонса де-Альбукерка в Индии привлекали туда всех знатных португальцев. В числе их особенно отличался дворянин *Фердинанд Магеллан* (Ferdinando Magalhaens), именно в экспедиции, предпринятой против Малакки, которая после отчаянного сопротивления наконец подчинилась португальскому владычеству. Но одной славы храброго воина Магеллану было далеко недостаточно. Перед ним носились подвиги Васко де-Гама, Колумба... Вот имена, с которыми он желал стать наряду! <...> (К сожалению, в доступном нам тексте второго тома первоисточника отсутствуют страницы 65—80. — *Ред.*)

...нибалами и съеден ими Хуан де Соллис, который, подобно нам, отправлялся отыскивать новые земли.

«Когда наш генерал убедился, что нам не поймать ни одного дикаря, он приказал шлюпкам воротиться к кораблям. Однако же под вечер к нам приехал один индеец. Он без боязни взошёл на генеральский корабль, и Магеллан приказал выдать ему рубашку, потому что дикарь был прикрыт звериной шкурой. Ему подарили также манишку из красного сукна, и когда он проночевал у нас, ушёл на другой день на берег и более не показывался».

Во время стоянки в Рио де Ла-Плата Магеллан ходил на корабле «Сан-Антонио» на противоположную сторону реки для гидрографических розысканий. Ничего не найдя, он вернулся и приказал эскадре быть в готовности сниматься с якоря.

Выйдя из Рио де Ла-Плата, Магеллан опять продолжал плавание к югу и по прошествии нескольких дней открыл прекрасный залив Сан-Матиас, в котором, однако же, не останавливался с эскадрой и удовольствовался одним обзором.

Не ясно ли, что Магеллан *отыскивал* созданный *его* воображением пролив, хотя и говорил испанским министрам, что будто бы видел его назначенным на карте Мартына Бегайма? Новое доказательство, что это была уловка гениального человека, к которому он хотел пробить себе путь и, быть может, потому только и достиг до своей цели. О существовании такого пролива ему говорил голос внутреннего убеждения, и вот почему он презирал труды и лишения, твёрдо убеждённый, что успех предприятия вознаградит его усилия. Мы видим это в жизни почти всех великих людей, повинувшись внушениям гения, они преследуют свою мысль, невзирая ни на какие препятствия, и, редко когда обра-



нутые в достижении желанной цели, почти всегда доходят до прекрасной исходной точки.

Эскадра Магеллана перешла за параллель  $40^{\circ}$  S широты и много страдала от продолжительных бурь, ненастной и холодной погоды. Иногда случалось, что в течение четырёх-пяти дней суда не могли даже приблизиться друг к другу. При многих трудностях и лишениях, перенесённых в столь бурное плавание, все суда зашли для отдыха в бухту *де лос Патос*, теперь порт Дезире, которую начальник экспедиции назвал таким именем по множеству пингвинов (*Aplenodyta demeisa* L.) и моржей (*Phocae ursina* L.), найденных путешественниками по берегам залива. В ночи эскадра выдержала сильную бурю, до того ужасную, что испанцы возносили молитвы к Всевышнему и думали, что гибель их будет неминуема. Однако же к утру погода стихла, и корабли благополучно могли продолжать плавание.

В день Светлаго Христова Воскресения эскадра вошла в устье реки *Сан-Жулиано* и генерал-капитан приказал экипажам кораблей съехать на берег, чтоб отслужить заутреню.

За исключением де-Мендозы и Гаспара де Квезеда, капитана корабля «Консепсьон», все подчинённые Магеллана исполнили приказание и явились для слушания заутрени на берег (при отправлении из Севильи кораблём этим командовал *Хуан де Картагена*; но он провинился перед Магелланом и был в то время арестован). На такое непослушание двоих подчинённых Магеллан обратил невольное внимание и безошибочно заключил, что, вероятно, совесть их не чиста, и они имеют какия-нибудь недобрый намерения.

По зимнему времени года он счёл необходимым остаться здесь на зиму, залив представлял все удобства к тому. Поэтому Магеллан приказал, чтобы командиры судов рассчитали провизию и уменьшили бы порции. Такая благоразумная мера со стороны Магеллана произвела, к сожалению, всеобщее неудовольствие. Все жаловались на стужу, неплодородие почвы ими избранной местности и явную невозможность исполнить задуманное предположение Магеллана, приводя на вид, что матерой берег Америки тянется, по всему вероятно, до самого полюса, и потому вряд ли возможно обойти его мнимую оконечность или отыскать воображаемый пролив, что было бы несравненно благоразумнее увеличить, а не уменьшать их порцию, и подбодру-поздорову воротиться в отечество, что король их не ищет и не требует невозможного, что достаточно и той широты, до которой они добрались и в которой

до них ещё никто и никогда не бывал, что в противном случае, если они станут продолжать опасное плавание, их может штормами прижать к берегам и раздробить о подводные скалы или отнести ветрами и течениями в такие края, из которых им никогда не освободиться, и они неминуемо должны будут погибнуть.

Таков был общий говор на эскадре. Магеллан выслушал его спокойно. Он предвидел трудности плавания и знал, сколько ему придётся бороться с невежеством, пока приведёт в исполнение задуманное. Он отвечал недовольным:

«Чтоб я решился не исполнить обещанного? Ни за что! Лучше смерть, чем постыдное осрамление! Я получил приказания от государя, и обязанность моя их исполнить. Пусть будет, что будет! Воля моя непреклонна: я непременно хочу отыскать или пролив, или обойти крайнюю оконечность материка. Одно из двух мы должны встретить, я убеждён в том. В зимнее время, конечно, плавание около этих берегов опасно, но с наступлением весны обстоятельства изменятся. Что может мешать нам продолжать плавание далее, хотя бы даже до южного полюса? Мы открываем новые берега, испытываем сердечную радость, снискиваем почести, славу. Разве не знаете вы, что преодолев препятствия, мы войдём в края вечного лета? Слушайте, *кастильцы!* Деяния ваших предков увенчаны лаврами неувядаемыми. Весь этот необозримый материк, необъятность которого вас теперь пугает, открыт вашими же собратьями, такими же, как и вы, кастильцами, стало быть, поддерживать славу своих предков и завоевать для могущества Испании всю эту землю — прямая, священная обязанность ваша. Люди, которым судьба предназначила родиться горделивыми кастильцами, испанцы! Неужели в вас нет энергии, неужели вы можете оказывать такое малодушие? Стыдитесь! У нас, благодаря Богу, нет недостатка ни в воде, ни в свежей рыбе, ни в живности — всё это под рукой, всё в виду этих величественных берегов. Есть у нас и сухари, и вино, а если ограничим себя на некоторое время в этих припасах и вперёд никогда не станем нуждаться в них. Следовательно, что могло бы препятствовать нам перезимовать здесь, и с наступлением весны продолжать начатое предприятие? Ничто! А что ждёт нас в отечестве, если воротимся с пустыми руками, не свершив ничего для славы горделивой Испании? Срам! Португальцы, плавая в Индии, достигают гораздо большей широты, чем та, в которой мы находимся теперь. Нормандцы (норвежцы) и датчане проникли глубоко на север и открыли Гренландию, страну, которая живёт и дышит снегами и морозом. А этих людей вы называете

варварами! Положим, справедливо, но они стоят выше вас двумя качествами: отважностью и терпением, невзирая, что далеко не имеют в виду той цели, с которою стремитесь вы в предначертаниях вашего государя: открыть и завоевать ему земли, которые принесут несметные сокровища. Что возвеличило Португалию до той степени, что она может соперничать с Испаниею? Завоевания в Индии и приобретение Молуккских островов. А Молукки принадлежат вам, дайте лишь случай добраться к ним этим путём и доказать, что они действительно расположены в границах, предоставленных исключительно вам. Если в жилах ваших течёт кровь благородных кастильцев, вы должны с восторгом стремиться завладеть теми землями, которые по всей справедливости составляют вашу собственность, а я буду руководителем вашим! Зимы проведём здесь, товарищи, в этой спокойной гавани, а с наступлением благоприятного времени для дальнейшего плавания с твердостью и новыми силами поспешим к исполнению нашего великого предприятия!»

Таким искренним убеждениям Магеллана большинство подчинённых поверило, но всё же в среде их осталось несколько недвольных, которые не сочувствовали словам великого португальца. По их мнению, надлежало оставить дальнейшие поиски. Начальник изредка наказывал непослушных, но меры его были снисходительны и не могли подавить зло, которое требовало мер более решительных. Некоторые капитаны судов стали оказывать непослушание приказаниям Магеллана. Тогда он нашёлся вынужденным прибегнуть к строгости законов: двоих казнил, одного высадил на берег. Сколько кровных огорчений должна была перенести душа гениального Магеллана!

...Зима приходила к концу. Магеллан приказал Хуану Серрано, капитану корабля «Сан-Яго», отправиться вдоль берега и искать пролив; если же не найдёт его на определённом им расстоянии, немедленно воротиться к эскадре. В этом плавании Серрано открыл устье реки *Санта-Круц* и хотел продолжать розыскания к югу ещё около шести дней, но едва он успел отойти от устья *Санта-Круц* на три мили, как во время сильного шторма волнением оторвало руль корабля, который вследствие того стало прибывать к берегу и наконец раздробило о подводные камни. Люди спаслись с величайшим трудом. В течение восьми дней они питались раковинами и моллюсками. На одиннадцатые сутки несчастные кое-как приплелись берегом к своим судам, но в положении самом истощенном, сколько от голода, столько же и от усталости.

Магеллана огорчила потеря корабля «Сан-Яго», но он был доволен тем, что экипаж его спасён от угрожавшей ему гибели. Матросов с разбившегося корабля разместили по всей эскадре, поровну на каждое судно, а Хуана Серрано назначили командиром «Консепсьона». С тем вместе приказано приступить к вооружению судов и совершенному их изготовлению для дальнейшего плавания. Перед отправлением их в море послушаем Пигафетту, что он рассказывает о пребывании эскадры в порте Сан-Жулиано:

«Прошло два месяца, как мы стоим здесь на якоре, а не видели ещё ни одной живой души из обитателей этого края. Генерал посылал нескольких человек внутрь страны, по крайней мере, миль на тридцать, но они воротились с донесением, что не встречали не только людей, даже не видали ни одного ручья. Наконец неожиданно для нас появился на берегу индеец необыкновенного роста. Он был почти нагой, пел и плясал, посыпая голову песком. Наш генерал отправил к нему на берег матроса, которому приказал исполнить те же знаки дружелюбия, когда прибудет к берегу. Великан охотно согласился следовать за матросом и приехал с ним к островку, на котором был Магеллан. В числе некоторых товарищей находился и я при нём. Индеец выразил удивление, что видит нас в своей земле, и поднятием руки к солнцу, конечно, хотел высказать, что мы, вероятно, свалились с неба.

Этот человек был так велик ростом, что мы едва достигали головами до его пояса (это преувеличенное показание, как и многие другие заметки Пигафетты, даёт довольно полное понятие об образе воззрения на предметы тогдашних мореплавателей, впрочем, такая характеристика проглядывает и поныне в описаниях иных путешественников). При всём том великан был сложен правильно. Широкое лицо его было раскрашено красною краской, за исключением небольших обводок около глаз. Наряд его состоял из плаща, хорошо сшитого из звериных шкур, и таковых же панталонов. В левой руке он держал лук, а в правой — камышевые стрелы, обделанные кремневыми остриями.

Наш генерал приказал накормить дикаря, над которым мы много дурачились, и, наконец, предложили ему полюбоваться в зеркало своею физиономиею. Великан до того ужаснулся собственному портрету, что, поражённый его сходством, быстро отступил назад и при этом движении уронил четверых матросов, стоявших сзади его. Мы подарила ему, кроме зеркальца, гребень и стеклянные бусы, а после того высадили на берег в сопровождении хорошо вооружённых конвойных.

Когда товарищ его, не желавший приблизиться к нам, увидел великана на берегу, он подбежал к нему радостно, предупредив и других бывших с ним дикарей. С приближением к ним наших вооружённых матросов, индейцы расположились в одну линию, плясали, пели и подымали руки к небу. Наши люди пригласили их на корабль; они не противились и охотно за ними последовали. У них были горшки с какою-то пылью, которую они ели. Наши матросы предложили свои услуги, чтоб пособить им перенести всю их утварь, но мужчины, у которых в руках не было ничего, кроме стрел и их принадлежностей, взвалили всю ношу на женщин, как будто оне были вьючные лошади. (*Аморетти* справедливо замечает, что во всех странах и во все времена обращение мужчин с женщинами постоянно служило мерилом степени образованности первых.) Здешния женщины не так велики ростом, как мужчины, но зато гораздо толще последних. Груды у них около фута длиною. Женщины размалёвываются так же, как мужчины, и почти так же одеты. Некоторые были очень недурны собою, но мужчины, по-видимому, ревнивы».

В таком роде *Пигафетта* рассказывает о нескольких столкновениях их с патагонцами, в том числе и про великана над великанами, который гостил у них на корабле несколько дней и оказал большую привязанность к европейцам. (*Геррера* рассказывает об этом *Juan Gigante*, что он с особенным аппетитом истреблял крыс и мышей корабельных и в течение шести дней неумоимо запасался этого рода провизией, весьма лакомой на его вкус.) Магеллан сковал двух мужчин этого племени, чтоб привести их в Испанию, но «люди наши не могли поймать женщин», — с сожалением продолжает испанец.

«Эти дикари ведут жизнь кочующую, как цыгане. Питаются они сырым мясом и каким-то сладким корнем, *капар* на их языке. Они очень много едят. Пойманные нами съедали в день “по корзине сухарей” и выпивали “по полуведру воды”. Мышей ели сырыми, не обдирая с них даже кожи. Наш генерал назвал этих людей “патагонцами”.

Пять месяцев, нами проведённые в гавани Сан-Жулиано, протекли не совсем скучно и не так дурно, как некоторые сперва полагали. Мы поставили крест на вершине горы, которую назвали *Monte-Cristo* и именем короля испанского подчинили всю землю нашему владычеству.

21 июля астролог *Мартин* брал полуденную высоту солнца и вычислил широту места 49°18' S (истинная широта 49°8')».

Эскадра Магеллана оставила порт Сан-Жулиано 24-го августа 1520 г. и вошла в Санта-Круц, чтоб запастись дровами и водою. Там испанцы простояли за половину октября месяца и достаточно запаслись какой-то рыбой, очень приятной на вкус. Оставляя это место, Магеллан приказал всем исповедаться и причаститься, как следует добрым христианам, пускающимся в опасный путь.

Отряд вышел из Санта-Круца и, не удаляясь от берега, лёг по направлению к югу. Эта часть перехода была весьма затруднительна по случаю бурной погоды. В день *Св. Урсулы* (21 октября) Магеллан открыл мыс, названный им мысом Одиннадцати Тысяч Дев. Заметив вскоре значительное углубление в берегу, он располагал курсами по направлению его и прошёл около трёх миль, затем он стал на якорь и отправил к ближайшему берегу шлюпку с десятью матросами для обозрения местности. Одновременно с такими распоряжениями начальник экспедиции приказал двум кораблям обследовать простирившийся перед ними пролив и по прошествии пяти дней возвратиться к эскадре. Широта места, по определению Магеллана, простиралась до  $52^{\circ}56' S$ . Он был вполне убеждён, что остановился в том самом проходе, для отыскания которого снаряжена экспедиция. Посланные на шлюпке воротились. Они донесли своему начальнику, что углублялись вовнутрь берега почти на три мили и нашли огромное здание, наполненное гробами индийцев, числом более двухсот, которые имеют обыкновение летом жить на берегу и хоронить здесь умерших, а зимою уходить во внутренния страны. Возвращаясь к своему судну, испанцы видели на берегу мёртвого кита и множество костей, очевидно, принадлежавших животным того же рода, и по этому заключили о бурях, свирепствующих при здешних берегах.

По прошествии назначенного срока корабли возвратились. Один из них видел только группу множества островков и скал и море, усеянное подводными отмелями и рифами.

Другое же судно возвратилось к эскадре с известиями более утешительными. Испанцы проникли в пролив на расстояние полтора миль, но конца прохода не видели. Глубина по лоту оказывалась значительная, а в иных местах даже неизмеримая. Магеллан снялся с якоря и продолжал плавание по направлению пролива. Пройдя около трёх миль, он снова бросил якорь. Из всего этого видно, с какою осмотрительностью он располагал плаванием своей эскадры. Магеллан был твёрдо уверен, что это тот самый проход, который он ищет, и для открытия которого снаряжена экспедиция; но ему хотелось ещё более удостовериться в том, и потому прика-

зал кораблю «Сан Антонию» идти вперёд для обзора. Испанцы проникли вперёд ещё на пятьдесят миль и, не видя конца прохода, воротились обратно. Такое известие произвело во всей эскадре живейшую радость.

Однако же осторожный Магеллан собрал всех старших офицеров и приказал им прежде отправления в путь привести в известность, много ли у них оставалось провизии. На поверку вышло, что ея станет с лишком на три месяца. В то время на судах общее мнение изменилось: все желали продолжения предприятия, находя, что было бы стыдно оставлять его в такую минуту, когда экспедиция уже почти достигла желаемой цели. Только Эстевано Гомез, штурман «Сан Антонио», утверждал противное. Он находил более благоразумным возвратиться в Европу и снарядить новую экспедицию. Пустившись же теперь в дальнейший путь по обширному и ещё неизвестному морю, испанцы, по его мнению, подвергались в случае штилей или противных ветров опасности погибнуть голодною смертию.

Магеллан отвечал на это, что если б даже ему пришлось есть кожу, которою обтянуты реи, он всё-таки предпочел бы терпеть такую крайность, чем изменить обещанию, данному императору, и что во всяком случае он счастливо надеется окончить предприятие. Экипажу запрещено было под страхом смерти говорить о возвращении и приказано готовиться завтра же идти далее. При этом Магеллан выказал ум в соединении с твёрдостью характера, потому что слава отличного и опытного моряка, которую в течение службы своей приобрёл Эстевано Гомез, легко могла бы расположить людей в пользу его мнения.

Огоньки, которые испанские мореплаватели увидели на южном берегу, послужили поводом, что землю эту они назвали *Огненною*.

На другой день экспедиция двинулась далее. Ширина пролива не простиралась более пушечного выстрела. Сначала берега были покрыты зеленью, но далее тянулись одни суровые, высокие и крутые скалы, покрытые снегом, за исключением, впрочем, самой окраины берегов, которая была убрана высокими лесами. Продолжая плавание далее, экспедиция открыла канал, который извивался к югу и был сжат горами. Магеллан поручил кораблю «Сан-Антонио» обследовать это открытие и определить направление канала, назначив для производства таковых гидрографических работ трёхдневный срок; а сам с остальными кораблями продолжал плыть далее ещё одне сутки и остановился ожидать посланных. Но вместо трёх суток прошло шесть дней, а «Сан-Антонио»

не показывался, и отправленный для отыскания его корабль «Победа» воротился, не найдя его.

На корабле «Сан-Антонио» находился Эстевано Гомез, который уже потому не был расположен к Магеллану, что в то время, когда генерал явился в Испанию и предложил государю снарядить эту экспедицию, он также хлопотал о поручении ему нескольких каравелл для новых открытий и почти уже достигал своей цели. Но появление Магеллана обратило в ничто его искаительство, и вместо того, чтобы занять первое место в проэктированной экспедиции, он удостоился лишь звания штурмана. Обследовав канал, «Сан-Антонио» хотел воротиться к эскадре, но Гомез возстал против этого, имея на стороне своей весь экипаж судна, и обезоруженный капитан Альваро де Мескито, родственник Магеллана, был увлечён в Испанию. На этом корабле находился также один из пойманных патагонцев, но он не мог перенести знойнаго климата тропиков и около экватора скончался.

Бегство корабля «Сан-Антонио» очень опечалило Магеллана, потому что на этом судне находилась значительнейшая часть запасов и несколько португальцев, действительно преданных ему, как начальнику. Тогда генерал написал два письма одинакового содержания и отправил их командирам двух следовавших за ним судов. Вот содержание письма, адресованного им на имя Барбозы:

«Фердинанд Магеллан, кавалер ордена Св. Якова, генерал-капитан экспедиции его величества, назначенной для открытия Молуккских островов и других земель, Эдуарду Барбозе, капитану корабля “Победа”, его штурманам и прочим офицерам.

Мною неоднократно замечено, что непоколебимое намерение моё продолжать плавание к цели нашего достижения наводит на вас страх неминуемо подвергнуться величайшим опасностям. Вы знаете, что я никогда, не разобрав, не отвергал чужих мнений и никогда не презирал добрых советов. Всякое дело, более или менее важное, обсуждалось в общем собрании у меня на корабле, и каждому было дозволено открыто высказывать своё мнение. Но после того, что произошло в порте Сан-Жулиано, где я был вынужден подвергнуть всей строгости законов капитанов де Мендоза и де Квезеда, а Хуана де Картагена высадить на берег, я нахожу теперь более сообразным узнавать мнения ваши отдельно, не сзывая всех на корабль к общему собранию. Поэтому я требую от вас, чтобы вы сообщили мне письменно обо всём, что находите полезным для службы его величества и безопасности нашей эскадры. Предостерегаю, однако же, вас не советовать мне для выполнения



поступков, которые были бы против Бога, службы его величества и присяги, под которою вы обязались служить и повиноваться моим приказаниям. Вследствие того повелеваю вам именем нашего государя и как начальствующий эскадрю объяснить мне подробно, что вы находите полезным относительно нашего плавания. Решение моё об этом я не замедлю вам сообщить.

В канале Всех Святых. Вторник, 24 ноября 1520 г. По приказанию генерал-капитана *Фердинанда Магеллана*».

Ответы капитанов высказывали желание употребить конец года на подробное обследование пролива, а в наступающем январе месяце отправиться обратно в Испанию. Удивительно, что капитаны этих судов не могли достойным образом оценить великое предприятие Магеллана и, видимо, сомневались в возможности его исполнения. С тем вместе из донесений их видно, что Магеллан продолжал плавание и ночью: «Надо также просить ваше превосходительство, — говорит Андреас Мартино, — не плавать в ночное время проливом, сколько для безопасности судов вверенного вам отряда, столько же и для отдыха экипажа. После девятнадцати часов дневного плавания, опасного и весьма затруднительного по множеству в проливе разсеянных скал, четырёх или пятичасовой отдых был бы полезен людям, наполовину хилым и страдающим от разного рода недугов. Я прошу Бога сохранить ваше здоровье».

Магеллан послушался советов своих офицеров, но, разумеется, с его стороны всё это было не более, как знак уважения к мнениям капитанов. Относительно же возвращения в Испанию он думал его исполнить не иначе, как по совершении подвига. Кажется, ничто в мире не могло бы принудить его явиться в Европу без блистательных доказательств своей теоремы. Многие из его сослуживцев могли бы назвать такую настойчивость упрямством, но последствия доказали, что это была твёрдость характера, та благородная воля, без которой никогда не может свершиться великое дело, требующее жертв и лишений. Магеллан знал, что многие из его подчинённых им недовольны; знал также, что строгость поступка его в порте Сан-Жулиано произвела на них глубокое впечатление. Поэтому действия его были свободны; он не стеснялся никем и открыто старался убедить офицеров в безошибочности своих предположений. Так велика была в нём уверенность в результате поисков, основанном на учёных исследованиях гения, такое могущество на него оказало влияние истины.

Продолжая плавание, эскадра достигла до местности, наводившей ужас на путешественников. Высокия горы и скалы с обеих

сторон, покрытыя снегом, громоздились над низменными холмами, усеянными лесами печального вида. Скалы, поросшие мхами и разного рода папоротниками, кустарники ежевики, барбариса — всё это в хаотическом беспорядке теснилось впереди среди грубой зелени, между которой там и сям высились отдельно плакучия берёзы. Эскадра входила в лабиринт островов, иззубренных бухтами, весьма удобными для защиты от крепких ветров, почти постоянно бушующих в этих местах. Ручьи, тихо струящиеся к проливу, унизаны разного рода полезными травами, в числе которых *сельдерей* (*apium dulce*) и *ложечник* (*cochlearia*), известные антицинготныя средства.

Магеллан держался ближе к патагонскому берегу, по возможности удаляясь от Огненной земли. Здесь, по рассказу Пигафетты, они были свидетелями редкой охоты, которую вели рыбы, нападая друг на друга. Это известные три рода: *дорады* (золотистый карп, *Coquhaena hippurus* L.), *амльбекорен* (тунец, *Scomber thynnus* L.) и *бониты*, преследовавшие *коландринов* (из породы летучих рыб).

По прошествии двадцатидневнаго плавания ширина пролива стала постепенно увеличиваться, а мрачныя скалы отодвигались к югу и к северу — и необозримый океан предстал глазам путешественников в полном своём величии. Шум морскаго прибоя, завывания ветра в ущельях громадных скал, неумолкаемый крик чаек — всё это утихло со вступлением эскадры на приволье обширнаго моря, и величаявая зыбь тихо стремилась к безграничному горизонту. Могильная тишина и давно желанная перспектива привела всех к немому оцепенению. Магеллан пал на колени, за ним все остальные, и с чувством благоговейнаго умиления мореплаватели молча возблагодарили Творца всей Вселенной. Но вскоре божественный дух одержал верх над исполинскою мощью природы, и восторженный клик радости дружно раздался на эскадре!

«Мы все плакали от радости», — говорит Пигафетта. Кто не поверит, кто не сочувствует этому даже при одном воспоминании о давно прошедшем.

Обладая силою воли и непоколебимым мужеством, Магеллан стремился к исполнению глубоко обдуманнаго предположения в постоянной борьбе со всеми ужасами стихий и, что ещё хуже, малодушием и боязнью, предательством и упрямством своих спутников. Блистательно и победоносно окончил гений его такую борьбу. Не наслаждался ли он в эту минуту радостью неземною, когда океан, цель его предприятия и дальнейшее поле деятельности открылся перед ним в необозримом величии?

...Но что побуждает человека к таким великим предприятиям и руководит им с изумительной уверенностью среди неизчислимых опасностей и мглы ночей? Призвание науки, чтоб сорвать оковы, которыми истина соединена с невежеством; мысль — освобождением ея принести пользу всему свету; влечение — соревновать прославленным мужам и ознаменовать имя своё подобными же подвигами. Последняя причина не составляет в таком случае черты неуважительного честолюбия. Нет, это бальзам, который питает силу гения и побуждает его к великим деяниям.

Эскадра Магеллана вышла из пролива в Великий океан 28 ноября 1520 г. Здесь моряки принесли благодарение Господу Богу, давшему им силы достигнуть своей цели, и на всех судах совершено было благодарственное молебствие. Видя, что берег, находившийся справа, склоняется к северу, Магеллан решился держаться ближе к норду, чтобы поскорее выйти из холодного климата. «Мыс на южной стороне, — говорит Пигафетта, — мы назвали *Дезире* (Желанный), потому что давно уже желали его увидеть. Проливу же дали наименование Патагонов».

Потомство, более справедливое, присвоило этому проходу имя того смелого мореплавателя, который первый решился идти этим путём, и таким образом, название *Магелланова пролива* навсегда утвердилось в *географии*. Впоследствии мыс, лежащий на северном берегу пролива, получил имя мыса Победы в честь одного из судов Магелланова отряда.

От выхода из пролива до параллели 32°20' S широты, которой Магеллан достигнул только 28 декабря, плавание эскадры было затруднительно по частым противным штормам. Однако же по мере того, как она приближалась к тропикам, погода становилась благоприятнее, штормы прекратились и попутный ветерок подвигал корабли к экватору. Но месяцами блуждали нетерпеливые взоры путешественников по необозримой поверхности океана, не находя ни клочка земли, на котором они могли бы остановиться. Казалось, врата вечности разверзлись перед ними, а Магеллан вёл их туда с твёрдостью, достойною удивления. Лишь величие южной ночи утешало испуганных сослуживцев Магеллана. Свод неба склона предстал спутникам в полном величии: знамение *Креста* сверкало над ними, как знак благодати Божией.

«Этому морю конца нет, мы погибнем!» — твердили на всех кораблях. Один Магеллан, уповая на Бога, не терял присутствия духа и служил малодушным подпорюю. А положение их было весьма незавидно. Послушаем очевидца:

«Морем мы плыли три месяца и двадцать дней, не имея вовсе свежей пищи. Сухари, которые мы ели, совестно назвать хлебом. Это была какая-то пыль, перемешанная с червями, уже съевшими всё, что только заключалось в сухарях питательного. Запах от нея был нестерпимый, потому что она служила убежищем мышам. Воду мы пили также гнилую и вонючую. Чтобы не умереть с голода, мы принуждены были даже есть куски бычачьей кожи, которою обернута была грот-мачта, но, к несчастью, эта пища, подвергавшаяся влиянию морской воды, солнца и ветров, сделалась такою жёсткою, что её прежде надобно было мочить четыре или пять дней в море и потом поджаривать. Тогда она становилась сколько-нибудь удобною для жевания. Часто также приходилось нам питаться древесными опилками. Самыя мыши, как ни отвратительны эти животные, употреблялись в пищу и даже считались таким лакомым блюдом, что за них платили по полудукату за штуку.

Но это ещё не всё. Величайшее бедствие наше состояло в том, что многие из людей поражены были особенным видом болезни, от которой дёсны пухнули до такой степени, что больной не мог принимать никакой пищи. От этой болезни у нас умерло девятнадцать человек, в том числе патагонский великан. Кроме того, у нас было от двадцати пяти до тридцати больных, которые чувствовали боль в руках, ногах и других частях тела, но эти люди выздоровели. Что касается до меня, то, благодаря особенному милосердию Божию, я во всё время, находясь посреди стольких больных, был совершенно здоров.

В продолжение трёх месяцев мы прошли около четырёх тысяч миль и ни разу не испытали бури; потому мы назвали море, по которому шли, — *Тихим*. На пути своём мы не встречали никаких земель, кроме двух необитаемых островов, на которых нашли только птиц и деревья и которые назвали потому *Несчастными*, *las Desventuradas* (о положении этих островов мнения различны. По одним показаниям, первый остров назван *Ilha Primeira*, по другим *Сан-Педро*. Второй остров получил наименование *Тибурон*, что означает акулу). Мы не могли достать дна около берегов их, и видели здесь множество акул. Острова лежат на двести миль один от другого. Мы подвигались вперёд довольно быстро и если б Господь Бог и Его Святая Матерь не даровали нам благополучного плавания, мы наверно бы погибли в этом неизмеримом море. Не думаю, чтоб кто-нибудь ещё решился предпринять такое путешествие».

Но какова была радость испанцев, когда они после стольких лишений увидели плодородныя острова Марианской группы! Что

за очаровательная картина представилась взорам их! Величавая кокосовая пальма, бананы, рисовые поля, сахарный тростник — сколько соблазна мореплавателям, истощённым и голодом, и продолжительностью перехода!

«6 марта 1521 г., — продолжает Пигафетта, — придя в 12° северной широты, мы заметили небольшой остров к северо-западу и два другие к юго-западу. Первый был более возвышен и обширен, чем последний. Наш генерал хотел остановиться у берегов его, чтобы взять здесь свежей провизии и запастись пресною водой, но не было никакой возможности исполнить это намерение: толпы островитян явились на наши корабли и воровали разные вещи. Усмотреть за ними мы не могли, потому что от тесноты на палубах едва можно было двигаться. Начальник приказал, наконец, удалить их, но дикари не хотели послушаться добровольно. Пришлось просто гнать незваных гостей. Тогда островитяне разсердились и, возвратясь в челноках, с таким ожесточением начали бросать в нас камнями и палками, что Магеллан, не хотевший сначала заводить ссоры, вынужден был, однако же, дать приказание стрелять в дикарей. Несколько человек из них было убито, но это несколько не помешало другим являться на суда и менять свой хлеб на наши товары.

Однажды вечером островитяне очень искусно увели шлюпку, которая стояла у нас на хорошем конце за кормою корабля. Разсерженный генерал отправил на другой день к острову на двух шлюпках девяносто человек хорошо вооружённых матросов, которые, выйдя на берег вблизи первой деревни, лежавшей при подошве горы, сожгли около пятидесяти хижин и несколько лодок, убили семерых туземцев и забрали все припасы, какие только могли найти в этом месте. Между тем дикари, взобравшиеся на гору, пустили в наших град камней. Однако же, когда дело дошло до огнестрельного оружия, они убежали повыше. Таким образом, похищенная шлюпка была, наконец, найдена. Начальник наш приказал налиться водою и, разделив взятые припасы на все корабли, велел всем возвратиться на свои места. Не считая удобным долее оставаться здесь после такого происшествия, он на другой же день снялся с якоря и пошёл далее по тому же направлению.

Когда наши матросы прокалывали копьями насквозь островитян, те старались вынуть из раны оружие с которой-нибудь стороны и потом осматривали его с удивлением; часто они умирали от ран, что, разумеется, возбуждало в нас сожаление. Когда они увидели, что мы удаляемся, то бросились в свои лодки и гнались за

нами, показывая рыбу, которую будто бы хотели продать, но, подойдя к нам, бросали камни и удалялись. Мы шли под всеми парусами посреди их лодок, но дикари очень искусно увёртывались и не попадали к нам под нос. В лодках их мы видели нескольких женщин, которые плакали и рвали на себе волосы; вероятно, это были жёны убитых нами островитян.

Здесьние жители не знают никаких законов и повинуются только своей собственной воле. У них нет ни властителей, ни старейшин; они ничему не поклоняются. Ходят они нагие. У некоторых из них длинные бороды, а волосы на голове перевязаны на лбу и падали потом до самого пояса; иные носят небольшие пальмовые шляпы. Цвет их кожи оливковый. Впрочем, нам говорили, что они рождаются белыми, и кожа их темнеет с возрастом. Островитяне эти раскрашивают себе зубы в красный и чёрный цвета, что, по их мнению, очень красиво. Женщины здесьние хороши собою, правильно сложены и белее мужчин. Волосы у них чрезвычайно чёрные, гладкие и падают до земли. Оне ходят нагие, как и мужчины, закрываясь только поясом, сделанным из тонкой, как бумага, пальмовой коры. Оне занимаются приготовлением циновок и корзин из пальмовых листьев и другими работами, нужными в домашнем обиходе. И мужчины и женщины натирают себе тело маслом, добываемым из кокосов и ещё из какого-то небольшого растения, называемого *сезели* (оно производит небольшие масличные зёрна, *Raphanus sativus chineusis* L.).

Эти островитяне питаются птицами, пататами, особенным видом продолговатых смокв (бананами), сахарным тростником. Хижины здесь выстроены из дерева и покрыты досками, сверх которых разстилаются большие листья, достигающие четырёх футов длины. Комнаты островитян довольно чисты и имеют полы и окошки, а постели, сделанные из тонких пальмовых циновок, положенных на мягкую траву, очень удобны. Единственное оружие этих дикарей — длинный шест, в конце котораго вделана обточенная рыба кость.

Жители этих островов очень бедны, но чрезвычайно ловки, и, в особенности, воруяут с замечательным проворством. Потому мы назвали их землю *Островами Разбойников*.

Развлечение дикарей состоит в прогулках с жёнами по воде в лодках, очень похожих на венецианския гондолы, только здесь оне делаются уже. Все лодки выкрашены в чёрный, белый или красный цвета. Паруса сшиваются из пальмовых листьев. Парус обыкновенно ставится на одной стороне лодки, а на другой для

сохранения равновесия кладут брус, заострённый с одного края и имеющий для устойчивости поперечные шесты. Таким образом они плавают довольно безопасно. Руль их своим устройством напоминает лопаты булочников, то есть состоит из шеста, к концу которого прикреплена доска. Они не делают никакого различия между кормою и носом, оттого у них на каждом конце судна по рулю. Дикари здешние очень хорошо плавают и не боятся плыть даже в открытом море, как дельфины. Островитяне были чрезвычайно удивлены нашим приходом, а потому надобно заключить, что до того времени они не видали никого, кроме своих соседей».

Открытый испанцами архипелаг получил впоследствии наименование Марианских островов. Вся группа расположена между параллелями 13° и 21° *N* широты, пользуется климатом жарким, но с тем вместе не злокачественным для здоровья. Марианские острова вулканического происхождения. При открытии их, как полагают, они насчитывали до ста пятидесяти тысяч жителей, к настоящему времени едва ли осталось из них тридцатая часть. Некоторые острова заброшены и необитаемы дикарями.

Триста миль отошла эскадра Магеллана от группы Разбойничьих островов, когда с солнечным восходом она заметила впереди возвышенный берег, казавшийся островом (*Самар*, один из Филиппинских островов).

За ним открылся другой остров, как впоследствии оказалось, необитаемый. Чем ближе эскадра подходила к берегам, тем очаровательнее становилась картина. Тёмно-зелёные леса и кустарники опоясывали побережье, а над ними величественно возвышались хребты гор, местами терявшиеся в облаках. Магеллан располагал курсы так, чтобы приблизиться к берегу и зайти в одну из его бухт. Плодородие почвы выказывалось более и более: плодородные деревья были обременены фруктами различных родов. Магеллан остановился с эскадрою у острова *Гумуну* (*Humunu*), чтобы запастись свежою водою и отдохнуть после продолжительного плавания. Он приказал разложить на берегу две палатки для больных и приготовить им суп из черепахи, которую, вероятно, привез с Разбойничьих островов.

В понедельник, 18-го числа, после полудня явилась лодка с девятью островитянами. Магеллан приказал всем своим людям быть спокойными и хранить молчание. Дикари поднялись на палубу, и тогда начальник их, обратясь к Магеллану, выразил знаками удовольствие, которое доставило его соотечественникам прибытие испанцев. Затем четверо островитян, по-видимому, более значительных, остались

на корабле, а прочие отправились звать своих товарищей, занимавшихся рыбной ловлею, и возвратились вместе с ними.

Магеллан, видя миролюбие дикарей, накормил их как следует и предложил подарки, состоявшие из красных колпаков, маленьких зеркал, гребёнок, погремушек, мелких вещей из слоновой кости и тому подобных безделиц. Дикари, очень довольные приветливостью Магеллана, прислали ему рыбы, пальмового вина, называемого *арака*, несколько крупных и мелких бананов и два кокосовые ореха. В то же время они объяснили знаками, что теперь у них больше ничего нет, но что они возвратятся через четыре дня и привезут рису (на их языке *умаи*), кокосов и другой провизии.

«Островитяне, — говорит Пигафетта, — очень подружились с нами и передали нам названия многих предметов на их языке. От них мы узнали, что остров этот называется Гумуну (Магеллан назвал его *Asquada da li buoni segnali*, то есть “Место воды хороших признаков”), он не очень велик. Дикари вели себя вежливо и честно. Из дружбы к начальнику они привезли его на своей лодке к острову и повели в кладовую, где хранились их товары: гвоздика, корица, перец, мускатный орех и другие. При этом они показывали знаками, что страна, в которую мы идём, очень богата такими продуктами. Начальник в свою очередь пригласил их на свой корабль и показал им всё, что только могло быть для них ново. На прощанье он велел выстрелить из пушки, что так напугало гостей, что некоторые из них хотели уже спастись бегством вплавь. Впрочем, мы легко успели уверить дикарей, что им нечего бояться, и они оставили нас, повторив ещё раз обещание возвратиться в непродолжительном времени. На пустынном острове, у которого мы остановились, найдено два источника превосходной воды и золотиносный песок. Здесь встречались нам также белые кораллы, деревья с плодами величиною меньше нашего миндаля, но очень похожими снаружи на сосновые шишки, и несколько родов пальм, из которых только некоторые приносили плоды, годные в пищу».

Открытый таким образом архипелаг Магеллан назвал «островами *Лазаря*», потому что он увидел его в пятое воскресенье великого поста. Наследник престола Карла V переименовал его в «Филиппинские острова».

«В пятницу, 22-го числа того же месяца, островитяне сдержали своё слово, — продолжает очевидец, — и явились с двумя лодками, наполненными апельсинами и кокосами. Кроме того, они привезли нам кувшин вина и петуха, назначенного служить живым



доказательством того, что у них водятся и куры. Мы купили всё привезённое. Начальник островитян был старик с раскрашенным лицом, в ушах его мы заметили серьги с подвесками. Бывшие с ним дикари носили золотые браслеты на руках и повязывали платки вокруг головы.

Мы провели у этого острова восемь дней. Начальник ежедневно отправлялся на берег осматривать больных, которым давали пальмовое вино, приносившее им видимую пользу.

Жители соседних островов оттягивают себе уши и протыкают в них большие отверстия, в которые можно даже вложить руку (!), так оне велики.

Эти дикари все язычники. Они ходят нагие, прикрывая только бёдра куском древесной коры или хлопчатобумажной материи, вышитой по концам шёлком. Цвет их кожи оливковый, и вообще они очень дородны. Они татуируют своё тело и натирают его кокосовым маслом, чтобы предохранить себя, как говорят они, от солнца и ветра. Волосы их чёрного цвета и так длинны, что падают до пояса. Оружие их состоит из ножей, щитов, палиц и копий, обделанных золотом. Для рыбной ловли они употребляют дротики, остроги и сети, сделанные почти так же, как и наши. Суда их тоже очень похожи на употребляемые у нас.

В понедельник Страстной недели я подвергался величайшей опасности. Мы готовились к отплытию, и я вздумал наловить рыбы. Стараясь поместиться удобнее, я упёрся ногою в мачту, смоченную дождём, но вдруг поскользнулся и упал в море, никем не замеченный. К счастью, верёвка одного паруса, спустившаяся в воду, находилась недалеко от меня. Я схватился за неё и начал кричать так громко, что меня тотчас услышали и спустили шлюпку. Таким образом я был спасён, разумеется, не по заслугам моим, а только благодаря особенному покровительству Пресвятой Девы».

После восьмидневной стоянки у этих островов эскадра снялась с якоря и, продолжая плавание к *WSW*, пришла на вид четырёх островов, которые Пигафетта называет именами *Ценало*, *Гуинанган*, *Ибуссон* и *Абари*. 28 марта испанцы заметили ночью огонь на одном острове, и потому утром спустились к нему. Подойдя к берегу на довольно близкое расстояние, они заметили небольшую лодку с восемью островитянами, которая шла к ним навстречу и приблизилась к борту. У Магеллана был невольник, родом малаец, уроженец Суматры. Он заговорил с островитянами, и они тотчас поняли его, но не хотели взойти на палубу и боялись даже слишком приблизиться к судну.

Магеллан, видя их недоверчивость, бросил на доске в море красный колпак и несколько других безделиц, Туземцы подхватили подарки и приняли их с радостью, но тотчас же отправились обратно к берегу, чтобы, как путешественники впоследствии узнали, известить своего короля о прибытии иноземцев.

«Два часа спустя, — говорит Пигафетта, — мы увидели две *баланги* (большие суда островитян), наполненные людьми. Король был в самой большой из них под балдахин, сделанным из циновки. Когда он подошёл к нам, невольник приветствовал его, и король понял приветствие, потому что владельцы здешних островов обыкновенно говорят на нескольких языках. Он приказал некоторым из своих людей подняться к нам на судно, но сам остался в своей *баланге*, и как только люди его возвратились, тотчас уехал.

Наш генерал принял очень приветливо тех, которые вошли к нам на палубу, и роздал им подарки. Король, узнав о том, тотчас прислал Магеллану золотой слиток и корзину с инбирем, но начальник наш, изъявив полную признательность за эти подарки, отказался, однако же, принять их. Вечером эскадра остановилась вблизи королевского дворца.

На другой день, 25-го числа, генерал послал на берег невольника, служившего нам переводчиком, сказать королю, что если он может прислать нам провизии, так мы заплатим за неё хорошо, и уверить его в то же время, что мы пришли не с враждебными намерениями, но хотим быть его друзьями. Тогда король сам явился на нашей шлюпке со своими шестью главными подчинёнными; он обнял генерала и предложил ему в подарок несколько фарфоровых ваз с рисом, покрытых листьями, два куса золота, довольно большие, и разные другие предметы. Магеллан со своей стороны подарил ему кафтан из красного и жёлтого сукна и красный колпак. Подчинённые его также не были забыты, одни получили зеркала, другие — ножи. Потом генерал велел подать завтрак и объяснил королю чрез толмача, что он хочет жить с ним, как с братом, что чрезвычайно обрадовало дикаря.

После этого ему показали сукна разных цветов, полотна, кораллы и другие товары, так же, как и все огнестрельные оружия, даже и пушки, выстрелы из которых очень напугали островитян. Один испанец надел на себя полное вооружение и латы, а другие трое стали наносить ему удары шпагами и кинжалами, чтобы доказать королю, что воин, вооружённый таким образом, не может получить ран. Это очень удивило короля. Обернувшись к переводчику, он велел сказать генералу, что у приезжих один человек

в состоянии защищаться против ста. “Да, — отвечал Магеллан, — и у меня на каждом из трёх кораблей двести таких воинов”. Потом король рассматривал отдельно все части вооружения, причём ему объясняли и назначение их».

Магеллан, как видно из этого, отступил от истины, показав число людей, состоявших под его начальством, гораздо больше, чем оно было на самом деле; тогда у него и на всей эскадре оставалось не более двухсот человек. Если рассказ Пигафетты справедлив, то надобно думать, что преувеличенное показание сил Магеллан употребил для того, чтобы заранее отнять у короля желание напасть на его корабли. Это была благоразумная мера предосторожности.

«Затем, — продолжает Пигафетта, — капитан повёл короля на корму и, приказав принести карту и компас, объяснил островитянину чрез переводчика, каким образом нашли испанцы пролив, посредством которого прибыли в это море, и сколько месяцев находились они в пути, не видя берегов.

Король, очень удивлённый всем, что видел и слышал, простился с капитаном, прося его отпустить на остров двух европейцев осмотреть некоторые редкости, находящиеся в его владениях. Капитан назначил для этого меня и ещё одного из наших спутников.

Выйдя на берег, король поднял руки к небу и потом обернулся к нам. Мы и все сопровождавшие короля сделали то же самое. Тогда король взял за руку меня, а один из его придворных — моего товарища и в таком порядке мы отправились под тростниковый навес, под которым хранилась баланга короля, имевшая около пятидесяти футов длины и снаружи походившая на галеру. Мы уселись на корме ея и начали разговор посредством знаков, потому что переводчика с нами не было. Придворные короля окружили нас, стоя и держа в руках копьё и щиты.

Началось угощение. Нам подали блюдо из свинины и полную кружку вина. При каждом куске мяса мы выпивали чашку вина и, если не опоражнивали её досуха, чего, впрочем, почти и не случалось, то остатки выливали в другой кувшин. Чашка короля была постоянно закрыта, и никто не прикасался к ней, кроме его и меня. Каждый раз перед питьём король поднимал руки к небу, повертывался к нам и, бравшись за чашку правою рукою, левую протягивал ко мне, сжавши кулак, так что в первый раз, когда он совершил эту церемонию, я ожидал получить тумака. В такой позиции он сидел, пока пил. Заметив, что все ему подражают, я стал делать то же, и принужден был есть с островитянами свинину, хотя это было в страстную пятницу.

В ожидании ужина я представил королю несколько вещей, которые привёз с собою, и спрашивал, как называются разные предметы на языке островитян. Дикари были очень удивлены, когда увидели, что я записываю эти названия.

За ужином нам подали два больших фарфоровых блюда: на одном был варёный рис, на другом жареная свинина. Те же церемонии соблюдались за ужином, как и при закуске. Потом пошли в королевский дворец, походивший снаружи на копну сена. Он покрыт банановыми листьями и поддерживается четырьмя толстыми брусьями. Входить в него надобно по лестнице.

Король посадил нас на тростниковых циновках, мы должны были поджать ноги, как портные. Через полчаса принесли блюдо жареной рыбы, свежесобранного инбиря и вина. Старший сын короля пришёл и сел рядом с нами. Тогда мы с ними стали есть рыбу и варёный рис. Испанец, мой товарищ, пил так много, что сделался пьян.

Свечи у дикарей приготавливаются из особенного рода смолы, называемой туземцами *амине* (*Humenaea Courbaril Linn.*), обёрнутой в пальмовые или банановые листья.

Король, показав нам знаками, что хочет спать, ушёл, а мы остались с его сыном, с которым и спали вместе на тростниковых циновках, положив под головы подушки, сделанные из древесных листьев.

На другой день утром король явился к нам, взял меня за руку и повёл завтракать туда же, где мы вчера ужинали, но в это время приехала за мной шлюпка и я, извинившись пред владельцем острова, отправился с моим товарищем обратно на корабль. Король был в очень хорошем расположении духа. Он поцеловал наши руки и дал нам поцеловать свои. Брат его, владелец другого острова, поехал вместе с нами, сопровождаемый свитой из трёх человек. Капитан наш подарил ему несколько мелочей и оставил его у себя обедать.

Этот король рассказывал нам, что на его острове находят куски золота величиною в орех и даже в яйце, они перемешаны, обыкновенно, с землёю, которую просеивают. По словам владельца, все его сосуды и даже все его украшения в доме сделаны из золота. Король был одет очень опрятно в костюм своей страны. Я решительно не видал ещё ни одного такого красиваго дикаря, как он. Чёрные волосы его падали на плечи, шёлковое покрывало надето было на голове, а в ушах висели золотыя кольца. От пояса до колен он был покрыт хлопчато-бумажною материей, вышитою шёл-

ком, сбоку у него висело оружие, вроде шпаги или кинжала с золотой рукояткою, довольно длинною. Ножны сделаны были очень искусно из дерева. На каждом из зубов его виднелись три золотых пятна, так что все они как будто были соединены этим металлом.

Постоянное его местопребывание — остров, на котором лежат земли Бутуано и Калагана, но когда два короля имеют надобность посоветоваться, они съезжаются на острове Массана, у котораго мы тогда были. Первый владелец называется раджа *Коламбу*, а второй — раджа *Сиагу*.

В день Светлаго воскресенья наш капитан отправил на остров священника с несколькими матросами, чтобы приготовить всё необходимое для обедни. В то же время он послал переводчика объявить королю, что явился на берег не для того, чтобы обедать с ним, но чтобы исполнить церковную службу по обрядам нашей религии. Король одобрил наше намерение и прислал нам двух заколотых свиней.

Мы вышли на берег в числе пятидесяти человек, слегка вооружённые и одетые как можно было лучше. Когда наши шлюпки пристали к берегу, с кораблей сделали шесть выстрелов в знак мира. Оба короля, вышедшие нам навстречу, обняли капитана и поместили его между собою. Потом мы отправились в то место, где назначено было служить обедню; оно было не очень удалено от берега.

После обедни начальник наш велел принести большой крест, украшенный гвоздями и терновым венцом. Мы пали перед ним на землю и дикари тоже из подражания нам. Тогда капитан через переводчика сказал королю, что это есть знамя, полученное им от своего государя с тем, чтобы водружать во всех странах, к которым корабли его будут приставать, и что поэтому он водрузит его и на здешнем острове. При том, сказал капитан, этот символ будет для вас благоприятен: все странствователи, увидев его, поймут, что мы были приняты вами, как друзья, и не сделают вам никакого зла. Если же кто-нибудь из вас случайно попадёт в плен на прибывший сюда корабль, то пусть только покажет крест, и его сейчас же освободят. Затем капитан говорил, что крест надобно поставить на самом возвышенном месте острова, видном со всех сторон, что каждое утро следует приходить молиться ему, и тогда ни гром, ни бури не сделают островитянам никакого вреда. Оба короля, проникнутые убеждением, которым дышала речь начальника, поручили переводчику сказать ему, что они с удовольствием исполняют его желания.

Когда мы спросили дикарей, какой они держатся религии, маврской или языческой, они отвечали, что не поклоняются никакому земному предмету, но, подняв руки к небу, островитяне объяснили нам, что молятся верховному существу, называемому *абба*. Этот ответ очень обрадовал капитана. Тогда раджа Коламбу, подняв руки к небу, сказал, что он желал бы чем-нибудь доказать нам своё расположение. Мы спросили, от чего мало припасов на его острове? “Это потому, — отвечал он, — что я не живу постоянно здесь; я сюда прихожу или для охоты, или для совещаний с братом, а резиденция моя и моего семейства на другом острове”.

Капитан объявил королю, что если у него есть враги, испанцы охотно присоединятся к его войскам, чтобы доставить ему победу. Владелец сказал, что он действительно находится в войне с жителями двух островов, но что теперь не время нападать на них и поблагодарил капитана. После полудня крест был вооружён на вершине горы; праздник окончился стрельбою. Король и капитан поцеловались и пошли на корабли, причём нам пришлось проходить обработанными полями. Капитан спрашивал, есть ли в окрестности удобная гавань, в которой бы можно было запастись свежими припасами и продавать товары. Ему отвечали, что таких три: Лейте, Зебу и Калагнан (или Карагуа, на острове Минданао), но Зебу самый лучший из них. Островитяне предложили лоцманов, чтобы отвести туда наши корабли, и капитан назначил отплытие назавтра. Он предложил королю заложников, которые должны были оставаться на острове до возвращения лоцманов в отечество. Король согласился и принял предложение.

1 апреля утром мы хотели уже поднимать якорь, как вдруг король Коламбу прислал сказать нам, что он сам согласен быть нашим лоцманом, если только мы подождём, пока он кончит жатву ржи и других произведений земли. В то же время он просил капитана прислать ему в помощь людей, чтобы ускорить работы. Капитан исполнил его желание, но оба владельца так много ели и пили накануне, что, или от нездоровья, или просто от неумеренного питья они не были в состоянии ничем распорядиться, и наши люди остались без занятия. Следующие два дня все работали усердно, и жатва была кончена.

Мы провели в Массане семь дней. Островитяне раскрашивают себе тело и ходят нагие, подвязывая только около пояса кусок материи. Женщины здесь носят юбки из древесной коры, которая ниспадают от пояса до пят. Чёрные волосы их иногда так длинны, что касаются до земли. Уши у всех проколоты и украше-

ны золотыми кольцами и подвесками. Эти островитяне большие пьяницы и имеют привычку жевать один плод, называемый “арё-ка” и очень похожий на грушу; они разрезают его на четыре части и, посыпав известью, заворачивают их в листья дерева *бетре* (бетель, *Piper Sisiboa*, Linn.), весьма схожая с листьями шелковицы (тутового дерева). Пожевав несколько времени плод, дикари выплевывают его, и тогда у них весь рот делается красным. Они уверяют, что такое жевание освежает им сердце; говорят даже, что они умерли бы, если б вздумали отказаться от своей жвачки. У дикарей желание бетеля составляет такую же страсть, как у европейцев курение табака».

В таком положении нашёл Магеллан этот архипелаг, и он ещё по сие время не изменил своей первобытной физиономии. Золото испанцы нашли здесь в изобилии. Однажды Магеллан имел случай удостовериться, в какой мере этот металл ценится островитянами. Дикарь принёс большое блюдо рису и несколько смокв. Магеллан предложил ему две-три золотые монеты, но дикарь не принял их и потребовал нож. Другой островитянин принёс довольно большую, массивную полосу золота и с радостью променял её на несколько ниток стеклянных бус. Узнав об этом, Магеллан, однако же, строго запретил своим людям производить такую меновую торговлю из предосторожности, чтобы островитяне не заметили, что испанцы ценят золото выше своего стекляруса и других подобных предметов.

Снявшись с якоря, эскадра Магеллана отправилась по направлению к *SO* (по словам Пигафетты) и вскоре пробежала острова *Богаль*, *Кандиган*, *Баябай* и *Гатиган*. 7 апреля она вошла в гавань острова *Зебу*, удалённого от Гатигана на расстояние пятнадцати миль. Испанские корабли проходили мимо многих селений, в которых дома были построены на деревьях. Когда же суда приблизились к городу, генерал-капитан приказал разцветиться флагами и сделать залп из всех орудий, что чрезвычайно перепугало островитян.

Затем начальник эскадры отправил одного молодого человека, который состоял при нём для изучения морского искусства, на берег в качестве посла к королю, чтобы объявить ему при помощи переводчика, также с ним отправленного на берег, что цель прибытия его к острову миролюбивая. Когда посольство Магеллана съехало на берег, оно заметило короля, окружённого многочисленную толпою, испуганною громовым залпом орудий. Переводчик заботливо старался успокоить короля, говоря ему, что это обычай

испанцев приветствовать пальбою чужеземных владетелей, который служит залогом дружбы и миролюбивых намерений, с которыми капитан эскадры явился перед его островом.

Тогда король приказал спросить посла, что заставило его капитана остановиться именно перед его островом и чего он желает от него. Испанцы отвечали ему, что начальник их, командующий эскадрою, состоит в службе величайшаго в мире короля и зашёл сюда на пути к Молуккским островам, что генерал их, по прекрасному отзыву о нём соседняго короля, владетеля Массана, у которого он останавливался с эскадрою и который не мог нахвалиться соединением многих похвальных и добрых качеств короля Зебу, счёл приятным долгом сделать ему визит и с тем вместе запастись у него некоторыми припасами в обмен на его товары.

На это испанцы получили ответ, что владетель Зебу рад гостям и приветствует их, но торговать без платы пошлины не дозволит, что у него уж порядок такой, от которого он не отступит и в этом случае, и, как бы в доказательство справедливости слов своих приказал присовокупить, что ещё третьяго дня к нему приходила сиамская джонка за золотом и невольниками, с которой он также получил определённую плату за право торговать в его владениях.

Переводчик по приказанию посла отвечал, что капитан его, генерал такого великаго короля, который никакому королю в мире не согласится платить пошлины. Если король Зебу желает быть в дружеских отношениях к испанцам, то и они со своей стороны будут поддерживать дружбу. Если же король хочет войны — эскадра генерала готова отражать нападения и наказывать оскорбления, наносимыя ей флагу.

После таких слов владетель острова Зебу призадумался. В то время к нему подошёл сиамский купец, прибывший на остров по торговым делам, и сказал ему на своём наречии: “Будь осмотри-телен, король! Эти люди (он счёл их за португальцев) того племени, которое завоевало Каликут, Малакку и другие большие острова”. Переводчик Магеллана понял, о чём говорил королю купец, и прибавил: “Наш король гораздо могущественнее короля португальскаго, о котором владетелю Зебу говорит купец. Если бы он не хотел быть другом твоим, то прислал бы к тебе столько судов и вооружённых солдат, что легко мог бы разорить весь остров”. Сиамец подтвердил справедливость слов переводчика, что совершенно привело короля в замешательство. Он приказал сказать послу, что завтрашний день утром даст положительный ответ, а теперь пойдёт посоветоваться со своими приближёнными.



Между тем, по распоряжению короля, посла и переводчика накормили завтраком.

Когда на эскадре узнали об ответе владетеля Зебу, король Массана немедленно поехал сам на берег и рассказал королю, что Магеллан, генерал эскадры, человек миролюбивый и ни с кем не желает ссориться, а зашёл к нему за припасами, в которых имеет недостаток.

После таких убеждений старшаго по себе владетеля король Зебу объявил Магеллану, что он не только не желает получить с него пошлину за право вести торговлю в его земле, но даже готов подчиниться его королю платою ежегодной подати. Магеллан отвечал, что он не требует от него никакой платы, но желает лишь пользоваться правом свободной торговли в его владениях. После таких объяснений по обычаю островитян совершенно было изъявление дружбы договаривавшихся, что происходило с большими церемониями. Магеллан представил после того все выгоды, какия извлекут островитяне Зебу от дружеского союза с такою державою, какова в то время была Испания, и незаметно обратил разговор в беседу религиозную, стараясь поселить в островитянах любовь к христианской вере и сам на берег и рассказал королю, что Магеллан, генерал эскадры, человек миролюбивый и ни с кем не желает ссориться, а зашёл к нему за припасами, в которых имеет недостаток.

После таких убеждений старшаго по себе владетеля, король Зебу объявил Магеллану, что он не только не желает получить с него пошлину за право вести торговлю в его земле, но даже готов подчиниться его королю платою ежегодной подати. Магеллан отвечал, что он не требует от него никакой платы, но желает лишь пользоваться правом свободной торговли в его владениях. После таких объяснений, по обычаю островитян совершенно было изъявление дружбы договаривавшихся, что происходило с большими церемониями. Магеллан представил после того все выгоды, какия извлекут островитяне Зебу от дружеского союза с такою державою, какова в то время была Испания, и незаметно обратил разговор в беседу религиозную, стараясь поселить в островитянах любовь к христианской вере и около него дикари. Во время прихода к нему Пигафетты он завтракал и запивал яства пальмовым вином, которое хранилось в фарфоровых кувшинах и было прикрыто листьями ароматических растений. В каждом кувшине находилась тростниковина, посредством которой широкоплечий и плотный владетель Зебу тянул лакомый для него нектар.

Испанские послы передали ему подарки начальника, которым он очень обрадовался. В числе их находились две стеклянные чаши, которые Пигафетта, передавая королю, поцеловал и некоторое время держал над головою. Приняв их, владетель Зебу исполнил то же самое. Затем он пригласил послов присесть и позавтракать с ним.

Пока испанцы удовлетворяли своему аппетиту, те из островитян, которые были на кораблях Магеллана, стали сообщать наперебив владетелю своему подробности приёма, оказанного им чужеземцами. После того племянник владетеля повёл прибывших послов в собственный дом, в котором они встретили четырёх девушек-музыкантов, игравших на разных инструментах, употребительных в их стране. Одна из виртуозок немилосердно колотила в барабан, наподобие европейскаго, другая упражнялась на литаврах, третья била в цимбалы, а четвёртая производила подобный же оглушительный шум на каком-то особаго рода инструменте. Впрочем, музыканты соблюдали условия такта, так что испанцы были даже удивлены познаниями островитян в музыке.

«Литавры, — говорит Пигафетта, — литы из какого-то металла, кажется, из бронзы, и приготавлиются в стране *Sign Magno* (*Синус Матус* Птоломея, то есть Китайский залив), где она служат вместо колоколов и называются *агон*. Здешние островитяне употребляют также инструмент, который очень похож на европейскую скрипку, но только с медными струнами.

Артистки-девушки были очень хороши собою и почти так же белы, как европейки. Оне были совершенно нагие и только некоторые из них имели грубые юбки, приготовленные из волокон древесной коры. Чёрные волосы девушек прикрывались особаго рода убором, чрезвычайно красивым для их молоденьких лиц. В ушах были пробиты огромныя дырья, в которых висели не серьги, а просто деревянные обручи».

После таких ласковых приёмов, исполненных с обеих сторон, испанцы пожелали приступить к меновой торговле. Владетель Зебу согласился на предложение европейцев и отвёл им большое помещение для складки товаров, приняв этот магазин, как и оставшихся при нём четырёх испанцев под личное своё покровительство. «Этот народ, — говорит Пигафетта, — уважает справедливость и имеет для продажи разнаго рода произведений *меру* и *вес*. Весы островитян подобны нашим: с одной стороны коромысла привешена чашка, а на другой соразмерный противовес, к которому прицепляют определённые тяжести. Кроме того, они имеют ещё меру *длины, жидкостей и сыпучих тел*.

Обитатели этих островов — большие любители удовольствий и ведут самую праздную жизнь. Кроме описанных мною музыкальных инструментов, они имеют ещё один, наподобие нашей волынки, который называют на своём языке *субин*.

Строения островитян составлены из досок, балок и тростника и внутренним распределением покоев почти так же устроены, как наши европейские дома. Дикари сооружают свои жилища на столбах, так что всё нижнее пространство между зданием и землею удобно превращается в хлева, в которых они держат свиней, как и разных домашних птиц».

Торговля испанцев производилась успешно. Островитяне изумлялись до смешного, когда увидели пред собою соблазнительные для них безделицы европейской промышленности. За медь, железо и другие производительности природы дикари давали металл благородный — золото. Рис, свиней, как и другие жизненные припасы, испанцы выменивали на пустые предметы роскоши. За четырнадцать фунтов железа они получали от дикарей десять крупинок золота, ценность которых каждой отдельно равнялась червонцу и получервонцу. Узнав об этом, Магеллан снова запретил своим подчинённым слишком выказывать страсть европейцев к золоту. Это он сделал из предосторожности, чтоб дикари не обратили внимание на алчность чужеземцев и не придали бы большей ценности металлу, столько и потому, чтобы матросы не продали с себя всё, что на них было, и тем не содействовали бы дурному влиянию, которым вся выгодная торговля испанцев могла бы со временем уничтожиться.

Между тем, как подчинённые Магеллана усердно занимались торговлею, сам он короче и ближе сошёлся с владельцем Зебу, который, много наслышавшись от него о религии христиан, впоследствии изъявил ему желание принять святое Крещение. Такое похвальное намерение островитянина, главы всех других ему подчинённых дикарей, благочестивый португалец одобрил и объяснил ему всю важность его стремления, если оно вызвано у него не какими-нибудь суетными видами на приобретение от того выгод, а искренним убеждением в благость христианской религии. Король в свою очередь спешил убедить португальца, что его побуждает к тому не приобретение выгод, а утешительные поучения христианской веры. Тогда Магеллан согласился на просьбу владельца Зебу, и проповедник эскадры наименовал новокрещённого *Карлосом* (до того времени владелец Зебу назывался раджою *Гумабон*), по имени короля Карла V.

Одновременно с Карлосом приняли христианскую религию королева, именованная при крещении *Иоганною*, и сорок дев, состоявших в ее свите.

Королева Иоганна была стройная, красивая женщина. Небольшая шляпка конической формы из пальмовых листьев чрезвычайно драпировала ее миленькое личико, которое было слегка нарумянено, так же, как губы и ногти. Она увидела у одного испанца изображение Пресвятой Девы со Спасителем на руках и убедительно стала просить, когда ей объяснили значение изображения, чтоб ей подарили его. Испанец не отказал в просьбе и согласился на уступку (спустя семьдесят семь лет, когда в 1598 г. испанцы пришли на Зебу в сопровождении многих миссионеров, они нашли это изображение в совершенной сохранности и назвали потому город, который вскоре затем построили, Градом Иисуса).

Королева Иоганна любила наряжаться и гуляла по городу с большою пышностью. Перед нею всегда шли три девушки, которые несли в руках по шляпке своей повелительницы. Сама она постоянно была одета в белом и чёрном цветах, а голову убирала прозрачным шарфом, шитым золотом и ниспадавшим до плеч. За нею следовала толпа женщин, по большей части не одетых, босых и с распущенными волосами. Иоганна была приветлива с народом и советовала многим из приближенных своих последовать ее примеру и обратиться к христианской религии. Зебуский Дон Карлос действовал так же, сколько по внутреннему убеждению, столько же и по примеру своей супруги, и в короткое время из числа островитян приняло христианскую веру более восьмисот человек.

Такое благочестивое начало к просвещению радовало Магеллана, тем более, что оно не было побуждаемо испанцами ни насильственно, ни поощряемо к тому какими-нибудь суетными предложениями выгод. В этом отношении островитянам была предоставлена полная свобода, и каждый действовал по собственному убеждению. Однако ж, когда Магеллан заметил, что некоторые островитяне продолжали приносить жертвы своим истуканам, он не в шутку разсердился и стал настоятельно требовать, чтобы они тотчас сожгли своих идолов. Дикари извинялись перед ним и в простоте своей объявили, что такое жертвоприношение с их стороны совершено с тем исключительным намерением, чтобы умиловить идолов, которых просили о восстановлении здоровья брата Дона Карлоса. Выслушав это оправдание, Магеллан отправился к больному, пользовал его медицинскими средствами, уговаривал обратиться к Господу нашему Иисусу Христу, который из-

бавит его от мучительного недуга, и дикарь изъявил желание принять крещение, чему последовали жена его и десять девушек, которыя состояли при ней в свите. Не прошло двух-трёх дней, как больному стало гораздо легче, а через неделю он уже бодро гулял по городу, прославляя христианскую веру и вознося к небу тёплых молитвы. Такое чудо, совершенное благостью Провидения, сильно подействовало на островитян. Они тотчас же устремились к идолам, уничтожили их в прах и последовали примеру своих старейшин.

«Идолы здешних островитян, — говорит Пигафетта, — сделаны по большей части из дерева и все почти изнутри выдолблены. Ноги и руки этих смешных изображений разодвинуты в беспорядке в разные стороны, вероятно, по произволу художника, их делавшаго. Лица идолов несоразмерно велики против туловища, в челюстях вставлены огромные зубы, наподобие кабаньих. Все эти чудовища по большей части выкрашены.

При похоронах старейшин у здешних островитян соблюдались большия церемонии. Знатнейшия женщины острова собирались в комнату покойника, посредине которой помещался ящик, или гроб усопшаго. Он украшался пальмовыми ветвями, прикреплёнными по углам ящика, от вершин которых протягивались бечёвки так, что навешанными на них бумажными платками они составляли балдахин, под которым садились женщины, укутанные в белые платки. При каждой женщине стояла служанка, обязанность которой состояла в том, чтобы прохоложивать своих госпожей пальмовым опахалом. Между тем, одна из среды этих знатных островитянок мало-помалу начинала обрезать покойнику волосы, а другая, которая была знатнейшею супругою усопшаго (потому что, невзирая на многожёнство, которое дозволялось у островитян, одна из них всегда пользовалась особенным первенством), соединяла руки покойнаго со своими и плакала горько-прегорько до тех пор, пока первая совершала обрезание волос. Когда же обрезание прекращалось, первая жена покойника начинала петь. Таким образом, эта церемония продолжалась попеременно несколько времени, после чего присутствовавшия бросали мирты, росной ладан в огонь, разставленный по углам комнаты в великолепных фарфоровых сосудах.

Эти церемонии продолжались от пяти до шести дней, и столько же времени, стало быть, держали покойника в доме. Для предохранения тела его от тления островитяне бальзамируют покойников камфорою, а по совершении обряда погребения заколачивают

ящик деревянными гвоздями и относят его на могилу, где охраняют в особо устроенном месте, тщательно заколоченном досками. Островитяне рассказывали нам, что всякий раз, когда умирает на острове какой-нибудь знатный из них, в полночную тишину является над домом умершего большая чёрная птица, вроде ворона, и каркает самым жалобным тоном. Собаки вторят этому крику заунывным и общим воем, что продолжается будто бы от пяти до шести часов. Когда мы спрашивали дикарей о причине такого явления, они не могли нам сказать на этот счёт ничего положительного».

Пользуясь всеобщим уважением и дружбою островитян, Магеллан мог надеяться на счастливое окончание своего путешествия. Однако ж, к несчастью, вышло иначе. Пылкий характер его поставил эскадру в весьма затруднительное положение, разрешившееся для него самого очень трагически.

Близ Зебу находится островок *Матан* и порт того же имени. 26 апреля один из двух владельцев этого острова (его звали *Зула*, а другого *Килапулапу*), на котором испанцы уже сожгли деревню, прислал к Магеллану своего сына с объявлением, что другой владелец — Килапулапу не признаёт власти испанского короля и препятствует ему исполнять всё то, что обещал он капитану. При этом владелец просил также помощи у испанцев, чтоб наказать неприятеля. Магеллан послал сказать в ответ, что он сожжёт все деревни островитян, если начальник их не заплатит ему подати. «Пусть начинает, — сказал дикарь, — я жду его». Тогда Магеллан приказал вооружить три бота и отправился на них с шестьюдесятью хорошо вооружёнными матросами, все в панцирях и шишаках, не слушая никаких просьб его подчинённых. В особенности Серрано старался ему представить всю опасность его смелого предприятия. «Какую личную для вас пользу, — говорил он Магеллану, — может принести участие в стычке с дикарями? Кроме того, примите на вид, что эскадра наша довольно в плохом состоянии, так что для овладения ею не понадобится больших сил. Впрочем, если желание ваше помочь дикарю так непреодолимо, то пошлите кого-нибудь из нас на место себя. К чему вам именно подвергать жизнь опасности? Вы наш начальник и потому должны беречь себя для нас же. Послушайтесь совета, генерал, не ездите сами».

Но Магеллан не исполнил совета и в полночь отправился в путь. Думал ли он, уезжая, что ему не придётся более возвратиться на свою эскадру, с которою свершил столь великий и славный подвиг!

За ним последовало несколько старейшин острова Зебу, даже сам Дон Карлос, все они помещались в больших балаганах. Часа

за три до разсвета экспедиция благополучно прибыла на остров Матан. Магеллан ещё раз послал предложить неприятелю мир, однако же с условием, чтобы он подчинился испанскому правительству. Но Килапулапу решительно отказался от такого рода сделок и прислал генералу ответ, что он в силах отразить неожиданное нападение испанцев и готов сразиться, когда получит подкрепление, котораго с часу на час ожидает. Дон Карлос предупредил, однако же, Магеллана о хитрости, которая скрывалась в этих словах и которою, быть может, испанцы действительно бы могли быть обмануты.

Дело в том, как говорил Магеллану Дон Карлос, что Килапулапу, пользуясь темнотою, хочет их заманить в западню. Он приготовил рвы, расположил их попереёк направления, которое необходимо принять отсюда к селениям, и полагает, что второпях, может быть, начальник испанцев бросится к нему на приступ при известии о малочисленности его воинов и ещё не подоспевшем подкреплении, не заметит в ночной темноте хитрости дикаря и обрушится со всеми военными силами в эти рвы, в которых островитянам будет уже очень удобно перестрелять европейцев, как галок.

Поэтому Магеллан дождался разсвета и тогда уже высадил свой десант. Дон Карлос хотел сопутствовать ему, но отважный воин, герой многих битв, не хотел допустить такого самопожертвования и приказал ему, как и всем находившимся при нём старейшинам, не трогаться с места и отнюдь не оставлять своей баланги, а любоваться с неё испанским способом фехтования. Но генерал не знал, что его ожидало на берегу. Мы услышим об этом от Пигафетты:

«Мы соскочили по колени в воду, потому что шлюпки не могли подойти к берегу, усеянному подводными камнями и отмелями. Нас было всего сорок девять человек, одиннадцать остались стеречь гребные суда и, в случае нужды, действовать с них фальконетами. Путешествие наше до берега было довольно продолжительное. Мы отправились прямо к деревне, где не нашли никого из жителей, но едва успели мы зажечь дома, как вдруг отряд из пятисот островитян ударил на нас с одного фланга. Мы стали отбивать нападение, но в то же время другой отряд показался с противоположной стороны, а третий явился перед нами. Дикари кинулись на нас, испуская страшные вопли. Положение наше сделалось затруднительно, и потому Магеллан должен был разделить наше малочисленное войско на два отряда. Мы били дикарей так усердно, как только могли, но и они сражались с невероятным

ожесточением. Раны, получаемые ими, казалось, ещё больше увеличивали их бешенство. Рассчитывая и крепко надеясь на превосходство сил, они осыпали нас градом тростниковых копий, камней, кольев, так что нам трудно было и защищаться. Отравленная стрела попала в ногу капитану.

Сражение продолжалось большую часть дня. У стрелков не было уже ни пороха для ружей, ни стрел для луков. Туземцы теснили нас всё более и более. Заметив, что их удары, направленные нам в головы или в торс, не наносили вреда, дикари стали пускать копыя и камни нам в ноги и в таком множестве, что мы едва стояли на них. Фальконеты на ботах не могли принести нам никакой пользы, потому что мелководие не позволяло судам подойти достаточно близко к берегу.

Капитан, видя наше в самом деле критическое положение, приказал отступить, но в стройном порядке. Мы стали ретироваться, продолжая отбивать наших освирепевших дикарей. Шлюпки были уже от нас не далее как на расстоянии выстрела из лука. Мы шли по колена в воде, но островитяне следовали за нами неотступно. Они поднимали свои копыя и бросали одни и те же до шести раз. Зная очень хорошо нашего капитана, они преимущественно против него направляли свои удары и два раза сшибали с него шишак. Однако же он не уступал, и мы, столпившись около него, продолжали сражаться. (Кажется, рыцарь Пигафетта грешит в этих словах против истины. Когда Магеллан, заметив явную невозможность держаться против такого несметного полчища дикарей сравнительно с его горстью воинов, приказал ретироваться, и как сам же Пигафетта говорит, в стройном порядке, испуганные отчаянным натиском островитян испанцы не оказали должного послушания опытному в боях герою и с малым исключением почти все обратились в бегство, так что около Магеллана осталось всего до восьми человек подручных, с которыми он мужественно, с блистательною стойкостью воина продолжал отступление, покинутый большинством подчинённых. Ниже Пигафетта как бы сам намекает об этом.)

Такой неровный бой продолжался около часу. Наконец одному островитянину удалось попасть копьём прямо в лоб капитану. Раненый пронзил дикаря своим насквозь, но ударил так сильно, что копьё осталось в теле убитого. Магеллан хотел обнажить шпагу, но не мог исполнить желания, потому что получил жестокую рану в правую руку. Дикари скоро заметили, что он не может защищаться, и бросились на него. Один островитянин нанёс ему такой



сильный удар по левой ноге, что капитан тотчас упал лицом к земле и сделался жертвою копий туземцев. Таким образом погиб наш вождь, наше светило, наша опора!

...Упав наземь и видя, что ему нет никакой возможности защищаться от такого множества неприятелей, капитан несколько раз оборачивался в нашу сторону, чтобы видеть, спаслись ли мы. Мы все были переранены и не имели силы ни помочь начальнику, ни отомстить за него, и потому поспешили забраться в шлюпки и удалиться. Спасением своим мы обязаны были всё-таки убитому начальнику и успели уйти только потому, что островитяне толпились около того места, где он упал.

Это печальное для нас событие происходило 27 апреля 1521 г. в субботу, день, именно выбранный для того капитаном, потому что он всегда почитал его священным и наиболее лёгким и счастливым для своих предприятий. Восемь человек из наших людей и четыре крещёные индейца погибли вместе с ним. Остальные возвратились израненные на корабли. Люди, находившиеся на шлюпках, хотели помочь нам выстрелами из фальконетов, но, находясь на слишком далёком расстоянии от поля нашего действия, они больше наделали вреда нам, чем неприятелю, который, однако же, потерял пятнадцать человек одними убитыми».

Зебуский Дон Карлос, повинувшись приказанию Магеллана, не оставлял баланги, но когда увидел, что истинный друг его пал под ударами несметного числа копий, он заплакал горькими слезами и немедленно поспешил на помощь к остальным испанцам, что сделал весьма кстати, прикрывая своими людьми ретировавшихся европейцев.

Так погиб Магеллан, герой и один из величайших мужей своего века! Среди многих опасностей, битв и лишений он был всегда первый, первый по неустрашимому духу и непоколебимой твёрдости характера. Кончина его чрезвычайно опечалила экипажи кораблей. Они грустили тем более, что не могли даже отдать бранным останкам вождя своего должная почесть. Владетель Зебу с согласия испанцев послал нарочного сказать жителям Матана, что если они выдадут тела убитых европейцев и в особенности их начальника, то получают такие товары, какие пожелают иметь. Но матанцы прислали в ответ, что они ни за что не отдадут трупа такого человека, каков был Магеллан, что они намерены сохранить его останки как памятник победы над сильным вождём. Таким образом, труп героя остался в руках дикарей и лишён был почёта утешительного религиозного обряда.

«Но, — восклицает Пигафетта, — слава Магеллана не умрёт! Он был украшен всеми добродетелями и в самых величайших бедствиях обнаруживал непоколебимую твёрдость духа. В море он подвергал себя гораздо большим лишениям, чем кто-либо из экипажа. Превосходя всех в знании мореходных карт, он владел в совершенстве искусством мореплавания и доказал это на деле, совершив путешествие вокруг света, чего никто до него не отважился предпринять». (Да и после него не скоро решились повторить попытку. Прошло почти столетие, пока тем же путём совершили вторую экспедицию. Ею начальствовал *Франц Дрэк*, англичанин.)

Совершенно справедливо. Магеллан кончил своё жизненное поприще уже по исполнении великого предприятия, следовательно, *славным победителем*. Он довёл эскадру именно до того предела, до которого европейцы достигали восточным путём. Совершением такого незабвенного для потомства подвига он обязан сколько гению своему, столько же и умению достигать большого влияния на окружающих его; твёрдость характера этого замечательного моряка особенно видна в тех многочисленных случаях, когда он только смелостью выходил из весьма затруднительных обстоятельств и щекотливых положений. В поступках его временно проглядывает жестокость, но, вероятно, он умел же чем-нибудь привязывать к себе людей, когда те по большей части были на его стороне во время частых и многих беспорядков, происходивших на других судах его эскадры, когда она находилась ещё по ту сторону Америки и только лишь приближалась к Магелланову проливу. Во всяком случае, нельзя, однако же, не пожалеть, что судьба не предопределила ему насладиться плодами своих деяний и не позволила лично самому привезти в Европу то славное известие, выше которого не изобрести бы в то время никакому уму человеческому. Смерть лишила великого мужа этой отрады, она оторвала его от земного бытия в то время, когда гениальный человек только что начинал жить умственной жизнью. Но, как знать, пути Господа неисповедимы! Быть может, премудрость Творца отозвала его на вечное житие с тою целью, чтоб не омрачать чела его людскою неблагодарностью. Быть может даже, благодать Божия избавила его от оков Колумба!

...Скорбя о потере столь знаменитого начальника, осиротевшие испанцы магеллановой эскадры избрали на его место *Дуарта Барбозу*, португальца, бывавшего в Индии и на Молуккских островах и представившего о похождениях своих весьма интересное описание, и *Хуана Серрано*, родом испанца.

Меновая торговля на берегу была прекращена и оставшиеся товары перевезены на корабли. Но вскоре произошла измена, виновником которой был малаец, бывший невольник Магеллана. Озлобленный на Барбозу, он съехал на берег к королю Дону Карлосу и уговорил его завладеть для своего могущества кораблями злополучной эскадры. Алчность дикаря пробудилась в нём со всем ужасом её последствий. Он приказал просить новых начальников и прочих офицеров к обеду и для торжественного вручения тех драгоценных подарков, которые будто бы обещал Магеллану отправить с ним к королю Карлу V. Я рассказываю это событие по словам Герреры, разработавшего его по официальным источникам, хранимым в испанских архивах. Рассказ Пигафетты несколько не согласуется с его повествованием.

Дуарте Барбоза собрал всех капитанов и объявил, что он обещал зебускому владельцу присутствовать на пиршестве, чтобы принять его дары и представить их с возвращением в Европу своему государю. Серрано советовал не съезжать с кораблей, говоря, что было бы даже вежливее, если б владелец Зебу лично привёз дары на эскадру, не упоминая уже об опасности оставлять корабли при настоящем положении дел. Барбоза отвечал, что он не видит в таком поступке никакой опасности и решительно едет на берег, приглашая охотников, но если Хуан Серрано боится чего-нибудь, он может спокойно остаться на корабле. Обиженный и сильно затронутый таким выражением, Серрано был из числа первых, которые соскочили в шлюпку, приготовленную для отправления на берег. С ними съехал и астролог Сан-Мартино. Зебуский владелец встретил гостей, по обыкновению, ласково и расположился с ними под сенью пальм за трапезу. Но в то самое время, когда гости, решительно ничего не подозревая, с безпечностью предались дружеской беседе, из многих засад нагрянули изверги и перебили всех европейцев, за исключением Хуана Серрано, который особенным снисхождением и добротой своего сердца умел расположить к себе большинство дикарей.

Трупы убитых островитяне приволокли к берегу и в глазах всей эскадры бросали их в море. Испанцы, находившиеся на кораблях, хотели, было, приняться за оружие и ободряли друг друга или умереть храбрыми воинами, или отмстить за коварную измену островитян. Но в то же время они заметили почти совершенно нагого Серрано со связанными руками, котораго привели к берегу дикари. Он объяснил сослуживцам своим об участи, постигшей их кровных собратий, и со слезами просил выкупить его из

рук извергов, которые согласны его выдать испанцам за два орудия, и потому убедительно просил исполнить желание дикарей, чтобы избавить его от неминуемой смерти.

Эту часть события Пигафетта рассказывает так: испанские корабли, заметив толпу островитян с трупами убитых европейцев, которые дикари бросали в воду, тотчас снялись с якоря и, подойдя к берегу, сделали несколько выстрелов из орудий. В это время показался на берегу Серрано, который просил прекратить действие артиллерии и выкупить его у дикарей какими-нибудь товарами. Но Хуан де Карвальо, зная, что по смерти обоих капитанов, из которых уже один был убит, начальство над эскадрой перейдёт к нему, не позволил шлюпкам идти к берегу и подать погибавшему руку помощи. Кому из них верить, очевидцу ли, или историку — не знаю. Но испанцы рассчитали, что оставаться долее при общем возмущении островитян им опасно у Зебу, и потому немедленно снялись с якоря и ушли в море, оставив Серрано в руках дикарей. Уходя, они слышали оглушительный крик, доносившийся к ним из селения, почему заключили, что остервеневшие изверги упились кровью благородного испанца, павшаго в руках дикарей невинною жертвою.

Печальная участь Серрано достойна особенного сожаления. Он был один из деятельнейших помощников Магеллана и, кажется, превосходил всех остальных товарищей обладанием здравого смысла. Даже в последних двух случаях на исходе дней своей жизни он выказал удивительную прозорливость, которая, как я думаю, не может быть названа только безотчётным предчувствием. Он советовал Магеллану не ездить на Матан, где начальник его преждевременно был отправлен в могилу, и теперь он советовал Дуарте Барбозу не вверяться островитянам после столь горького и печального для них происшествия, и был совершенно прав заключением, вызванным его дальновидностью.

Бежавшие от кровавых сцен испанские корабли расположились на якорь у острова *Боголь*, лежащего в восемнадцати милях от Зебу. Малочисленность экипажа, уменьшенного двумя последними происшествиями на тридцать три человека, заставила испанцев решиться сжечь один корабль («Консепсьон»), предварительно забрав с него всё годное для других судов. Таким распоряжением последние были укомплектованы людьми и состояли по общему выбору под управлением *Хуана Карвальо* (корабль «Тринидад») и *Гонзале Гомез д'Еспиноза* (корабль «Победа»). Первый из них был избран главноначальствующим отряда.

Продолжая плавание к *SSW*, отряд заходил на остров *Бутуан* (как говорит Пигафетта, но из подробного описания его видно, что они останавливались у острова Минданао), от которого по направлению ими направлению они прибыли к довольно большому острову *Палаоану* (то есть «Палаван», или «Парагоа?»), на котором могли запастись провизией, до того у них истощившиеся, что экипажи кораблей даже хотели оставить свои суда и поселиться с отчаяния на каком-нибудь плодородном острове. Под проводкою услужливого островитянина отряд прибыл, наконец, на остров *Борнео*, который испанцы давно отыскивали. Здесь встретили их чрезвычайно ласково и миролюбиво; некоторые офицеры с эскадры в качестве послов представлялись тамошнему владельцу, который дозволил европейцам запастись дровами, водою и производить на его острове какую им будет угодно торговлю. Но испанцы, сколько видно из слов Пигафетты, чем-то оскорбили жителей Борнео. Они отважно атаковали европейские корабли на пирогах, но не имели в том никакого успеха, потому что Карвальо, заметив нападение, тотчас снялся с якоря и ушёл в море. Он избрал обратный путь с целию остановиться у одного из виденных им островов, чтобы проконопатить корабли, которые стали оказывать значительную течь. Дорогою отряд его встретил четыре пирога, которые, тяжело нагруженные кокосами, шли к Борнео. Карвальо атаковал их. Три пирога успели уйти, а четвёртая, оставленная людьми, которые нашли спасение в бегстве на небольшой островок, сделалась добычею испанцев. Затем корабли отряда прибыли без особенных приключений на небольшой необитаемый островок, на котором открыли преудобную гаванцу, и в ней-то ревностно принялись за исправление своих судов, которое продолжалось более сорока дней. Здесь Пигафетта видел удивительное явление природы, которое описывает под названием «деревя с живыми падающими листьями».

«Если до них прикасаешься пальцем, — говорит он, — листья бегут от него. Я хранил такой листок в шкатулке около девяти дней, и всякий раз, когда отворял ящичек, видел, что листочек мой в нём разгуливал». Позже и другие путешественники рассматривали это замечательное явление и убедились, что это не листья, а насекомые из породы стрекоз или саранчи. Оне наделены четырьмя овальными крыльями около трёх дюймов длиною, из которых верхния два так между собою распределены, что, действительно, получают разительное сходство с листьями коричневаго цвета (*Atlanlis religiosa* Linn.).

Когда суда были приведены в должный порядок, общим советом решили сменить главноначальствующаго, предоставив права его *Гонзалу д'Еспиноза*, капитанский пост которого на «Победе» заступил *Хуан дел Кано*, корабельный мастер сожжённого корабля «Консепсьон». Удалившись от острова, испанцы встретили джонку, шедшую с Борнео с огромным запасом провизии, и взяли её после отчаянного сопротивления на приступ. Но когда оказалось, что на ней были знакомые им островитяне с Парагоа, которыми европейцы были так радушно приняты, они дали дикарям свободу, удовлетвоваввшись контрибуциею, состоявшею из четырёхсот мер риса, двадцати свиней, стольких же коз и полусотни куриц. После того они продолжали плавание к *OSO*, чтоб подойти на вид Молуккских островов, и вскоре к немалому удивлению своему заметили, что море было совершенно покрыто сплошными массаами какой-то травы. Это обстоятельство привело их к заключению, что они заблудились и попали не в те моря, почему, кажется, и стали располагать курсы ближе к северо-востоку. Таким образом, они прибыли к острову Минданао, при *NO* оконечности которого имели опять неприятельское дело с джонкою. На ней, как оказалось впоследствии, находился родной брат короля Минданао, который спешил уверить испанцев, что он хорошо знает положение Молуккских островов. По его описанию, отряд принял направление к юго-востоку. Однако же этим курсом он приблизился к островам *Цибоко*, *Бирам-Батолах*, *Сарангани* и *Киндигар*. Корабли бросили якорь у острова Сарангани (Сирангон), в виду первого селения, и испанцы с радушием встретили островитянина, который вызвался быть для них лоцманом к Молуккам, если те заплатят ему требуемое. Испанцы охотно соглашались на всё, лишь бы добраться до цели своего достижения. Но когда этот дикарь переговорил с лоцманом, находившимся на корабле от Минданао, он быстро спустился в свой челнок и хотел было бежать на нём. Однако несколько матросов тотчас же бросились за ним в воду и втащили его за волосы на судно. Затем корабли поспешно снялись с якоря и продолжали плавание под проводкою двух скванных дикарей, которых испанцы посадили на корме корабля для того, чтобы им удобнее было видеть горизонт и соображаться с берегами покидаемых островов и тем с большею верностью вести отряд по желанию блуждавших мореплавателей.

Отряд шёл к юго-западу и по прошествии некотораго времени миновал пролив, которым делилась группа небольших островов, частью обитаемых, частью же необитаемых на два отдельные архи-

пелага. При конце его европейцы увидели остров *Сангир*, не могли, однако же, скоро приблизиться к нему, потому что противный ветер заставлял лавировать. Так пробивались они до 6 ноября, и в этот день заметили на горизонте четыре довольно возвышенные острова. Лоцман, котораго они имели с острова Сарангани, сказал обрадованным испанцам, что это были Молукки. Восторг на судах, произведённый таким известием, можно себе вообразить. Очарованным взорам европейцев представились в синеве горизонта гористые берега давно желанных островов. «Восхищению нашему не станут удивляться, — говорит очевидец, — когда припомнят, что мы блуждали по морям и океанам без двух дней двадцать семь месяцев и открыли неисчислимое множество островов, отыскивая Молукки».

«Португальцы разгласили молву, — продолжает рыцарь, — что Молуккские острова расположены среди многих опасных отмелей и постоянно бывают покрыты мглою или туманом. Мы нашли совершенно противное тому и всегда имели под килем глубину более ста сажений, даже на самом близком расстоянии от берегов».

В пятницу 8 ноября 1521 г., часов за пять до солнечного заката, «Тринидад» и «Победа», этот печальный остаток магеллановой экспедиции, наконец бросил якорь на рейде острова *Тидора*, и радостный салют из всех орудий возвестил морякам окончательное достижение их цели. Молуккские острова составляли для испанцев торжество предприятия, и они видели в них то тихое и отрадное отдохновение, на которое полагали себя вправе рассчитывать после совершенного ими утомительного и по многим отношениям бедственного плавания. С каким восторгом моряки любовались тогда живописным видом драгоценных островов! Я сказал «драгоценных» потому, что в то время они представляли для Европы предмет большой важности, и слава о них гремела повсюду. Естественною причиною тому были драгоценныя, в то время ещё редкия, москотильныя произведения и пряные коренья, как, например, мушкат, гвоздика, корица, инбирь и прочие, из которых некоторые находились в цене чуть ли не выше золота.

Владетелем острова Тидора испанцы были приняты особенно ласково и почти полтора месяца — сорок четыре дня, которые они здесь провели, находились с ним в постоянной дружбе. Оба корабля с неимоверною алчностью нагрузились драгоценною гвоздикой и 18 декабря снялись с якоря, чтобы следовать в Европу. Но в то время, когда «Тринидад» силился поднять якорь, люди заметили опасное положение корабля, наполнявшегося водою.

Причину течи и место, откуда она происходила, открыть не могли и потому решили остаться на рейде, чтобы исправить повреждение. Однако же все старания отыскать его оказались совершенно безуспешными, и «Победа», не желая терять попутного восточного ветра, отправилась в море, оставив корабль «Тринидад» и Хуана Карвальо с пятьюдесятью тремя испанцами на острове Тидоре. Общим советом офицеров было именно решено исправить повреждение корабля на месте и потом отвести его в Юкатан при Мехиканском заливе. Однако же вышло не так: корабль был отнят впоследствии португальцами и остался на Тидоре. Уцелевшая часть экипажа его возвратилась в Испанию через три года.

Земляки простились трогательно, со слезами, и оставшиеся на острове далеко провожали «Победу» на своих шлюпках в море, где разыгравшийся ветерок быстро умчал корабль за пределы горизонта. Этим кораблём командовал *Себастиан дель Кано*, имея под начальством своим сорок семь человек европейцев и тринадцать пленных индейцев, забранных им с разных островов. На пути «Победа» заходила на некоторые острова Восточной Индии, потом спустилась к югу на параллель 40°, обогнула Мыс Доброй Надежды (6 мая) и по прошествии двухмесячного плавания зашла освежиться на один из островов Зелёного Мыса — Сан-Яго. Во время этого перехода испанцы много страдали от бурь, недостатка в провизии и в пресной воде, лишились более двадцати человек экипажа и в самом ужасном состоянии в понедельник 8 сентября бросили якорь на рейде некогда горделивой Севильи. Из шестидесяти человек, состоявших на корабле при отправлении его с Молуккских островов, в отечество возвратились только *восемнадцать*.

«И на другой же день по прибыли, — говорит Пигафетта, — мы отправились на берег, чтобы в церкви Пресвятой Девы Марии возблагодарить Бога за спасение наших душ».

Этими словами Пигафетта кончает свой дневник.

Когда Хуан Себастиан дель Кано вместе с немногими спутниками своими представился ко двору, они были приняты с чрезвычайным почётом, в особенности дель Кано, которому государь назначил пятьсот дукатов пожизненной пенсии и даровал ему герб, на котором изображались на одной половине щита в красном поле — золотой замок, а на другой — в золотом поле мускаты, гвоздика и прочее, и Андреевский крест. Щит держали два владетеля Молуккских островов, а над ним помещался земной глобус с надписью *Primus circumdedisti me*. Соразмерные награды и почести получили также и подчинённые его. Из всего этого видно, какое высо-



кое значение имели в то время Молуккские острова, и что политическая цель снаряжения магеллановой экспедиции заключалась, собственно, в завоевании их для Испании, которая не могла, однако же, удержаться на них под всеокрушавшею силою португальцев (они в свою очередь были вытеснены голландцами). Испанцы, чтобы чем-нибудь вознаградить утраченное, сосредоточили цель своих завоеваний на важнейшем открытии Магеллана в этом море — на Филиппинских островах, которыми они владеют ещё и поныне. С включением острова Кубы этот архипелаг представляет теперь единственную колонию, которая осталась Испании от множества блестящих покорений необыкновенно богатых земель.

Таков был ход всего дела, таковы были последствия великаго предприятия Магеллана!

Но обратимся теперь собственно к его проливу и войдём в некоторые подробности о патагонцах и жителях Огненной Земли.

Ниже увидим, что в 1764 г. Франция стала устраивать колонию на Фалкландских островах. Испания потребовала её себе на том основании, что острова эти составляют в некотором смысле часть континента Южной Америки. Права Испании были признаны, и *Буггенвиль*, бывший в то время капитаном корабля, получил приказание следовать на *Малуины*, как в то время назывались острова Фалкландские, и сдать устраиваемую колонию испанцам, а затем пройти в Восточную Индию мимо Америки. Для этой экспедиции ему назначили фрегат «Сердитый», а на островах к нему должен был присоединиться шлюп «Звезда», предназначенный для доставления фрегату груза дополнительной провизии. Буггенвиль вышел из Нанта 15 ноября 1766 г. и остановился в устье реки Ла-Плата, где встретил испанские фрегаты, также следовавшие на Фалкландские острова. Исполнив данное поручение, Буггенвиль возвратился в Бразилию и в Рио-Жанейро соединился со «Звездой». Тогда оба судна отправились к Магелланову проливу с тем, чтобы им пройти в Великий океан.

2 декабря Буггенвиль обогнул мыс Дев, а 8-го бросил якорь в заливе *Буко*.

«Едва мы остановились там, — говорит он, — я тотчас же приказал спустить на воду две шлюпки, одну с фрегата, другую со “Звезды”. Десять человек офицеров с ружьями вошли на катерах внутрь залива и пристали к берегу, отдав предварительно приказание, чтобы на шлюпах люди были ежеминутно готовы отвалить и отправиться в обратный путь. Едва мы вступили на берег, как тотчас увидели до шести человек туземцев, которые ехали навстречу

к нам на лошадях во весь галоп. На расстоянии пятидесяти шагов от нас они сошли с лошадей и подбежали к нам с криком и возгласами: “Шауа!” Приблизившись к нам, они протягивали свои руки к нашим. Потом дикари обняли нас, продолжая кричать из всей мочи: “Шауа! Шауа!” Мы повторяли за ними этот непонятный для нас крик. Туземцы, очевидно, были рады нашему приезду. Только двое из них как будто чего-то боялись, но скоро, однако же, успокоились. После множества взаимных ласк мы приказали принести со шлюпок сухари и свежий хлеб и роздали их дикарям, которые тотчас же с жадностью стали есть наш подарок. Число дикарей безпрестанно увеличивалось и, наконец, дошло до тридцати. Между ними мы заметили несколько молодых людей и одного мальчика около восьми или десяти лет.

Новоприбывшие доверчиво подходили к нам и приветствовали нас так же, как и первые. Дикари, по-видимому, нисколько не удивлялись нашему появлению; подражая голосом звуку ружейного выстрела, они объяснили нам, что это оружие им знакомо. Туземцы вообще были к нам очень внимательны. Некоторые офицеры начали собирать растения, несколько патагонцев тотчас стали помогать им и приносить те виды, которые срывали наши молодые ботаники. Один из дикарей показал нашему офицеру свой глаз, видимо больной, и спрашивал его знаками, какую траву лучше всего употребить против этой боли. Стало быть, они имеют понятие о той медицине, которая образуется из применения ботаники к излечению человеческих болезней. Это было знание *Махаона*, доктора богов.

Мы променяли несколько безделок, драгоценных для дикаря, на звериные шкуры. Туземцы знаками просили у нас курительного табаку. Красный цвет производил на них сильное впечатление. Едва только они замечали у нас какую-либо вещь этого цвета, как тотчас бросались к ней и выказывали самое сильное желание присвоить её в свою собственность. Вообще при каждом подарке, при каждой ласке с нашей стороны они снова затягивали своё “шауа!” Этот неистовый крик оглушал нас. Кому-то пришлось на ум дать им водки, каждому по одному глотку. Выпив, дикари обыкновенно ударяли себя рукою по горлу и испускали дрожащий, невнятный звук. Все они повторяли этот приём, доставивший нам чрезвычайно странное зрелище.

Между тем, солнце склонялось к западу. Пора было нам думать о возвращении на суда. Как только туземцы заметили, что мы хотим уехать, они разсердились и знаками упрашивали нас остаться.

ся ещё немного, чтобы подождать других дикарей, которые скоро явятся. Мы дали им понять, что воротимся завтра и привезём те предметы, которых они желают. Нам казалось, что они были бы более довольны, если б мы ночевали на берегу. Когда мы собрались совсем, туземцы пошли нас провожать к шлюпкам, один из них пел во время шествия. Часть дикарей вошла даже по колени в воду, чтобы только подальше проводить нас. Придя на шлюпки, мы должны были смотреть в оба глаза. Дикари хватали всё, что попадалось им под руку. Один туземец завладел серпом, но возвратил его по первому требованию без всякого сопротивления. Отъезжая от берега, мы увидели ещё дикарей, которые бегом спешили сюда же. На прощанье мы не преминули прокричать “шауа!” так громко, что эхо нашего разставанья далеко отозвучало в берегах.

Здесьние туземцы довольно росли. Ни один из виденных нами не был ниже пяти футов пяти дюймов и выше пяти футов десяти дюймов. Особенно меня поразили у дикарей широкия плечи, огромная голова и вообще объём всех частей тела. Они крепки и плотны, мускулы их упруги, кожа тверда. С первого взгляда видно, что с помощью природы и здоровой, питательной пищи тело дикарей достигло бы удивительного развития, к какому оно только способно. Наружность их не сурова и не неприятна, так что многие из них даже могут назваться красивыми. Лица туземцев круглы и довольно плоски, глаза бойкие, живые, зубы чрезвычайно белы, хотя немного широки, длинные чёрные волосы их связаны на макушке. Некоторые патагонцы носят усы, более, впрочем, длинные, чем густые. Цвет кожи дикарей — бронзовый, как вообще у всех американских народов, где бы они ни жили: в жарком ли поясе или в умеренном и холодном, у иных щёки нарумянены. Язык патагонцев показался нам приятным, и вообще мы ничего не заметили в них такого, что бы доказывало зверство характера. Мы не видали их женщин; может быть, те пришли бы после, потому что туземцы все упрашивали нас подождать и послали одного из своих к большому огню, разложенному в некотором расстоянии от берега, в том месте, где они ночевали.

Патагонцы одеваются почти так же, как и жители берегов реки Ла-Плата. Наряд их: кожаный пояс и большой плащ из звериных шкур, доходящий до пят и застёгивающийся у пояса. Обыкновенно верх плаща они откидывают назад, оттого, несмотря на суровость климата, верхняя часть тела их постоянно ничем не покрыта, вероятно, привычка сделала их нечувствительными к холоду.

Климат же здесь не слишком тёплый, потому что мы посещали эту часть Патагонии в летнее время и всё-таки не имели более десяти градусов тепла. На ногах дикари носят нечто вроде ботинок из лошадиных шкур. У двоих или троих мы видели на ногах около колен медные кольца, дюйма в два шириною. Офицеры наши заметили также, что у двоих из молодых дикарей надеты бисерные ожерелья.

Единственное оружие, которое они имели с собою, были два круглых кремня, привязанные к двум концам витой кишки — оружие, обыкновенно употребляемое народами южной части Америки. Были у них и небольшие ножи *английской* работы, вероятно, кем-нибудь подаренные. Лошади туземцев, небольшого роста и очень худощавые, были оседланы и взнузданы на тот же манер, как и лошади берегов Ла-Платы. У одного патагонца мы заметили седло с золочёными гвоздями, деревянные стремяна, покрытые медными блёстками, и кожаную узду, то есть полную испанскую сбрую. Пища туземцев состоит преимущественно из сердца и мяса диких животных. У многих сырые куски мяса висели на лошадях, и мы видели, как дикари ели их в сыром и ничем не приправленном виде. Кроме лошадей, туземцы держат также собак, маленьких и некрасивых, которые, как и лошади, должны пить морскую воду, потому что пресная очень редко встречается не только по побережьям, но и во всей здешней земле.

Мы не заметили, чтобы который-нибудь из дикарей имел власть над другими; даже два или три старика, бывшие в толпе, вышедшей к нам навстречу, не пользовались никаким особенным почётом. Я думаю, что народ этот ведёт такую же жизнь, как татары. Блуждая по обширным равнинам Южной Америки непрерывно на лошадях, мужчины, женщины и дети преследуют дичь и зверей, которыми наполнены равнины, одеваются шкурами добычи и, по всей вероятности, имеют даже и то общее с татарами, что грабят караваны путешественников. К этому я считаю не лишним прибавить, что впоследствии мы нашли в Тихом океане народ, который ещё выше ростом, чем патагонцы».

Подвигаясь вперёд проливом, Буггенвиль видел обитателей Огненной Земли.

«Мы проходили, — говорит он, — большую бухту или залив, которому не видели конца. Вход в него, около двух лье шириною, загорождался посредине довольно высоким островом. Большое число китов, показывавшихся в здешних водах, и сильное волнение давали нам повод думать, что мы идём проливом, который

приведёт нас близко к мысу Горну. Вскоре мы увидели на берегу множество огней, которые то являлись, то угасали. Наконец они разгорелись ярко, и тогда мы различили нескольких дикарей почти подле того места, на котором я хотел остановиться. Подойдя ближе, я узнал в них то же племя, которое видел в первое плавание своё по Магелланову проливу. Тогда мы назвали их *пешере*, потому что это было первое слово, произнесённое ими при встрече с нами и впоследствии повторявшееся так же часто, как у патагонцев “шауа”. Та же причина заставила и на этот раз удержать за ними прежнее имя. Наступившая вскоре темнота не позволила нам остаться с ними подолее. Мы успели заметить только, что их было около сорока человек мужчин, женщин и детей, и что лодки их, в числе десяти или двенадцати, стояли недалеко отсюда, в небольшой бухте.

6 января 1768 г. несколько диких явились к нам на фрегат. Четыре пироги показались утром у мыса *Галан* и после довольно продолжительного колебания три пошли в глубину залива, а четвёртая направилась к нам навстречу. Впрочем, и на последней гребцы с полчаса думали, пристать ли им к борту или нет. Наконец, однако же, решились и с удвоенною силою прокричали: «Пешере!» В этой пироге были мужчины, женщины и двое детей. Женщины не вышли из шлюпки, вероятно, чтоб смотреть за нею, а мужчина поднялся к нам на палубу довольно доверчиво и с весёлым лицом. Другия две пироги последовали примеру первой, и на палубе фрегата явилось несколько туземцев с детьми. Вскоре они совершенно освоились с нами. Их заставляли петь, танцевать, слушать музыку и в особенности есть. Последнее они исполняли с удивительным аппетитом, им было совершенно всё равно, что бы им ни подавали: хлеб, солонина, сало — они всё ели. То же самое бывало и на *Никобарах*. Дикари зачастую обедали вместе с нами за одним столом и сплошь да рядом не отказывались вторично начать с супу, когда его подавали опоздавшему к обеду островитянину. Нам было даже довольно трудно избавиться от этих неприятных и неприятных гостей. Только тем и могли мы сманить их опять в пироги, что отнесли туда в их глазах куски солонины. Они не обнаруживали никакого удивления при виде наших судов и разных предметов, представлявших их глазам. Вероятно, это потому, что удивляться произведениям искусства может только тот, кто имеет хотя некоторые элементарныя сведения, а дикари смотрят на творения человеческой промышленности так же, как на законы природы и ея феномены (с которыми они

свыклись, прибавлю я). Туземцы жили несколько дней на мысе Галан, и в течение этого времени мы их часто видели и на фрегате и на берегу.

Жители *Огненной Земли* невысоки ростом, некрасивы, худощавы и распространяют вокруг себя, так сказать, свою собственную атмосферу, чрезвычайно злокачественного принципа, невыносимаго для европейца. Они ходят почти нагие, надевая только сверху небольшие тюленьи кожи, которые в то же время служат кровлею для их хижин и парусами для пирога. Женщины их отвратительны, и мужчины, кажется, не оказывают прекрасному полу никакого внимания. Жёны обыкновенно управляют в пирогах и вообще заботятся о шлюпках, так что даже иногда, несмотря на холод, оне должны отправляться за ними вплавь, чтоб привести к берегу. На берегу оне занимаются собиранием дров и раковин. Мужчины вовсе не участвуют в этой работе. Даже и те из них, которые кормят младенцев грудью, не избавляются от тяжёлых трудов. Такие работницы носят обыкновенно детей своих на спине в той же самой коже, которая служит им одеждою.

Пироги их делаются из коры и очень дурно связываются по швам тростником и затыкаются мхом. Посреди пирога устроен небольшой очаг из песку, где постоянно горит небольшой огонь. Оружие их — луки и стрелы, приготовленные из барбарисоваго дерева, которое растёт здесь в изобилии. Тетива делается из кишки, на концах стрел прикрепляются довольно искусно обточенные камешки. Но это оружие они употребляют более против дичи, чем на врагов. Оно так же мало может сделать вреда, как и руки, которыми им пользуются. Мы видели у них ещё рыбы кости, длиною в фут, заострённые с конца и покрытыя зазубринами с одного бока. Но я не думаю, чтобы эти кости разыгрывали у них роль кинжалов, скорее дикари употребляют их на охоте, надевая на длинные шесты и действуя ими, как острогами. Туземцы живут все вместе, мужчины, женщины и дети, в хижинах, в середине которых разводится огонь. Главная пища их — раковины. Я заметил, что у многих из них зубы испорчены, и это, вероятно, потому, что они едят моллюсков прямо с огня, хотя всё-таки вполовину сырых.

В сущности, дикари эти довольно добрые люди, но они так слабы, что нельзя их доброту ставить им в заслугу. Мы имели случай убедиться, что у них много предрасудков и что они веруют в злых гениев. Те, которые занимаются заклинанием последних, считаются в одно и то же время и медиками, и жрецами. Из всех дикарей, каких я только видел в моей жизни, *пешере* самые жалкие.

Они именно находятся в том состоянии, которое называют природным, и если можно жалеть о человеке, который, не имея никаких обязанностей и располагая сам собою, доволен своею судьбою, потому что не знает лучшей участи, то следует пожалеть и о здешнем дикаре, не только лишённом всего, что делает жизнь приятною, но ещё обязанным страдать от самого тяжёлага в свете климата. Пещере образуют, сколько мне известно, самое малочисленное общество в мире, однако же, как мы сейчас увидим, и у них существуют шарлатаны.

9-го числа после полудня пещере отправились с берега к фрегату. Они даже принарядились по этому случаю, то есть выпачкали себе всё тело красными и белыми пятнами, но, видя, что наши шлюпки направляются к их хижинам, дикари последовали за ними. Только одна пирога оставалась у “Звезды”, да и та скоро соединилась с прочими. Женщины были все собраны в одну хижину, и дикари выказывали даже неудовольствие, когда мы хотели туда войти. Они приглашали нас в другия лачужки, где мы предложили им несколько подарков, принятых очень охотно.

Туземцы пели, танцевали и вообще высказывали гораздо больше весёлости, чем можно было ожидать от дикаго народа, обыкновенно очень серьёзного по наружности.

Но радость их была непродолжительна. Один мальчик, лет двенадцати, единственная сколько-нибудь интересная личность во всей толпе дикарей, вдруг начал харкать кровью и почувствовал сильныя конвульсии. Несчастный ребёнок был перед этим на “Звезде”, где ему подарили несколько кусков стекла, вовсе не предвидя, какое пагубное употребление сделает он из подарка. У туземцев есть привычка всовывать себе в горло и ноздри маленькие куски *тальку* (каменного сала). Вероятно, здешния поверья приписывают этим кускам силу талисмана, а может быть, дикари считают их предохранительным средством против какой-нибудь болезни. Ребёнок хотел, вероятно, сделать такое же употребление из стекла. Губы, десны и нёбо его были разрезаны в нескольких местах, и кровь безпрерывно шла у него изо рта.

Это приключение возбудило в дикарях страх и недоверчивость. Вероятно, они подозревали нас в чём-нибудь нехорошем, потому что призванный для оказания пособия мальчику колдун прежде всего счёл долгом снять с больного холстинную рубашку, подаренную ребёнку кем-то из наших. Он хотел возратить эту вещь французам, но когда те отказались принять обратно свой подарок, он бросил её им в ноги. Впрочем, один дикарь, вероятно, более

любивший даровую одежду, чем боявшийся колдовства, тотчас же подобрал брошенное.

Колдун положил мальчика на спину в одной из хижин и, встав на колени между ногами больного, давил ему изо всех сил головою и руками желудок. При этом он кричал безпрестанно, но ничего нельзя было разобрать в его крике. По временам он поднимался, сжав руки и как бы держа в них болезнь, быстро разжимал их на воздухе и дул, отгоняя прочь злого духа. Во время этой церемонии какая-то старуха в слезах кричала больному в ухо так громко, что тот, я думаю, оглох. Бедняжка страдал столько же от болезни, сколько и от леченья. Колдун дал ему, впрочем, немного отдохнуть, а сам отправился надеть свой парадный костюм. Вскоре он явился с напудренною головою и с двумя на ней белыми крылышками, придававшими его причёске вид ртутиевой шапки. Тогда он опять начал свои операции с большею уверенностью, но с таким же неуспехом. Ребёнку становилось всё хуже и хуже.

Офицеры, возвратившись на фрегат, рассказали мне всё это происшествие с малейшими подробностями. Я тотчас отправился на берег с нашим старшим хирургом, который взял с собою немного молока и смягчительного питья. Когда мы приехали к дикарям, ребёнок был уже вне хижины. Колдун, к которому на помощь явился другой, точно так же одетый, возобновил свои операции над животом, спиною и ногами мальчика. Жалко было смотреть, как они мучили это несчастное создание, страдавшее безропотно. Всё его тело было уже измято. Медики продолжали своё варварское лечение, произнося множество заклинаний. Горесть отца и матери больного, участие всех дикарей, доказывавшееся несомнительными признаками, наконец, терпение мальчика — всё это вместе составляло трогательное зрелище. Дикари, вероятно, заметили, что мы разделяем их печаль. По крайней мере, недоверчивость их значительно уменьшилась. Они позволили нам приблизиться к больному и осмотреть его окровавленный язык, который отец несчастного и ещё другой пещере безпрерывно обсасывали. Много хлопот стоило нам убедить их дать больному молока. Мы должны были сами несколько раз отведать его, пока отец, несмотря на упорное сопротивление жонглёров, согласился напоить им своего сына. При этом он принял даже от нас в подарок целый кофейник, наполненный смягчительным питьём. Колдуны сначала завидовали хирургу, но, наконец, кажется, приняли его за ловкаго собрата. Они даже открыли для него кожаный мешок, который постоянно носят у себя сбоку и в котором заключаются их



шапка с перьями, белая пудра, тальк и другия снадобья туземной медицины, но, впрочем, мешок тотчас же был закрыт, как только хирург успел бросить один взгляд на его содержание. Мы заметили также, что когда один колдун старался заговорить болезнь мальчика, другой занимался отвлечением чар, которыя, как он подозревал, мы напустили на них.

Я воротился на фрегат уже при наступлении ночи. Ребёнок страдал меньше, но постоянная рвота, мучившая его, заставляла нас думать, что стекло попало даже и в его желудок. Впоследствии оказалось, что наши догадки были слишком справедливы. В два часа ночи с фрегата услышали повторенные вопли, и с разсветом, несмотря на страшную погоду, дикари пустились на своих лодках. Без сомнения, они бежали из места, в котором царствовала смерть, и от пагубных чужеземцев, которые явились сюда на их несчастье. Впрочем, они никак не могли обогнуть западнаго мыса острова и должны были остановиться и ожидать более тихой погоды. Вскоре, однако же, сильный порыв ветра отогнал дикарей на средину пролива и рассеял их плохия пироги.

Почти в одно время с Буггенвилем посетил Магелланов пролив англичанин Валлис (Wallis), командовавший шлюпом *Суаллоу* (Swallow). Вот что рассказывает он о здешних обитателях.

«17 декабря 1766 г., около часу, я снялся с якоря. Ветер был свежий, противный, так что нам пришлось лавировать между мысом *Девы Марии* и противоположным ему *Песчаным*. Подходя к траверсу последняго, мы увидели на берегу несколько человек туземцев, которые охотились на лошадях за какими-то дикими животными. В руках они держали наготове свои пращи, но, впрочем, у нас на виду они никак не могли поймать своей добычи. Вечером, часов около девяти, едва мы успели бросить якорь, как туземцы зажгли прямо против нашего шлюпа множество огней. На разсвете мы увидели около четырёхсот дикарей, которые стояли лагерем в живописной долине, помещённой между двумя холмами. Лошади туземцев паслись позади лагеря.

На другой день мы видели на берегу множество американцев. Я вспомнил, что, по словам капитана Картерета, в этом самом месте командор Байрон нашёл великанов-пагагонцев, и послал двоих лейтенантов моего отряда (он состоял из двух судов) к берегу с приказанием не сходить со шлюпок, потому что суда мои стояли слишком далеко от берега и не могли бы их защитить в случае надобности. Офицеры, возвратившись, рассказывали, что когда картер их подошёл на близкое расстояние от берега, туземцы высыпали

им навстречу в большом числе. Это были те же дикари, которых мы видели накануне, с прибавлением новых лиц, преимущественно женщин и детей. Заметив, что наши люди не имеют намерения выйти на берег, дикари были очень опечалены. Некоторые из них, приблизившись, сколько можно было, к шлюпке, делали знаки, чтобы мы подошли к берегу, при этом они несколько раз кричали по-английски: «Англичане, выходите на берег!» Наконец, видя, что их старания напрасны, они так настойчиво хотели войти к нам в шлюпку, что мы с трудом удержали их. Офицеры предложили туземцам хлеб, табак и несколько безделиц, стараясь объяснить им, что желали бы получить за них в обмен страусов или диких зверей, но дикари не могли понять этого предложения».

Эти последние слова — *не могли понять* — напоминают мне резкую характеристическую особенность английских моряков, проявляющуюся в сношениях их с дикарями и вследствие которой последние скорее всего научаются говорить по-английски. Француз, голландец, немец, русский — все сопровождают в таком случае слова свои объяснительной мимикой, или, вернее, действуют более ею, чем старанием объяснить дикарю желаемое словами. Англичанин же, флегматически сохраняя неподвижность, завещанную ему предками, толкует дикарю требуемое им без обиняков по-своему, скороговоркою *на родном ему языке*, и если тот его не поймёт, пробормочет обычное *good deamn* — и уйдёт, словно дело сделал!

28 января 1767 г. Валлис остановился со своими судами в другом месте пролива, поблизости мыса *Галан*.

«После солнечного заката, — говорит он, — мы увидели на южном берегу большой дым. Рано утром я послал на берег несколько шлюпок за водою, и вслед за тем, как люди наши пристали к месту, где мы обыкновенно наливались водою, от южного берега отвалили три пироги и пристали к восточному, где находились наши люди. На берег вышло шестнадцать дикарей. Они остановились в некотором расстоянии от наших матросов и стали их звать к себе, знаками изъявляя приязнь. Матросы также выразили дружбу и показали дикарям несколько мелочей, в том числе нитки бисера. При виде этих вещей туземцы обнаружили удовольствие и испустили радостный крик. Наши люди старались подражать их крикам, тогда пагагонцы приблизились, продолжая кричать и смеяться. Обе группы сошлись и взаимно подали друг другу руки, туземцы получили от наших несколько подарков.

Дикари были покрыты кожами каких-то морских зверей и распространяли нестерпимый запах. Некоторые из них ели с большим аппетитом и даже с удовольствием гнилое мясо и сырую рыбу. Казалось, они чувствовали холод и торопились развести огни. Трудно понять, как они могут здесь жить зимою: погода стояла такая суровая, что часто даже падал снег. Они были вооружены луками, стрелами и дротиками, концы которых были сделаны из кремня, обточенного в форме змеиного языка. Дикари пускали стрелы и бросали копья искусно и сильно, попадая почти всегда в цель, как бы она ни была удалена.

Для добывания огня они употребляют кремень и мох, перемешанный с беловатою землёю, который также легко загорается, как трут. Потом они берут сухую траву, находящуюся здесь в большом количестве, и, положив в неё мох, размахивают ею по воздуху.

Люди наши привезли трёх дикарей на шлюп. Они осматривали здесь всё, но удостоили особенного внимания только платя и зеркало. Последнее не только изумило их, но и доставило им большое удовольствие. Взглянув в него первый раз, они тотчас же отвернулись и посмотрели на нас и друг на друга. Потом они опять оборотились к зеркалу и, отвернувшись снова, бросились осматривать заднюю сторону его. Ознакомившись, наконец, с этим предметом, они хохотали и, видя перед собою свою собственную улыбающуюся физиономию, выражали радость громким смехом.

(А мы были свидетелями впечатления, какое произвели на дикаря *звуки музыки*. Это случилось в Никобарах во время обеда. У одного из наших офицеров была гармония, и мы поставили этот ящик, как бы принадлежность столового прибора. За вторым блюдом надавили пружину, чего дикарь не заметил, усердно убирая с тарелок лакомое для него яство, то пальцами, то вилкою, смотря потому, как ему было удобнее, и кают-компания огласилась звуками весёлого мотива. Мы делали так, как будто ничего не слышим и даже не обращали на островитянина никакого внимания, чтобы он, не стесняясь, мог предаться полному изумлению. Первым движением дикаря, когда до слуха его долетели стройные и ему незнакомые звуки, было наскоро облизать пальцы левой руки, а из правой выронить вилку. Потом он осмотрелся по сторонам, как бы отыскивая певицу, затем поднял тарелку, чтоб посмотреть, нет ли под нею чего-нибудь, заглянул под стол, приподнял скатерть, повернул стул — всё ничего, а музыка, знай, наигрывает да поигрывает! Убедившись в бесполезности своих розысканий, дикарь стал посмеиваться и от удовольствия так уморительно

побрякивать, что мы, наконец, не выдержали и общим хором расхохотались.)

Впрочем, вообще они были равнодушны ко всему, что мы им показывали. Очевидно, что желания этих дикарей не простирались дальше того, чем они уже владели. Ели они всё, что только мы им предлагали, но не пили ничего, кроме воды.

Когда они уезжали со шлюпа, я отправился вместе с ними на берег и нашёл там много женщин и детей, собравшихся в том месте, где мы брали воду. Я дал им несколько мелких вещей, которыхя их заняли, но ненадолго. В обмен дикари предложили мне некоторые из своих оружий. Я думаю, во всём свете не найдётся другой такой дикой и пустынной страны, за исключением разве безлюдных мест Швеции и Норвегии. Потому-то и жители этой страны кажутся самыми жалкими представителями человеческого племени. Совершенное равнодушие их к новым предметам, конечно, даёт повод думать, что они не знакомы с теми сожалениями, которыхя так часто возбуждает неудовлетворённое желание, но с другой стороны, это же равнодушие обнаруживает их нравственное ничтожество. Оставив нас, дикари уселись в пироги и, растянув свои шкуры вместо паруса, направили путь к южному берегу, где виднелись их хижины. Мы заметили, что ни один из туземцев не обернулся взглянуть на наши суда или на нас самих. Так ничтожно было впечатление, произведённое на них новыми лицами и предметами, и так умели они забываться настоящим моментом, отрешаясь совершенно от прошедшего.

Через несколько дней я перешёл отсюда в залив *Унпрейт* (Upright), и однажды, когда люди ездили на берег за дровами и сельдереем, к нам подошли две шлюпки, наполненные американцами. Эти дикари были так же грубы и жалки, как и те, которыхя мы видели прежде. Они дрожали от холода, одежда их состояла из моржовой шкуры, наброшенной на плечи и не доходившей даже до пояса. Впрочем, мы заметили, что, принимаясь за вёсла, они снимают и эту одежду, кладут её подле себя и остаются совершенно нагими. У них было несколько дротиков, грубо вооружённых несколькими камнями и предназначенных для моржовой охоты, рыб и пингвинов. У одного, однако же, мы заметили кусок железа величиною в обыкновенные ножницы, вделанный в дерево. Но, кажется, это был, скорее, какой-нибудь инструмент, чем оружие.

Глаза у всех их были больные. Вероятно, это происходит от привычки непрерывно сидеть около дыма. Запах от дикарей был

ещё хуже, чем от лисиц, что, конечно, зависит от неопрятности, а также и от пищи, которую они употребляют.

Шлюпки их имеют около пятнадцати футов длины, три ширины и столько же глубины. Они делаются из древесной коры, связанной или жилами некоторых животных, или кожаными ремнями. Швы внутри забиты тростником, а снаружи замазаны древесною смолою, которая препятствует воде проникать в шлюпку. Пятнадцать небольших веток, согнутых в дугу, были пришиты поперёк судна на дне и по бокам, а другия — прямыя — перекинуты с одного бока на другой сверху и прочно вделаны обоими концами. Впрочем, всё это было устроено очень дурно, и вообще мы не заметили у американцев ничего, что бы показывало промышленное развитие. Я дал им два топора и несколько мелких вещей. Получив подарки, дикари поехали от нас по направлению к югу и больше не возвращались.

Стоя в здешнем заливе, мы по обыкновению посылали во все стороны шлюпки искать удобного места для якорной стоянки. На этот раз шлюпки наши ходили за десять миль к западу и нашли только два пункта, в которых можно было избрать якорную стоянку: одно находилось к западу от мыса Упрейта, в заливе *Островов*, но только вход в него и выход из бухты были весьма затруднительны. Другой, названный нами заливом *Дофина*, казался на тот предмет более удобным при хорошем, надёжном грунте. Наши шлюпки провели там ночь, во время которой к нашим людям прибыло до тридцати туземцев, которые с радостью и проворством стали выгружать из шлюпки всё, что только было в ней. Заметив это, матросы остановили дикарей. Те, видя, что им помешали, побежали к своим пирогам и вооружились длинными шестами и дротиками, концы которых были сделаны из рыбьих костей. Впрочем, они не начали сражения, а наши люди числом до двадцати двух человек не хотели выходить из оборонительного положения. Наконец при помощи нескольких подарков, сделанных дикарям, обе партии сошлись и мирно расположились вместе на острове.

30 марта мы заметили, что множество лодок с туземцами остановилось у восточного берега залива. На другой день многие из дикарей явились к нам на палубу, и мы узнали в них тех самых, которых наши люди встретили несколько дней тому назад. Они вели себя очень смиренно и уехали от нас, получив по обыкновению несколько подарков. На другой день, 1 апреля, к борту нашего шлюпа пристали две шлюпки с туземцами. Их было четверо мужчин и трое детей в каждой. Мужчины были лучше прикрыты,

чем прежние наши посетители, но зато дети явились совершенно нагая. Волосы последних были немного светлее, чем у мужчин. Дети, по-видимому, обращали на себя нежность и внимание взрослых, которые очень часто поднимали их на воздух. Я дал детям несколько ожерельев и браслетов, доставивших им, как казалось, большое удовольствие.

В то время как некоторые из туземцев были на палубе, а другие держались на своих пирогах у борта шлюпа, баркас наш отправился на берег за водою и дровами. Когда туземцы, сидевшие в лодках, заметили это, они стали громко кричать и звать своих, бывших у нас на палубе. Последние также, по-видимому, испугались и, забрав на руки детей, опрометью бросились в челноки, отвалили и погнались за баркасом, не сказав нам ни одного слова. Нельзя было угадать причины их волнения; мы видели только, что туземцы следуют за баркасом, обнаруживая несомненные признаки беспокойства и страха. Баркас шёл скорее, чем пироги дикарей, и когда он подходил к берегу, люди наши увидели нескольких туземных женщин, которыя собирали раковины между скалами. Таким образом, поведение дикарей объяснилось: бедняки боялись, чтобы мы не оскорбили их женщин. Для успокоения туземцев наши люди подняли вёсла и позволили лодкам опередить баркас. Американцы со своей стороны не переставали кричать, пока жены их не услышали и не скрылись из виду. Мужья, пристав к берегу, вытащили на побережье свои пироги и побежали за женами с величайшею поспешностью».

Вот каковы обитатели берегов пролива, открытаго Фердинандом Магелланом и чрезвычайно подробно описаннаго *Фиц-Ройем*, *Кингом* и *Дарвином* в течение девятилетней экспедиции их на судах английского королевского флота. Мы также имели в виду пройти этим проливом, но, должно быть, недостаток в подробной карте его берегов отклонил капитана от такого намерения и заставил предпочесть плавание вокруг мыса Горна, к которому я теперь обращаюсь.

Параллель мыса Горна мы пересекли 10 марта в час пополудни в долготе  $89^{\circ}12' W$  от Гринвича, а на другой день после обеда стали склонять курс к *O*. Здесь температура воздуха на шканцах доходила только до трёх с половиной градусов с плюсом, а в воде термометр показывал плюс пять.

С приближением к мысу Горну усердный *NW* начинал изменять. Заходя и пошаливая маловетриями, он сгонял нас с настоящего румба, наносил град, пасмурную, холодную и вообще дурную

погоду и, кроме того, невероятно жестокие шквалы. Иногда бывали и штилы при огромной зыби, а это, можно сказать, наказание, решительно мученье в плавании.

Наконец 15 марта в четыре часа утра мы прошли меридиан мыса Горна по параллели  $58^{\circ}7' S$  при тихом и ровном брамсельном ветерке от *NW*. Наибольшая южная широта, которой мы достигали, была  $58^{\circ}22'$ . В тот же день к восьми часам утра мы увидели купеческий бриг, шедший к *W*. Это был всего второй предмет, встретившийся нам на пути из Петропавловска, а между тем, плаванью нашему шёл сто пятый день. Можно себе представить воодушевление, которое произвело на нас это свидание со смельчаком, который вопреки осеннему времени года здешняго полушария силится обогнуть зловеший Горн.

Обогнуть мыс Горн от востока в осеннее время года редко когда удаётся. Известный наш капитан Головин боролся здесь в 1807 г. с крепкими западными ветрами около месяца и был вынужден спуститься на Мыс Доброй Надежды, где он попал в плен вследствие разрыва России с Англией. Капитан Блей, о котором я говорил выше, пробыл здесь также безуспешно более тридцати суток и лишился многих людей от распространившегося на судне скорбута (цинги. — *Ред.*).

Что же такое в самой вещи *мыс Горн*, который обходя, мореплаватели принимают столько предосторожностей? Не мыс, а небольшой *островок*, лежащий к юго-востоку от Огненной Земли, к архипелагу котораго он причисляется. Он состоит из колоссальной утесистой массы, возвышающейся, как великан, среди других островов почти на тысячу семьсот пятьдесят футов. Если не *Гарсиа Лоайза*, плававший в 1525 г., то, во всяком случае, *Франц Дрэк* пятьдесят три года спустя *первый открыл* его оконечность, которая, по новейшим наблюдениям, определена в *S* широте  $55^{\circ}58'41''$ . Название «Горн» островок получил по городу Гоорн (Hoorn) в Голландии, уроженцы котораго *Лемер* и *Шутен* были первые моряки, обогнувшие его в плавании своём в 1646 г. Они назвали таким именем этот крайний предел континента Южной Америки в честь места своего рождения.

На другой день стали постепенно склонять курс к *NNO*, так что 18 марта мы перешли параллель Горна с восточной стороны.

Под вечер того же дня мы видели множество береговых птиц, вероятно, с Фалкландских островов. Здешние альбатросы были несравненно менее пойманных мною в Индийском океане. Множество белых, чёрных и пёстрых петрелей (*Petrels*) и морских

голубей (*Sterna stolidus*, Linn.), красивых птиц океана, летали около нас стаями. Китов мы не видели. На параллели Фалкландских островов пронесло мимо нас множество морской капусты.

*Фалкландские острова* состоят из двух больших и многих малых островов и скал, окружённых каменистыми рифами. Северная часть Восточного Фалкланда очень скалиста, а южная расстилается волнообразными равнинами. Западный Фалкланд низменнее восточного, но частью также утёсист и равномерно богат хорошими лугами. Остальные островки этой группы каменисты, бесплодны, утёсисты. Климат — океанийски умерен и мало подвержен переменам. Зимой ни горы, ни поляны не бывают постоянно покрыты снегом, а летом даже не созревает рожь. Флора здешняя принадлежит горным породам Огненной Земли и бесплодной почвы Патагонии, да и та прозябает исключительно только в низменной части островов. На высотах она не может держаться от сильных штормов, бушующих здесь с неимоверною жестокостью, особенно во время осенних равноденствий. Замечательное и полезное для скотского корма растение представляет здесь трава *туссак*, которую покрыты острова всего архипелага словно лесами миниатюрных пальм.

Совершенное отсутствие лесов было до сих пор причиною, что колонизации на этих островах не удавались, хотя они чрезвычайно как важны по положению, которое занимают Фалкландские острова как бы на рубеже трёх великих морей. Англичанин *Девис* первый увидел эту группу в 1592 г., но *Гоукинс* в следующем году в точном смысле слова первый *открыл* их науке, присвоив всему архипелагу идиллическое наименование «Страны дев Гоукинса», за которой впоследствии (1689 г.) утвердилось нынешнее название. Первая попытка заселить эти острова предпринята в 1764 г. французами. Они и до сих пор называют всю группу *Малуинами*, les Malouines. Но я упоминал уже, что в то время Испания потребовала их себе на том основании, что острова эти составляют в некотором смысле часть континента Южной Америки. После продолжительных переговоров, Франция, наконец, согласилась уступить испанцам колонию за условленное вознаграждение, и *Лас Мальвинас*, как испанцы называли тогда Фалкланды стали заселяться негодьями и преступниками из Буэнос-Айреса. В 1772 г. и Англия основала на них колонию на северной стороне Западного Фалкланда, однако же через два года она уничтожилась, точно так же, как и основанная испанцами. Через несколько лет опять переселили сюда преступников из испанско-



американских колоний, и французский Порт Сан-Луи превратился в скромную Гавань Пустыни, Puerto de Soledad. Впрочем, и это предприятие не увенчалось успехом, так что к началу нынешнего столетия на обоих Фалкландах остались только огромные стада диких лошадей и рогатого скота.

Между тем, китоловныя суда продолжали заходить в спокойныя бухты здешних берегов, и в 1820 г. новая Аргентинская Республика основала на них факторию, уничтоженную англичанами спустя восемнадцать лет. С тех пор Англия владеет этим архипелагом. В 1841 г. она, наконец, решилась усердно содействовать заселению этих островов. Развивающаяся на них колония насчитывает ныне до ста шестидесяти человек жителей обоого пола, занимающихся преимущественно скотоводством. Китоловам такое учреждение составляет большое благодеяние.

Медленное плавание Южным Атлантическим океаном было причиною, что нам пришлось испытать силу здешних жестоких шквалов от *NW*, замеченных мореплавателями между параллелями 38 и 45° и господствующих в этих местах преимущественно в осеннее время года. Однако же мы хладнокровно выждали веяния тёплых и кротких ветров, и чудное тропическое солнце благодетельно стало отогревать наши души, оледеневшая было от горнских холодов, града и прочаго ненастья.

Наступил апрель, и *первое* число его ознаменовалось торжественным обманом. В кают-компании только что собрались, было, пить чай, как вдруг весёлый возглас вахтенного лейтенанта в люк: «Берег виден!» невольно заставил всех выбежать наверх. Мало того: буфетчик и вестовые не замедлили передать радостное известие в жилую палубу, откуда каждый, кто только мог, поспешил выйти наверх. И что ж? Обман, жестокий, немилосердный обман, на который, впрочем, нельзя было гневаться. Насмешливое восклицание: «Первое апреля, господа!» заставило, разумеется, каждого подсадовать только на собственную доверчивость и спуститься опять к чаю. Между тем, горькая шутка подала повод к приятным толкам о берегу, который мы благодаря ровным попутным ветеркам увидели к вечеру 6 апреля. В полночь глубина по лоту оказалась в тридцать две сажени, тогда мы поворотили от берега на левый галс, к *OSO*.

С рассветом следующего дня мы поворотили снова на правый галс, чтоб приблизиться к берегу, а в полдень находились уже от мыса *Каирокки* в шестнадцати итальянских милях. Но тихие противные ветерки, перемежаясь с несносными штилями, медленно

подвигали нас вперёд и как бы смеялись над нашим стремлением к берегу и магической команде: «Из бухты вон!»

Так мы провели и 8 апреля.

Нельзя довольно верно передать торжество моряка, когда он после долгого, утомительного перехода видит синеющий вдали берег! Хотя чувство это мною и испытано, но я не берусь его описывать. Не забудьте: мы подходили к берегам роскошной Бразилии после *статридцативосьмидневно*го перехода! Каков такой переход на самом деле? Четырнадцать с половиною тысяч миль (так велика была сумма суточных генеральных курсов) — это без малаго двадцать пять с половиною тысяч вёрст! И после всего этого в виду берега проштитевать ещё трое суток! Какое нужно терпение моряку, котораго сама природа так жестоко испытывает...

На другой день в восьмом часу утра мы увидели на *Noto* маяк *Raza* (*Raza*), находящийся на небольшом островке, лежащем в восьми милях от входа на рио-жанейрский рейд. Этот маленький островок куплен у бразильского правительства английскими купцами. Они построили на нём прекрасный каменный маяк, немало облегчающий приход с моря к здешнему рейду, который, можно сказать, служит перепутьем решительно для всех судов, идущих в Великий и Индийский океаны.

Около маяка *Raza* мы продержались под малыми парусами всю ночь, чтоб дожидаться морского ветерка. Конечно, читателям моим известно, что при всех берегах тропических стран или жаркаго пояса господствуют *морские* и *береговые* ветры. Береговой воздух, согреваясь в течение дня несравненно скорее морского, образует таким образом разреженное пространство, в которое стремится морской воздух. Вот от чего происходит направление «морского ветра», дующаго, следовательно, *в течение дня*.

Между тем, к ночи, когда атмосфера береговаго воздуха, сгущёнаго во время дня сильными испарениями, делается несравненно плотнее морской, она должна стремиться, в свою очередь, в относительно разреженное пространство морского воздуха, производя таким образом «береговой ветер», который дует *по ночам*. Эти два ветра, прохладяя атмосферу знойнаго климата, делают его довольно сносным и начинаются обыкновенно спустя два-три часа по солнечном восходе и закате. Промежуток времени между одним ветром и другим сопровождается безветрием, которое перед началом морского ветра составляет самую тяжёлую часть дня в жарком климате.

С разсветом следующего дня нам представился в полном величии вход рию-жанейрского рейда, но береговой ветер не переставал. Нужно было иметь терпение и — ждать!

Но вот, наконец, заштило, и к одиннадцати часам утра подул морской ветерок. Не теряя нисколько времени, мы тотчас поставили паруса и, преодолев, таким образом, препятствия, были ко второму часу пополудни при входе на рейд милостиваго Рио, по левую сторону котораго величественно возвышается *Сахарная голова* (Pao d'assucar), а по правую белеет форт *Санта-Круц*, небольшое, но сильное укрепление, с котораго невидимые голоса ревели нам в рупор обычные вопросы, делаемые купеческим судам. Унылый гул колоколов с множества городских церквей и монастырей торжественно потрясал воздух, и мы невольно переносились мыслию на родину. Второй год нашего странствования был уже на исходе.

Наконец мы вошли в воды, омывающия берега города и его окрестностей. Рейд стал принимать величественный вид. С левой стороны к северу разбросаны были домики, и вскоре *Ботафого*, *Прайя-де-Фламинго*, *Прайя-де-Лузия* и *Глория* — окрестности Рио представили ряд жилищ по берегу, за которым горделиво обрисовывался силуэт *Корковадо*, высочайшей горы окрестности Рио. Множество военных судов, расположенных на рейде отдельными группами, и пестрота флагов разных держав оживляли картину рейда. С прибытием нашим увеличилось как число, так и пестрота их. Флаг мощной России гордо красовался посреди английского, американскаго, французскаго и бразильскаго флагов.

Воцарившаяся у нас тишина при входе на рейд была, наконец, прервана громогласным: «Из бухты вон!», и семидесяти пятипудовой якорь наш, погружаясь с быстротою молнии в пучины рейда, сучил нетерпеливо канат. Радость наша была выше всякаго описания.

Едва мы успели поправиться уборкою парусов, как к борту нашего «Або» спешили уже щегольския военныя шлюпки с поздравлениями. Это не этикет, а радушная вежливость между моряками. Первою из них была шлюпка французскаго контр-адмиральскаго фрегата, стоявшаго здесь на станции. За нею посетили нас с командорскаго корабля Северо-Американских Штатов, английскаго и бразильскаго (корпуснаго) фрегатом.

Первое впечатление, производимое столицею Бразильской Империи на прибывшаго к ней с моря, очень благоприятно. Город раскинут среди роскошной тропической растительности, на берегу,

украшенном прихотливою, веселящею взор зеленью косогоров и в виду двух гигантов — *Сахарной головы* и *Корковадо*. На противоположной стороне красиво тянутся простенькия строения *Сан-Доминго*, *Прайя-Гранде* и других предместий, а к северу задний план этой широкой картины составляют *Органнья горы*, величественно возвышающиеся вдаль над густыми лесами. К этому надобно ещё прибавить для полноты описания оживлённую деятельность множества здешних лодок, *фалу* (так называются в Рио-Жанейро большие лодки, употребляемые для перевозки клади и других тяжестей. Вооружение этих лодок состоит из двух больших латинских парусов, а на случай безветрия употребляются два весла), сновавших по всем направлениям рейда, и маленьких пароходов, перевозивших пассажиров с одного берега губы на другой.

Впрочем, несмотря на всю привлекательность такой панорамы, покрытой прелестнейшим в целом свете небом, я предпочёл ей занятие с лодочником, смуглым, загорелым португальцем, который привёз нам прекрасных плодов, зелени и свежего мяса, словом, вещей, которых мы даже *не видали* в течение полугода! Последний запас провизии мы сделали в Манилле в июле 1841 г., а теперь, говорят, был апрель 1842 г.: почти год! Трудно на такое время запастись чем-нибудь, кроме гороху да солонины!..

С отдачею якоря на рио-жанейрском рейде мы имели в виду довольно большой отдых после совершенного утомительного плавания. Нам было необходимо осмотреть весь рангоут, исправить бегучий и стоячий такелажи, проконопатить палубу, которая походила в последнее время на решето, починить гребные суда, которых были, за исключением баркаса, в самом плачевном состоянии вследствие нежданного визита неуклюжого вала океана, и — главное — дать случай отдохнуть и освежиться команде, утомлённой продолжительностию статридцативосьмидневного перехода. Все эти и другие важныя обстоятельства задержали нас довольно долго в Рио, на рейде котораго нам пришлось простоять одиннадцать недель. Разумеется, в это время мы успели вполне насладиться восхитительною природою Бразилии, которая, действительно, стоит того, чтобы потом говорить о ней с восторгом и удивлением.

Первый вечер, который мы провели на рейде Рио-Жанейро, подействовал на нас, утомлённых однообразием океана, с какою-то особенною благотворною силою. И действительно, в вечере этом было много поэтически прекраснаго. Отдалённый шум морского прибоя гармонировал мёртвой тишине, царствовавшей на рейде. Над головою раскидывался неомрачённый тёмно-голубой

небосклон с неисчислимым множеством звёзд, фантастически отражавшихся на спокойной поверхности обширного рейда. О, дни былые, дни минувших лет! С каким невыразимым восторгом я вспоминаю о вас...

Обширная рио-жанейрская бухта имеет около пятнадцати миль в длину (по меридиану) и до шести миль в ширину. Столица Бразилии, составляя для Южной Америки один из главнейших приморских портов, бывает постоянно оживлена торговою деятельностью множества заходящих сюда коммерческих судов, число которых год от году увеличивается. В прошедшем году (1841-м) оно доходило до восьмисот пятидесяти, не говоря о каботажных судах, которых насчитывали более двух тысяч. В том же году в отходе состояло: первых до тысячи тридцати, а последних — около двух с половиной тысяч. Главнейшие продукты к вывозу: сахар, кофе, рис, ром, рога, кожи, ипекакуана и табак. Привозятся преимущественно водка, спирт, пиво, сыр, масло, соль, стекло, уксус, свинцовые белила, пшеница и вино. О вывозе кофе предлагаю здесь несколько любопытных цифр, объясняющих быстроту, с которою развивалась здесь эта отрасль торговой промышленности. В 1820 г. вывоз кофе простирался до 175 000 мешков; к 1826 г. он увеличился до 260 000; в 1831 г. — до 428 249; в 1835 г. — до 647 438; в 1839 г. — до 889 324, а в 1841 г. вывезено более 904 050 мешков. Главнейшая часть бразильского кофе идёт в Северо-Американские Соединённые Штаты, в Гамбург и некоторые порты Средиземного моря.

Рио-Жанейро, насчитывавший во второй половине XIV столетия всего до двух с половиной тысяч жителей и около шестисот человек войска, стоит теперь наряду с первыми городами Нового Света. Население этого города, возведённого на степень столицы Бразилии, особенно увеличилось от значительной эмиграции португальцев, которые в числе почти двадцати тысяч последовали за королём. Поэтому немудрено, что бразильские обычаи быстро покорились влиянию европейских, от чего в некоторой степени страна эта утратила колорит оригинальной самобытности. Большую часть населения вообще всех португальских штатов Бразилии составляют *европейские португальцы* (Portuguezes, или Filhos da reino); потом *португальцы, родившиеся в Бразилии* (Brasileiros); далее *мулаты* (Mulatos, потомки от белых и негров); *мамелюки* (Mamelucos, потомки от белых и индейцев); *негры* (Negros, африканские уроженцы); *креолы* (Creolos, негры, родившиеся в Бразилии); *карибокосы* (Caribocos, потомки от негров и индейцев) и *индейцы*

(Indios, первобытные обитатели Бразилии, между которыми были найдены цивилизованные Caboclos и племена, ещё по сию пору оставшиеся в диком состоянии, каковы Gentios, Tapuvas и прочие). Все разноцветные народы эти появляются в Рио во множестве, исключая, однако ж, племена Tapuvas, образцы которого весьма редки на улицах города.

Васкончелло разделяет первобытные племена восточных берегов Бразилии на два класса. К первому он причисляет полуобразованных индейцев (Indios mansos), а ко второму — дикие орды, известные под общим именем Tapuvas. Главным пропитанием индейцев, как и негров, служат два растения: *майс* и *мандиока* (*Jatropha Manihot*, Linn.), плантации которых разведены здесь в огромных размерах.

19 апреля мы праздновали на нашем транспорте Пасху. Но она не была на этот раз так весела, как за год тому в Индийском океане. Какая-то невольная грусть проглядывала в нашем веселье... Чего-то недоставало на этот раз, и это «что-то» выразалось на физиономиях моих спутников, припоминавших тот же праздник в прошлом году.

Между тем, начались в свободное время съезды на берег. Я не съезжал, однако, довольно долго, несмотря на естественное желание вступить на землю, почувствовать под ногами твёрдую и не шаткую опору, от чего я почти отвык, не зная этого удовольствия по крайней мере полгода. Возвращавшиеся с берега рассказывали мне разные разности, между прочим, и то, что, несмотря на щегольское устройство первого отеля города, какого-то господина или госпожи Pharoux, обществом наших офицеров предпочтён прекрасный Lodging house мистера Гарднера. Устройство, комфорт, table d'hote и умеренная плата — около трёх рублей серебром в сутки — восхвалялись моими повествователями и довели, наконец, до того, что жизнь у мистера Гарднера, весьма гостеприимного американца, они стали сравнивать с прекрасною, спокойною семейною жизнью, далекою от трактирной, всегда шумной, безпокойной и более или менее женированной. Тут дело объяснилось: у почтенного Гарднера была прекрасная дочь, лет восемнадцати, которая, между нами будь сказано, свела впоследствии многих решительно с ума. Рассказы о ней были или пламенны и красноречивы, или колки и насмешливы, смотря по душевному состоянию рассказывавшего. Я слушал, охотнее верил первым — прости мне, Т.! — и мысленно враждовал, однако, с тою, которая так искусно и в такое короткое время умела завербовать сердца моих спутников. Странное чувство какой-то

необъяснимой, заочной антипатии волновало меня, и я твёрдо «решился» не посещать Гарднера во всю нашу стоянку. Невольно улыбаюсь, припоминая это забавное пожертвование! Однако же судьба хотела мне подтвердить непреложную истину, что человек не должен загадывать вперёд.

Прекрасный и обширный рио-жанейрский рейд представляет вполне безопасную и спокойную якорную стоянку. Говорят, впрочем, что здесь случаются иногда жестокие порывы от *NW*, которые в состоянии сдрейфовать судно с якоря. В бытность нашу на здешнем рейде, мы имели всего раз как-то, спустя полчаса по солнечном закате, довольно свежий порыв от *WSW*. Но он был слишком слаб, чтоб сдрейфовать судно. Конечно, если б наш якорь был брошен не чисто, так что канат мог бы опутывать якорную лапу, то очень немудрено, что нас подрейфовало бы при этом случае. При отдаче якоря у нас выпускали каната (цепного) немногим более глубины, на которой становились. Потом, по мере заднего хода, постепенно потравливая, отдавали вдруг значительную бухту. От этого якорь был всегда чист, потому что в тихое время судно ходило около канатной бухты. Жаль, что не все соблюдают это *правило* при отдаче якоря с цепным канатом: бух-таки прямо сажены с тридцать!

...Однажды под вечер тихаго и прекраснаго дня я расхаживал по шканцам с Т. и Ю., припоминая наше петропавловское житьё-бытьё. Игривыя воспоминания деятельно одушевляли нашу беседу и довели, мало-помалу до того, что мы условились ехать на другой день на берег. В числе условий было, безспорно, и то, чтоб ни за что не заходить к Гарднеру. К чему это было, я, право, признаться, не припомню. Знаю только, что виновницей всему была мисс Элиза, дочь Гарднера, которая, прошу заметить, не нравилась моим товарищам. По крайней мере, они сами так говорили. Настало, наконец, и утро следующего дня. Мы неслись к берегу на лёгонькой шлюпке и через полчаса были уже у пристани огромной городской площади *Largo do Paso*, на которой несколько левее пристани помещался большой дом с вывескою, которая гигантскими буквами извещала, что здесь великолепный *Hotel Pharoux*. Мы пошли наискось площади, правее, в улицу *di Reita*. Эта огромная площадь была ещё в недавнем времени, лет десять тому назад, местом отвратительной торговли невольниками. Связанные негры наполняли её, совершенно как бараны, приведённые на продажу.

Идя площадью, мы прошли мимо дворца бразильскаго императора, зданія, не отличавшагося архитектурою от прочих строений

города. Часовые небрежно расхаживали около своих постов, иные из них курили сигары!

Правее от нас и ближе к берегу красовался огромный гранитный обелиск, к которому проведены трубы водопровода *Кариока*, получающего своё начало в горах. Они поддерживаются каменными арками, построение которых относят к очень далёким временам, и соединяются в бассейне обелиска помпами, накачивающими пресную воду. Устройство этого огромного водопровода, оконченного в 1740 г. и имеющего значительное протяжение — около четырёх вёрст, стоило правительству больших издержек. Кроме того, к площади Largo do Paso примыкают ещё два больших здания. Это церковь *Божией Матери*, фасад которой довольно изящен, и *императорская капелла*, не представляющая ничего особенного по наружному виду.

Пройдя всю площадь, мы очутились в Rua di Reita, по которой нам следовало пройти в главную улицу города. Однако же, почувствовав аппетит, мы завернули предварительно в один из первых попавшихся ресторанов и потребовали легкий завтрак. Отсюда мои спутники указали мне на одну дверь противоположной стороны улицы и на ней чёрную жестяную дощечку с белыми буквами, гласившими: T. W. Gardner, № 14.

— Да, да, друг, — говорил Т., ударив меня по плечу и взглянув в окна бельэтажа. Но тёмно-малиновые шерстяные занавесы не позволили его взору проникнуть в глубину комнат, скрывавших предмет вздохов большинства моих спутников и сослуживцев.

Но вот мы и в великолепной улице столицы Бразилии, в Rua d’Ouvidor, улице, составляющей для Рио-Жанейро то же, что Невский проспект для Петербурга. Несметное число магазинов, которыми она унизана, были завалены щегольскими изделиями и безделками Парижа. К числу самых изящных принадлежит в особенности магазин госпожи Фино, прелюбезной цветочницы. Эта бойкая и витиеватая парижанка, артистка fleuriste, prepares великолепнейшие цветы из перьев роскошных птичек, которыми наполнены в изобилии леса благословенной Бразилии. Цветы эти так живы, так натуральны, что нельзя надивиться искусству, с которым подобраны в них краски. Это решительно chef d’oeuvre искусства. Для выделки их необходимо иметь необыкновенное терпение, простаго будет недостаточно.

Одно, в чём справедливо можно бы упрекнуть улицу d’Ouvidor, как и вообще весь город, это неприятная и поражающая нечистота на самых тротуарах. Кроме того, по вечерам гораздо безопаснее



ходить серединою улиц, потому что около домов можно подвергнуть себя очень не ароматическому орошению какими-то отвратительными нечистотами, ниспадающими из окон верхних этажей. Неужели это дозволено в столице Бразилии?

Переходя по разным улицам, украшенным лёгкими зданиями новейшей архитектуры и неуклюжими домами прошлаго столетия с железными балконами, мы встретили от двадцати до тридцати человек негров, которые несли на головах большие мешки кофе, каждый пудов по пяти весом. Бедняки не шли, а бежали рысью под предводительством загорелаго португальца, вооружённого объёмистою камышевою тростью. Этим орудием наказывают несчастных негров за малейший проступок, почитая их не только скотами, но гораздо хуже их. Вот доказательство: если негр заработал своему господину сумму, которую тот заплатил за него, то владелец готов убить своего невольника по самой ничтожной причине. Безчеловечное обхождение бразильцев и португальцев с неграми не имеет никаких границ. Оно гадко, отвратительно для европейца. Не редкость, например, быть на улицах Рио-Жанейро свидетелем самых немилосердных побоев, достающихся на долю бедных невольников. Нужно, впрочем, благодарить за обычай, который спасает иногда этих несчастных. Всякий прохожий, видя наказание провинившагося негра, имеет право махнуть рукой — знак, который прекращает наказание и даёт невольнику помилование. Узнав об этом, однажды кто-то из нас спас одну старуху-негритянку от палки, которая очень усердно разгуливала по согбенной спине бедной женщины. И в чьих руках была эта палка, как бы вы думали, читатель? Тоже женщины, очень недурненькой португалки или бразильянки, с которой, пожалуй, при случае можно бы пуститься в нежности, разумеется, для человека, не знакомаго с ея способностью к таким предосудительным поступкам.

В этом отношении мнения путешественников довольно различны. Так, например, автор описания «Reise nach Brasilien», по видимому, утверждает, что с неграми, говоря вообще, обходятся хорошо. Не знаю наверно. Плантации я не посещал, но с тем вместе могу не без оснований сомневаться в справедливости его слов потому, что в городе, в Рио, в котором я провёл три месяца, имел несчастье убедиться, что с неграми обходятся *не по-человечески*.

Однако я обращаюсь к неграм, которых мы встретили на улице за работою. Исполняя эту трудную, изнурительную работу головою, несчастные негры редко когда бегут молча. Они размеряют свою рысь по такту какого-нибудь напева, разумеется, всегда грустна-

го и унылаго. Для аккомпанимента они употребляют особаго рода гармонику. Она состоит из коры кокосоваго ореха, на которой натянуты две-три металлических струны. Унылый и прерывающийся одышкою напев песни вторит довольно удачно звукам диковиннаго инструмента, но весь ensemble печален в высшей степени и невольно раздирает душу непривычнаго к подобному зрелищу человека, ещё не совершенно огрубевшаго от ежедневных встреч с подобными процессиями. По крайней мере, такое грустное впечатление произвёл на меня вид этих несчастных тружеников.

Побродив до обеда по улицам величаво разбросанной столицы и сделав неизбежныя в таких случаях закупки, мы собрались вечером во французский театр. Он находится вблизи дворца, в квартале весьма грязном и неопрятном, нисколько не гармонирующем зданию «Сан-Франциско», в котором он помещается.

Здесь кстати заметить, что в Рио есть итальянская опера и балет. Однако ж я не был ни в первой, ни в последнем, что, разумеется, непростительно. Театр, на котором даются эти представления, находится на Конституционной площади, и при открытии его в 1812 г. получил наименование «Сан-Хоао».

Пьесу давали знакомую, «Стряпчий под столом». В восьмом часу мы сидели уже в креслах небольшого, но миленькаго и со вкусом устроеннаго театра, который по своей миниатюрности кажется совершенно игрушкою, каким-то карточным домиком: дунул — и всё разлетится! Между тем, оркестр шумел, места наполнялись. По окончании увертюры взвился занавес. Умалчивая об игре довольно плохих артистов, я мимоходом замечу, кто занимал здесь в то время (чего добраго, ещё и теперь!) роли первых любовниц. Это старинная знакомая петербургской публики, m-lle Caroline, находившаяся некогда в составе нашей французской труппы. Спектакль кончился в одиннадцатом часу, а к двенадцати мы были уже на транспорте.

Город *Рио-де-Жанейро* или *Сан-Себастиан*, как преимущественно называют столицу Бразилии в официальных бумагах, был основан в 1567 г. Спустя двести лет его переименовали в столицу Бразилии, и теперь он составляет один из обширнейших городов Америки. Рио-Жанейро лежит в 22°54' S широты и 43°10' W долготы от Гринвича. Поэтому город пользуется прекрасным климатом, так что в зимние месяцы не бывает менее восемнадцати, а летом более двадцати восьми градусов тепла. Город построен на юго-западной стороне залива, на низменном месте, окружённом затей-

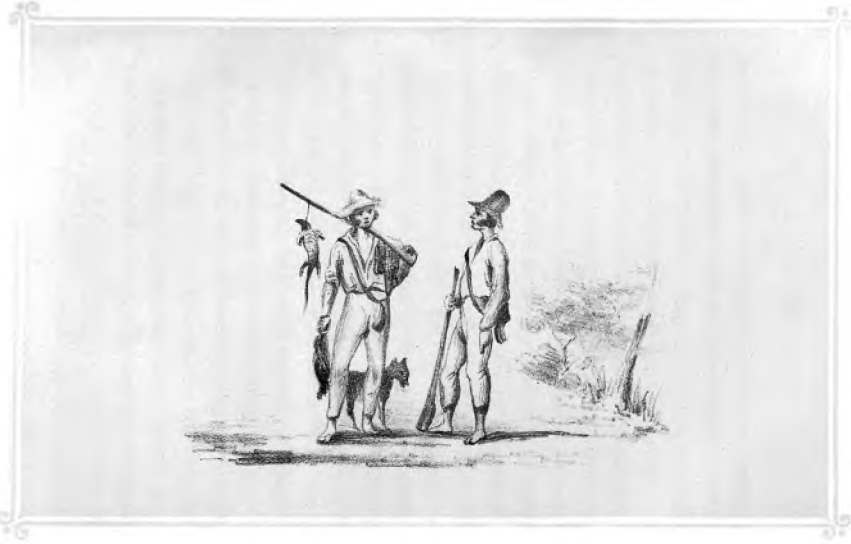
ливо изрытыми горами. Он разделяется обширную площадью на две части, из которых западная называется Новым городом, а восточная — Старым. В нём семь приходов, в которых несколько церквей, но о них я уже говорил. Рио богат также семинариями и монастырями. Самый замечательный из них воздвигнут на горе, возвышающейся над городом. Внутренность монастыря достойна внимания по удивительной резьбе. Картины и символические фрески грубы, испорчены временем и не заслуживают особенного внимания.

К замечательностям города и его окрестностей надобно отнести загородный дворец бразильскаго императора, называемый Сан-Кристоф, арсенал, монетный двор, биржу, таможню и ботанический сад. Жителей полагают до ста сорока тысяч, в числе которых весьма немного бразильцев. Главную часть населения составляют португальцы, мулаты, европейские негоданты и негры. Торговля в руках англичан, французов, американцев и итальянцев. Бразильцы и португальцы слишком ленивы для торговой деятельности. В этом отношении они вполне поддерживают свою репутацию ленивейших народов в мире.

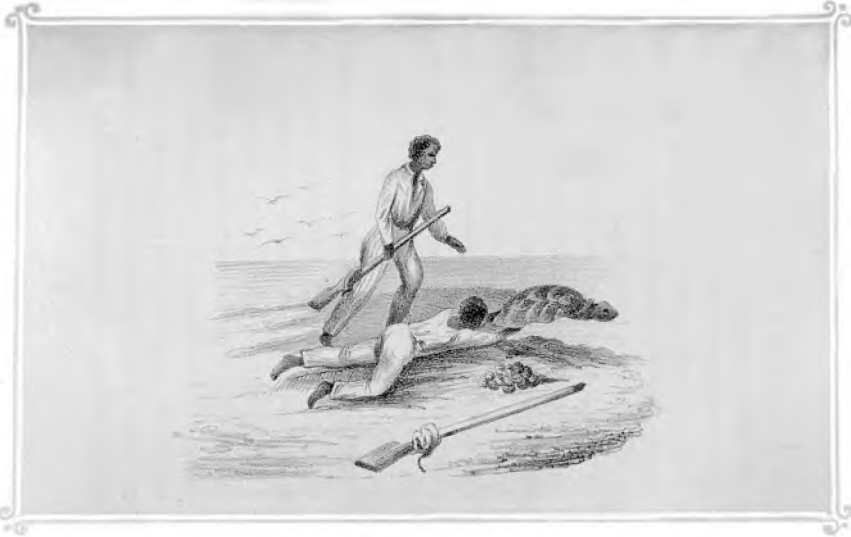
Сибаритство их происходит, быть может, от того, что здесь великое множество праздников. При всех этих торжествах водится престранное обыкновение потешаться на улицах различными фейерверками, бенгальскими огнями, шутихами и тому подобным. Идёшь, бывало, по улице в подобное празднество, как вдруг под ногами взрывает шутиху. Невольно, конечно, испугаешься, даже при всей храбрости, которую нужно же допустить в моряке...

И кто же, как осмотришься, был виновником вашего испуга, положим, самага комического? Какая-нибудь миленькая смуглянка-португалка, продолжающая в вас бросать римския свечи, громко и от души смеясь сальто-мортале, к которому вы некоторым образом невольно должны были прибегнуть в момент взрыва негодной шутихи!

В отношении к фруктам Рио богат удивительным разнообразием. Вы найдёте на рынках прекрасные апельсины, манго, финики, виноград, гоявы (*Psidium pyrilarum*, Linn.), ананасы (*Bromelia Ananas*, Linn.), несколько родов бананов, между которыми особенно вкусны так называемые *da terra*, наконец, кокосовые орехи, дыни (*Melancias*) и множество других фруктов. Впрочем, может ли быть здесь недостаток в подобных естественных произведениях, когда, сколько известно положительно, сахарный тростник был найден в диком состоянии около нынешняго Рио-Жанейро?



*Бразильскій охотникъ.*

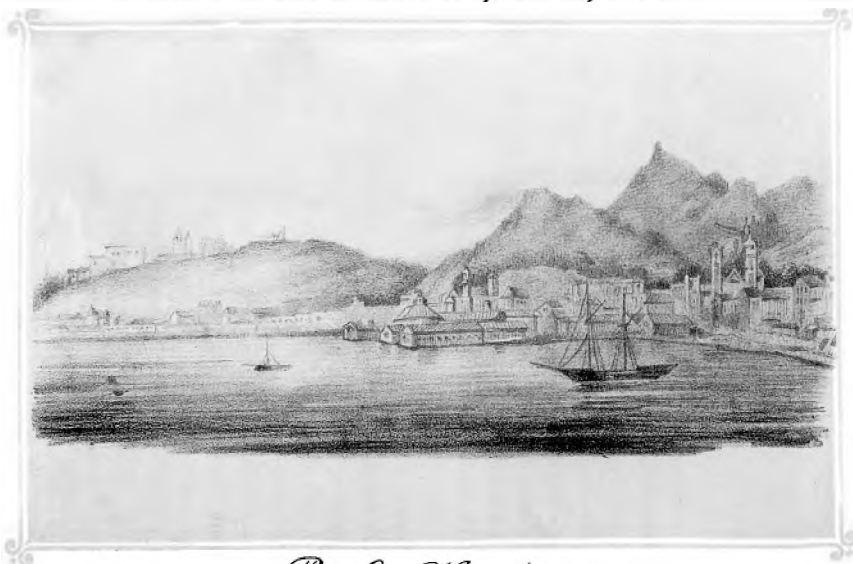


*Береговая черепаха.*

Иллюстрации из книги Г. К. Блока



*Входъ на Рио-де-Манейръскій рейдъ.*



*Рио-де-Манейро.*

«Два года из жизни русского моряка»

Бразильская Империя разделяется на восемнадцать областей. Она имеет значительныя сокровища в богатых рудниках драгоценных металлов и, невзирая на это, всё-таки сильно истощена в финансовом отношении. Вот последствия безпрестанных внутренних смут, вследствие которых правительство нашлось вынужденным передать свои рудники на откуп английским купеческим компаниям, отчего натурально весь кредит империи теперь в руках англичан. Богатейшия области Бразильской Империи, в которых находятся рудники, называются *Минас-Жераес* и *Гояз*; в особенности первая из них обладает несметными богатствами, хотя в начале нынешняго столетия некоторые положительные люди полагали, что богатство ея совершенно уже исчерпано. Кроме того, как известно, в здешних рудниках много алмазных мин.

Вот, между прочим, интересный анекдот, рассказанный капитаном Головниным в его вторичном путешествии вокруг света, совершённом в 1817 г. Какой-то *учёный*, родом британец, путешествовавший по Бразилии лет за десять до прибытия капитана Головнина, сумел исходатайствовать позволение тамошняго правительства осмотреть алмазные мины с правом не быть останавливаемым на заставах, где обыскивают обыкновенно всех путешественников с ног до головы, даже разбирают сёдла, чтоб предупредить всякий тайный вывоз драгоценных камней. Воспользовавшись таким правом, весьма снисходительно дарованным ему бразильским правительством, учёный англичанин вывез в своё отечество большия сокровища и к довершению открыл в Лондоне *магазин* драгоценных камней. Но это, положим, предосудительная сторона слабого человечества. «*Gelegeiiheit macht Diebe*», — говорят весьма справедливо немцы. Незачем было и давать подобнаго позволения. Не угодно ли будет, однако, выслушать финал, которым англичанин довершил свой поступок. Он издал в свет небольшую брошюру, в которой описал до малейших подробностей все плутни и хитрости, употребляемая в Бразилии при тайном вывозе алмазов. Этого мало: он назвал даже по именам всех чиновников, которые участвуют в таких злоупотреблениях. Бразильское правительство, получив его брошюру, приказало их всех перевешать, чем дело и было покончено.

В окрестностях Рио есть прелестный водопад, известный под именем Тежуко. Однажды мы решились к нему отправиться и нарочно съехали на берег с вечера, чтоб с разсветом следующаго дня пуститься в путь и, воспользовавшись, таким образом, утреннею прохладою, быть к знойному полдню на месте. Шлюпка была готова,

мы понеслись к берегу. При этом я обязан, однако, сообщить, для собственного оправдания, что в числе нашего общества, всего пятерых, было трое равнодушных к дочери Гарднера. Мудрено ли, что прибыв к берегу, все предпочли остановиться в его Lodging-house? Я шёл рука об руку с моим Т. и нехотя следовал за своими сослуживцами...

Подойдя к роковому порогу, мы все остановились по поводу прений о весьма важном вопросе: в которой конюшне нанять лошадей? Наконец, условившись, трое отправились выбирать ретивых, а многоуважаемый мною П. Я. и ваш покорнейший слуга — наверх, к Гарднеру. Входим. Зала пуста. Вскоре послышались, однако, частые шаги лёгкой поступи, сопровождавшиеся приятным шелестом шёлкового платья.

В дверях показалась девушка лет девятнадцати. Её тёмно-русые волосы и прелестные голубые глаза, обведённые густыми бровями, украшали правильный и интересный оклад лица, которому чудный миниатюрный ротик с мелкими, как жемчуг, зубками придавал невыразимую прелесть. Она приветливо поздоровалась с моим спутником и дружески и грациозно протянула ему свою пухленькую ручку для пожатия.

Откровенно сознаться, присутствие этой живой и решительно прелестной miss мне было приятно. Я любовался ею и мысленно сожалел, что потерял столько драгоценного времени, не посещая, действительно, прекрасный Lodging house Гарднера. Мне стало даже досадно на Т., который, Бог знает почему, как будто старался всегда отзывать о ней если не дурно, то всё же, по крайней мере, не в её пользу. Уж не чувство ли ревности побуждало его к этому? Однако же спутники наши вскоре вернулись и объявили, что лошади были заказаны к четырём часам утра.

Вечер мы провели весело. Эта юная обворожительная американка резвилась совершенно как милый ребёнок. Серебристый звук её голоса магнетизировал моряков, спокойных, довольных своим настоящим положением! Father и Mother её чрезвычайно полюбили русских, которые преусердно занимали их своими рассказами и болтовнёй. Пробыло десять часов, и мы разбрелись по номерам.

На другой день, в пятом часу утра, мы потянулись шажком по сонному Рио-Жанейро, а через два часа выехали уже далеко за город. По обеим сторонам довольно широкой и пыльной дороги среди прихотливой природы тянулись дачи знатных и богатых людей столицы, убранные густым плющом. В садах были всюду

бананы, каштаны и апельсины — но зато ни одной берёзы. Горы, одетые ещё утренним туманом, представляли попеременно живописные пейзажи, убранные кофейными, банановыми, апельсиновыми и каштановыми деревьями. Прелестны подобные прогулки в тамошних благословенных краях! Едешь, бывало, по аллеям, усеянным самыми зрелыми тонкокожими апельсинами. Невольно, конечно, соблазнишься, придержишь коня к стороне, с разборчивостью лакомки выберешь дерево, остановишься у него и нарвёшь самых аппетитных апельсинов, сколько душе угодно! Приятно и как дешево!

Плантации маниоки, сахарного тростнику и апельсиновых деревьев, составлявшие там и сям самые пышные леса, сменялись по временам живописными *вендами* (так называются здесь небольшие дома, находящиеся при столбовых и просёлочных дорогах. При них устроены рестораны, в которых путешественник найдёт прохладительное и что-нибудь из съестного), окружёнными группами банановых деревьев и кокосовых пальм. Самые разнообразные цветы, от ярко-пунцового до тёмно-голубого цвета, пестрели по обеим сторонам дороги, довершая живописность ландшафта, от которого веяло ясином, флорипандио и туберозами. Чистый тропический воздух этой окрестности Рио был наполнен звуками множества прелестных птичек. Среди ветвистых деревьев мелькала, как яхонт, бразильская *танагра* (Tanagra), небольшая тёмно-малиновая птичка, которую французы называют *la rouge*. В иных местах показывались колибри, арары и длиннохвостая кукушка кирпичного цвета. Райские птицы не встречались в числе их.

Кстати, о райских птицах. Аморетти рассказывает, что рыцарь Пигафетта первый объяснил европейцам, что райская птица (*avis paradisica*, Linn.) точно так же, как и другие пернатые, имеет ноги. Известный естествоиспытатель *Альванде* по этому поводу даже упрекал сочинителя, как за ложь, потому что в Европе тогда все учёные были убеждены в противоположном тому, полагая, что она без ног, вероятно, на том основании, что оне, обыкновенно, отрезались у чучел. Геррера, описывая райскую птичку, говорит, что она называется *болондината*, то есть, божья птица, и неизвестно, чем кормится, хотя кастильцы и утверждают, что она питается росой и ароматическим благоуханием различной естественной производительности.

Но вот нам послышалось сильное журчание. Оно возвестило о близости Малаго Тежуко. Надобно заметить, что в окрестностях Рио находятся два водопада под этим именем. Ближайший из них, вскоре открывшийся пред нами, называется *Малым Тежуко*. Он падает с высоты нескольких сот футов тонкою, клубящеюся



пеною, серебристыя и радужныя брызги которой, разлетаясь, кажутся дымящимися. Окрестные скаты, возвышенности и косогоры покрыты пышною тропическою зеленью. Природный гранитный бассейн, выбитый, без сомнения, силою ниспадающей воды, представляет огромный резервуар кристальной и холодной воды, в которой мы с удовольствием выкупались, и вся окрестность дышит самою гармоническою прелестью. *Большой Тежуко*, удалённый от Малаго на расстояние получасовой езды, много теряет в глазах путешественника, видевшаго первый. Он лишён стройности и колоссально величественнаго вида, то есть поразительнаго для глаза, столь необходимаго условия для живописности подобнаго ландшафта.

На обратном пути мы избрали другую дорогу к городу, для того, собственно, чтоб побывать в ботаническом саду. Тут встретилось нам на пути озеро, мы перешли его вброд, что послужило поводом ко многим забавным сценам, из которых едва ли кто вышел *сух*, в буквальном значении этого слова.

То рысью, то плавным галопом — езда не слишком тряская для нашего брата-моряка, мы прискакали, наконец, к ботаническому саду, имевшему некогда европейскую знаменитость. Знающие люди утверждают, однако, что в настоящее время слава его скрылась за горизонт похвалы. Впрочем, сад содержится в большой чистоте, хотя следы запущения показываются местами. В числе множества разнаго рода дерев и растений, мне большею частью незнакомых, я видел чайное дерево, корицу и саго. В особенности понравился нам павильон, составленный из ветвей железнаго дерева: мило, роскошно и щеголевато! Подле него находилось дерево, на котором было до пяти родов листьев, различных видов и цветов. Впрочем, мне надо сознаться, снисходительные читатели, что влияние десятичасовой верховой езды отняло у нас всякую способность к созерцанию этого редкаго собрания произведений прозябаемаго царства, и мы ходили по ботаническому саду почти полусонные. Окончив на скорую руку осмотр всего любопытнаго, мы сели на лошадей и поспешили в город.

К восьми часам собрались у Гарднера. Все наперебой стали сообщать прелестной мисс о подробностях нашей поездки на Тежуко, шутили, подшучивали и провели самым приятным образом вечер. Впрочем, я говорю это вообще. Некоторые не принимали ни малейшаго участия в общем веселье и были весьма задумчивы, так что со стороны можно было подумать, что прелестная женщина — плохой проводник равнодушия. Однако ж, мы собрались на другой день на транспорт и дорогою условлива-

лись совершить поездку на Корковадо, в которой, к сожалению, я не мог участвовать.

Находясь долгое время под влиянием чудного неба Бразилии, я думаю, будет неудивительно, если чистосердечно сознаюсь, что Камчатка у нас забылась! Присутствие юной американки, мастерски кокетничавшей с нами, деятельно раздражало воображение молодёжи. Конечно, сотни миль рейсов, которые мы платили за стол и постой, очень годились ей почтенному father. Но как бы то ни было, я был совершенно доволен тем, что не один поплатился за такое легкомыслие. Мы осуществили даже странность, которой примера, вероятно, никто не слышал: несколько человек могли влюбиться со всею пылкостью своих сердец в одну и ту же особу — и оставаться в прежних дружеских отношениях! Это, серьёзно, довольно странный случай.

Мистера Гарднера посещали также офицеры американской эскадры. В числе их был один молодой лейтенант по имени Медокс, стройный, красивый мужчина. Патриархальная молчаливость его подавала нам повод к забавным насмешкам, которыя, бывало, зачастую сердили привлекательную miss, а в этом состоянии она была ещё очаровательнее.

Сидя однажды с Медоксом, который был, в свою очередь, также не совсем равнодушен к Элизе, и моим Т. на романических колышающихся креслах около круглого стола, на котором в поэтическом беспорядке было разбросано множество альбомов, изящных гравюр и щегольских альманахов, мы разговорились как-то об охоте в здешних лесах и изъявили даже желание составить подобную поездку.

— Не советую, господа! — сказал мистер Медокс, придавая словам своим какое-то таинственное значение.

— Почему бы так? — возразили мы с Т. в один голос.

— Потому что здесь надобно быть очень осмотрительным в подобных поездках: не думайте, чтоб я сомневался в вашей храбрости, нисколько. Нет, я говорю, собственно, о португальцах, здешних плантаторах. Они не умеют извинять иностранцам нечаянных поступков против их прав.

— Разве вы имели случай убедиться в том, что говорите, так положительно?

— К несчастью, так. Никогда не забуду я этой памятной поездки! — улыбаясь, прибавил он со вздохом.

— Расскажите же нам, мистер Медокс, эту *памятную* поездку. Ваш невольный вздох и улыбка меня сильно интересуют, — сказал Т., закуривая свою manilla.

Я одобрил его предложение, прибавив тут же и свою просьбу.

— Это довольно длинная история...

— Тем лучше; мы будем, значит, иметь удовольствие долее слушать и наслаждаться вашим рассказом.

— Таких любезностей я не люблю так же, как и «шквалов с подветра»: меня удивляет только одно, что моряк мог отважиться на гостиную фразу: вероятно, miss Элиза — виновница такому направлению ваших мыслей, иначе я себе не могу этого объяснить, — улыбаясь, сказал он мне в ответ.

— Вероятно, мистер Медокс; но мы можем, я полагаю, надеяться услышать подробности вашей поездки?

— Извольте, извольте; с удовольствием. Только я вас предупреждаю, господа, что мой рассказ будет длинен: не люблю упускать даже мелких приключений из моего повествования.

На этот раз я не отважился сказать какую-нибудь «любезность».

— Итак, господа, я начинаю. Прежде, однако, замечу, что за год до этого приключения я был на корвете в Калифорнии и возвращался сюда на станцию из Вальпарейзо с сердечными ранами: никогда не забуду тех глупостей, которые я творил по милости очаровавшей меня Агнесы! О, молодость, молодость...

Последняя слова слышала и мисс Элиза, которая пришла к концу его речи. Только что распутившийся махровый розан был в ее ручках, и безжалостные пальчики красавицы выщипывали листочки роскошного цветка. Она была что-то не в духе, мистер Медокс не обращал на то, по-видимому, никакого внимания и хладнокровно продолжал рассказ свой:

— Итак, господа. Это было здесь, в Рио-Жанейро, в 18\*\* году, мая 6-го. Впрочем, вы меня извините, мисс: я начинаю рассказ нашей поездки в Сампайо без вашего позволения. Будет ли вам это приятно?

— О, очень! — отвечала она. — Ваше приключение меня веселит; в особенности, когда представляю себе храброго Медокса... бегущего! — иронически улыбаясь, заметила Элиза.

— Не хочу верить, мисс, чтоб вы не имели столько сострадания и не пожалели бы нас. Однако, с вашего разрешения, я начинаю.

Мы подвинулись ближе к столу, закурили сигары и молча слушали его интересное повествование, которое я передаю моим читателям, но не хочу, однако же, убеждать их в его исторической точности: за что купил, за то и продаю.

«Итак, господа, — продолжал мистер Медокс, — это было здесь, на рейде. Я достаивал свою полночную вахту и по обыкновению,

как на якорной стоянке, дремал, сидя на сигнальных ящиках, которые находились у нас по обе стороны головы руля. Полусонные мысли мои были заняты воспоминаниями о ней, дочери диких берегов Чили. Хотя подобные воспоминания производят в иных бессонницу, однако на меня подействовали они совершенно иначе: я крепко заснул!»

Элиза улыбнулась. Ах, как она была хороша в это время!..

Медокс продолжал: «Между тем, нежно любящее сердце моё не дало мне и тут покоя: и во сне являлась мне всё “она, она и она”! Пылкое воображение в бреду этого фантазмагорического видения перенесло меня опять к моему кумиру, и я блаженствовал, наслаждаясь созерцанием ея хорошенького лица!.. Но вдруг полновесная длань ударила меня по плечу. Я проснулся, и, увидев пред собою S., моего искреннего друга, должен был разочароваться и с прискорбием убедиться, что всё виденное мною было во сне, а не наяву.

— Да полно валяться! — сказал S., стащив меня за ноги с рундука.

— Ведь посмотри, — продолжал он, — как тебя дождь вымочил, а ты, поди-ка, и не чуял?

По освидетельствовании моего костюма он точно оказался мокрым. Это обстоятельство показалось мне тем более странным, что ночь была в полном смысле тропическая: небо, усеянное мириадами звёзд, тёплый, чистый, благоуханный воздух, темень, хоть глаз выколи!

— Да чему тут удивляться, — продолжал он, — шквал нагнал дождевую тучу, и тебя за исправное стояние на вахте вспрыснуло: вот и всё. Но дело не в том: не хочешь ли ехать с нами на охоту? Мы сейчас отправляемся, вот и шлюпка с четырьмя неграми у борта. Едешь, что ли?

— Конечно, конечно, еду, — сказал я ему полусонный, и вслед за тем спустились мы в кают-компанию.

Вообразите себе довольно обширную каюту, освещённую двумя восковыми свечами. Посредине ея большой стол, на котором в полном смысле слова царствует хаос: сигары, ягдташи, дробницы, пороховницы, сыры, сардели, рюмки, стаканы, джин, херес, портвейн (в остойчивых, но изящной формы графинах), троих пресыщающихся и одного дремлющего в полном вооружении на диване, — и воображение ваше нарисует вам именно картину, которая мне представилась, когда я вошёл с S. в каюту.

Получив благосклонное согласие сопутствовать, я в одну минуту нарядился сагитариусом и предстал пред лицом охотников, вооружённый довольно неисправным карабином, с переки-

нутыми через плечо ягдташем и пороховницею. Наскоро закусив, выбежал я наверх, и сам-пять погрузился в шлюпку. На баке пробило восемь стклянок, когда мы отвалили от борта, и лопасти четырёх вёсел дружно ударили по поверхности зыблющейся стихии, разметывая фосфорические искры ея далеко за корму шлюпки.

Нас было, как я уже говорил, пятеро: двое наших лейтенантов, G. и P., S, я и познакомившийся с нами португалец Сампай, по предложению котораго поездка эта состоялась. Он воспитывался в Париже и был, действительно, настоящий француз: много смеялся, острил, говорил, и “к былям небылиц без счёта прилагал!” С любопытством слушали мы, однако, его болтовню о предстоявших нам удовольствиях и уже заранее приготавливались увидеть спокойно спящего в тростнике крокодила и чудных птичек бразильских лесов, из перьев которых, как вам, господа, известно, мадам Фино приготавливает искусственные цветы.

Время шло незаметно: вторая бутылка хереса была на исходе, и одна бутылка портера распита гребцами-неграми, которые, сказать между прочим, с самоотвержением наваливались. Незаметно удалялись мы от корвета, солнце не подходило ещё к горизонту, и всё, даже берега, находилось во мраке неизвестности, исключая огоньков в Прайя-Гранде, Прайя-де-Лузия, Глории, и нас пятерых, видных по пылавшим в зубах сигарам.

Господин Сампай, риожанейрский негодичант довольно ограниченного состояния, жил в Сан-Доминго и, познакомившись с нашим доктором, сблизился со всею кают-компаниею; часто у нас обедал, приглашал также к себе; служил толмачом. Словом, проводил время так же праздно, как и мы. Накануне описываемаго мною дня некоторые из наших офицеров, обедая у него, en passant, завели речь об охоте. Должно быть, желание *угодить* подстрекнуло Сампая сделать им то предложение, по поводу котораго я сообщаю вам, господа, подробности нашей поездки.

— Messieurs! — говорил он восторженно, — я вас уверяю, что вы ничего подобного не видали! Ce sera parfaitement amusant: je vous assure! Часа в три-четыре ночи отсюда выйдем; к полдню будем в Сампайю. Отдохнём, погуляем, и на другой день с разсветом отправимся в леса.

Весьма естественно, что никто не отказался от этого соблазнительного предложения. Вероятно, и вы, господа, не стали бы противиться, если б вас приглашали насладиться зрелищем этой роскошной природы, этим чудным произведением Творца!

Между тем, знойное тропическое солнце подошло к горизонту и, распустив первые багряные лучи свои, осветило истинно величественную природу. При соединённом действии четырёх трудящихся негров и поставленного грота мы унеслись уже довольно далеко от Рио, продолжая путь свой вдоль по губе на севере, к устью речки *Макако*, при берегах которой в расстоянии около двадцати шести миль (сорок пять вёрст) от Рио лежал порт де Сампайо.

Перед нами Органная горы выступали величественно из разлива утреннего тумана; чайки, пробуждённые наступлением дня, стаями летали над зеркальной поверхностью вод, с криком оспаривая друг у друга искусно приобретаемую пищу.

Наконец в исходе десятого часа утра достигли мы устья речки Макако и сделали тут первый привал для отдыха неграм. Спекулятивный ум человека хорошо понял потребность корчмы в этих окрестностях, и вот перед вами запачканная лачужка, где, кроме *кашача* (так называется здесь молодой ром), можно получить *aguardiente*, даже портвейн и весьма не гастрономическую закуску.

Между тем как негры расположились уничтожать *mandioca* (мандиока, хлебо-корень, растёт небольшими кустарниками, их любимая пища, приготовляемая вроде толокна), подкрепив предварительно силы кашачем, Сампай отправился бегать с ружьём по берегу, влача за собою S. и меня, страстных, но плохих охотников, и безпрестанно повторяя, что он видел сейчас *une rouge*.

Таким образом провели мы здесь не более полчаса и отправились далее речкою. Речка Макако довольно узка, но судоходна. По дороге нам встречалось много больших лодок с кладью. Местами росший с боков тростник доходил до середины речки и тем делал её чрезвычайно узкою; тут-то указывал нам Сампай места, в которых будто бы крокодил выходил на берег греться; но, вероятно, эти ложбины в тростнике произошли от пристававших к берегу лодок.

Мы охотно позволяли ему ораторствовать, но весьма неохотно подле него сидели: *les rouges* сводили его с ума, и меткие выстрелы раздавались поминутно, то над головой, то под ухом... Словом, того и гляди, что вместо какой-нибудь тропической птички он положит кого-нибудь из негров или из нас.

G., как казалось, скучал. Выстрелы P. повергали иногда жертв, а S. и я придерживались пословицы: “За большим погонишься — и малое потеряешь”, поэтому мы стреляли только в тех птиц, которые садились нам почти на дуло ружья, а таких случаев было, к прискорбию, весьма мало.

Таким образом ехали мы довольно долго ручкою; час был уже третий в исходе, а порт де Сампайо не показывался. Желудки начали требовать подкрепления, но, кроме вина, у нас ничего не было; следовательно, нам оставалось утешаться уверениями хвастуна Сампая, который говорил, что мы получим там непременно обед французской кухни. В ожидании этого истребляли мы *manilla* и *havana*.

Сампай продолжал, по-прежнему торопясь заряжать, стрелять и преусердно восклицал: “O, les rouges, les rouges!”

Наконец, к нашему удовольствию, из-за извилистых берегов речки показались мачты больших лодок, и один из гребцов-негров провозгласил: “*Senhor! Porto de Sampayo!*”

Радостно накинули мы наши плащи. На часах было ровно четыре, когда мы вышли на берег и, погоняемые сильным голодом, направили стопы свои к строениям. Первое попавшееся нам — был длинный, одноэтажный флигель с несколькими магазинами и гостиницею: до нея-то мы только и добирались. Обед был заказан, а в ожидании его мы отправились осматривать так называемый порт.

*Porto de Sampayo* служит для рижанейрских купцов как бы складочным местом. Сюда пригоняют и привозят из окрестностей всякую живность, которую купцы скупают и переправляют на больших лодках, фалу, в Рио. Порт де Сампайо очень невелик и неважен по транзитной торговле. Главную роль играет в нём португалец, торговавший прежде неграми. Пойманный впоследствии английскими крейсерами, он содержался у них на блокшифе около года и, как говорят, был не раз наказываем за покушения к побегу, почему, естественно, возненавидел англичан. Теперь же имеет он на месте до четырёхсот (едва ли не более) человек негров и сахарный завод. Для помещения такого огромного числа негров он выстроил каменный одноэтажный флигель, называемый “двором негров”. Несколько каменных, большею частию одноэтажных домиков с присовокуплением к ним небольшой церкви — вот весь Порт де Сампайо. За обедом говорун Сампай занимал нас своей привычной болтовнёй и в заключение предложил провести вечер на дворе негров, чтоб посмотреть их туземный танец *батука*. Мы с удовольствием приняли это предложение и, окончив трапезу, которая была весьма неутонченно приготовлена, отправились на двор негров, оставив ружья и прочия принадлежности в гостинице, где у нас были взяты номера для ночлега.

По совету нашего путеводителя Сампая, чтоб одушевить, по возможности, танцующих, надлежало взять с собою до двадцати бутылок кашачу. Мы так и сделали.

Вошед на двор негров, мы уселись посредине его на разбросанной поленнице дров, с нетерпением ожидая начала танца. Сампай суетился, хлопотал, и, наконец, начали уже проглядывать наряженные для танца негры; всё было почти готово: недоставало какого-то сундука, который должен был служить барабаном.

G. и P. о чём-то беседовали, а я с S. отправился осматривать жалкия кельи негров. И, действительно, оне были жалки! Довольно широкая скамья, совершенно голая, даже без циновки! — служила ложем отдохновения негра. В углу стояло ведро с водою; на окне лежал ломоть чёрствого хлеба. Мерцающий свет лампадки едва приметным образом освещал конуру и, бросая лучи свои на крепко спавшаго с разинутым ртом негра, производил какое-то неприятное впечатление: как уголь, чёрное лицо его и белые коралловые зубы казались страшными.

Переходя таким образом из одной конуры в другую, мы добрались до ворот и, заметив в них нашего вожатаго, Сампая, подошли к нему. Он говорил и, как казалось, довольно крупно, с каким-то португальцем. Ничего не понимая, но со вниманием слушая, вышли мы с ним за ворота, с удивлением поглядывая на Сампая, который от горячаго спора перешёл к покорности и поминутно приподнимал с головы шляпу, как будто о чём-то упрасивая.

Раздражённый португалец ничего не слушал, заглушая слова его своим криком. Наконец, обратившись к S. и ко мне, смиренно стоявшим подле Сампая, указал нам ретираду, топнув к довершению ногою. Это показалось нам слишком оскорбительным, почему мы и ответили ему несколькими фразами, которых, к сожалению, он не понял. Между тем, Сампай продолжал за ним следовать, учащая свою вежливость: это поддало нам повод к подозрению.

Переговорив с S., я спросил, наконец, Сампая, что, так как танца, по-видимому, не будет, так не известить ли G. и P.?

“Да, да, скажите им: танца не будет!” — вот слова, которыя я получил от него в ответ. Голос его изменился, лицо побледнело.

“Что бы это значило?” — спросил я S. “Кто его знает! Что-то струсил! — говорил мне S. — Подожди, я схожу к G. и P. Надобно же им сказать”, — продолжал он.

S. отправился к воротам, а я стоял в недоумении, не понимая причин этой перемены в весельчаке Сампае, и невольно обернулся, чтоб на него взглянуть. К удивлению, однако ж, увидел, что он направлял стопы восвоеси; на оклик мой: “Monsieur Сампай!” — не было ответа.



“Что это вы! Сумасшедшие!” — закричал вдруг плачевным голосом S. Я обернулся, и что же?!.. Двое негров, вооружённые исправными частоколинами, пробовали силу своих ударов на ногах несчастного S. Я, было, хотел подойти, заступиться, как вдруг из-под ворот послышался крик P. и рёв G., сопровождаемые свистом, гиканьем и гамом. G. и P. опрометью бежали из-под ворот, и сотня негров погоняли их увесистыми ударами дубин, подбрасывая под ноги длинные жерди. Увидев в первый раз в жизни подобную атаку и невозможность заступиться, я нехотя должен был обратиться в бегство. Как я бежал — вы это легко себе можете вообразить. Довольно сказать, что я опрокинул негра, который бежал со мною одним галсом, с огромною вязанкою дров на голове; мне пришло в голову, что эта вязанка непременно обрушится на меня и тем, быть может, лишит жизни вашего покорнейшего рассказчика».

Мисс Элиза расхохоталась. «Забавно, мистер Медокс, — говорила она ему, смеясь, — что вам пришла в голову такая идея: нужно быть великаном, колоссом Родосским, чтоб опрокинуть вязанку дров вам на голову!»

«Вы совершенно правы, мисс. Но если я позволил себе подобную трогательную фразу, то это, собственно, из желания заставить вас пожалеть обо мне».

«Напрасный труд!» — заметила мисс Элиза и замолчала.

Медокс, поклонившись, продолжал рассказ свой: «Несмотря, однако, на моё быстрое отступление, я был всё-таки в критических обстоятельствах: впереди меня бежал Сампай, котораго двое негров также погоняли, а сзади остальные спутники наши с многочисленною “свитою”. Не постигая причин такого радушного приёма, я полагал, что взбеленившиеся негры намерены убить нас. Теперь, когда вспомню про эту баталию, мне смешно; но тогда, во время действия, мне было, признаться, не до смеха. К моему счастью, Сампай, старавшийся перебежать через мостик незначительной речки, который состоял из двух длинных досок, положенных концами на козлы, с него свалился и увлёк за собою неистовых негров. Подбежав в это время к мостику, я со всего размаха на него разбежался и благополучно перелетел на одной ноге, хотя и принял диагональное положение. Таким случайным образом спасся я от жестоких, безчеловечных побоев дубинами!»

Достигнув дома, в котором была гостиница, я забежал в один из первых попавшихся магазинов и в испуге спрятался за набросанный в углу хлам: до такой степени овладело мною чувство самохранения. Я полагал наверное, что нас хотят убить.

Немного спустя G., P. и S. очутились в этом же магазине. Народ сбежался, стали за нас заступаться; но остервенившиеся негры ворвались в лавку, и один из них, нарядившийся для танца, отпустил последний удар дубиною по лбу G. Этим окончилась битва: с трудом выгнали негров из магазина.

Более всех пострадал P. Голова его в двух местах и немного выше левого виска была разсечена, из ран кровь бежала ручьём. Кроме того, ноги, руки... Словом, решительно весь он был избит! Я остриг ему в разбитых местах волосы и прикладывал уксус; это несколько остановило течение крови, которое при сделавшейся с ним рвоте по временам, однако же, усиливалось.

G. ходил по магазину большими шагами, стараясь выведать от кого-нибудь причину нашего неожиданного бедствия; но к великой его досаде никто не говорил ни по-английски, ни по-французски, а от Сампая нельзя было добиться ни слова: он сильно спорил с предводителем войска. Когда я спросил G., как он себя чувствует, он показал мне свои избитыя руки и рубец пальца в полтора шириною, налившийся кровью.

S. был бледен, как полотно: его тоже мутило. На спинке белой куртки его виднелись следы перекрёстных ударов грязных палок: по ним легко можно было судить о состоянии его спины.

Весельчаку нашему, Сампая, также порядочно досталось; но он про это забыл в горячем споре.

Итак, один я удалился цел и невредим с поля сражения, но похождения наши этим ещё не кончились. Нас вскоре отправили во взятые нами номера гостиницы и окружили дом, окна и двери стражею, которую составляли на этот раз оборванные, грязные, вооружённые дубинами негры.

P. уложил я на кровать, вытер ему ноги и руки кашачем и прикладывал уксус к ранам на голове до тех пор, пока течение крови не унялось совершенно.

Слух о происшедшей битве скоро облетел всех жителей Порты де Сампайо, и только один из них принял живейшее участие в нашем положении. Он не замедлил к нам явиться с изъявлением готовности быть нам полезным и, зная немного медицину, счёл необходимо нужным пустить P. кровь. Ланцет был при нём, и он тут же выцедил из него до двух чашек крови. На другой день приезжал к нам доктор и не только одобрил его пособие, но счёл даже не лишним повторить приём.

По словам сжалившегося над нами португальца, наш посланник был вблизи Сампайо; это подало нам повод обратиться к его

защите. Не теряя времени, написал я ему донесение о случившемся и, запечатав, передал услужливому португальцу для доставления посланнику. Вскоре он удалился, обещая, по возможности, в тот же вечер исполнить поручение.

“Скажите, за что это нас так отпотчевали?” — спросил S. вошедшего Сампая.

“За то, что вас считают не американцами, а англичанами”, — был его ответ.

“Как англичанами?!” — спросили мы в один голос. “Да так же, — продолжал Сампай. — Разве вы не слышали, как вся толпа кричала нам вслед: «Mata os Ingrezes (бейте англичан)?»”

“До того ли мне было! — говорил G., потирая слегка лоб. — Впрочем, может быть, и слышал, да не понял”.

Сампай объяснил нам фразу; мы расхохотались.

“Так это англичане — виновники нашего бедствия?! Да как же вы не могли их уверить, что мы американцы?” — говорил G., обращаясь к Сампаю.

“Помилуйте, monsieur G, — продолжал Сампай, — мало ли я его уверял; но он ни за что верить не хотел: обрадовался, вероятно, случаю отплатить англичанам. Вы ведь знаете, что он находился у них на блокшифе?”

“Положим, что так. Но неужели он был поэтому вправе распорядиться таким образом безнаказанно?”

“Я вам ещё не высказал всего, monsieur G., — говорил Сампай. — Он полагал также, это уже раз и было, что вы — англичане, и пришли возмутить его негров под предлогом, будто желаете посмотреть танец. Вот поэтому-то он и велел выгнать нас со двора”.

“Так только выгнать? К чему же им было провожать нас так усердно?”

Тут кто-то из нас заметил, что это случилось, вероятно, из любви к англичанам.

Вот как провели мы этот вечер. Утром, проснувшись, мы просили Сампая похлопотать о нашем освобождении, и он вскоре принёс нам весточку о решении мирового судьи, что мы не виновны, почему и утешал нас скорым освобождением. К полдню явилась муниципальная стража из четырёх рядовых и одного унтер-офицера, которые заняли посты при выходах и окнах. В три часа объявили нам свободу, предлагая конвой для защиты от раздражённых негров, которые могли бы на нас напасть дорогою. Но это была одна хитрая увёртка. P. уложили осторожно в шлюпку (идти он не мог). Сампай ему сопутствовал. Конвой разделился на две части: на

шлюпку назначили двух рядовых, а для нас оставили остальных с унтер-офицером. Таким образом отправились мы в путь.

По уверениям Сампая, нас провожали до маленького городка Сан-Жоао-де-Итаборай (San Joao de Itaboraai), где мы получим полную свободу и лошадей для обратного пути, если не захотим ехать водою.

Заметив, однако ж, грубое обращение конвойных и кандалы в руках одного из них, мы легко могли догадаться о намерении, с которым даны нам конвойные для провода. И действительно, унтер-офицер останавливал нас на пути, когда ему хотелось закурить сигару, напиться воды или в корчме кофе и, наконец, отдохнуть. Мы повиновались даже и тому, когда он хитрой мимикой нам пояснял, что мы слишком скоро идём. При безпрестанном отдохновении конвойных и нашем упрямстве — не садиться отдыхать под конец ноги наши начали уже чувствовать усталость. Солнце садилось. По расчёту времени, мы прошли уже более семи миль (десять вёрст), а нас всё-таки гнали ещё вперёд, тогда как Сампай говорил, что до городка всего две мили. Это обстоятельство заставило нас узнать приблизительно по захождению солнца, куда нас гонят: к Рио или от него. На поверку вышло, что мы от него удаляемся. Продолжая шествие наше ещё с час, мы стали подходить к Сан-Жоао-де-Итаборай: это было ровно в шесть часов.

По мере приближения нашего к городу толпа любопытных увеличивалась. Мальчишки бежали впереди и за нами, с изумлением поглядывая то на нас, то на ружья, которые нёс загребной негр с нашей шлюпки, Антонио. Окна домов раскрывались, и старый и молодой высовывались поглядеть на идущих под конвоем. Поистине, мы, действительно, походили на бродяг: брюки по пояс в грязи (встречаемые на пути лужи мы по приказанию конвойного унтер-офицера проходили прямо); куртки, испещрённые палочными ударами; запыхавшиеся, загоревшие, небритые лица; головы, повязанные платками вместо шляп, которые остались на поле сражения; в заключение отобранные ружья, конвой... Словом, всё вместе, вероятно, подавало повод к дурному о нас мнению, тогда как мы были совершенно невинны и, что всего ужаснее, безжалостно избиты!

Вскоре конвойный унтер-офицер показал нам дорогу налево, и мы вышли на большую площадь, придерживаясь правой её стороны.

“Остановитесь!” — сказал нам унтер-офицер, приглашая нас войти в полицию. С грустными лицами приняли мы его предло-

жение и с прискорбием вошли в солдатскую караульную, в которой по сторонам были двери с решётками, очевидно доказывавшие, что там — арестантская. Полициймейстер, указывая на них, толковал нам в утешение, что нас туда не посадят. Это раздражило вспыльчиваго G., который очень логически стал ему доказывать по-английски, что посадить нас в арестантския он не смеет. “Понимаешь ли ты?” — спросил его G. в заключение.

“Seuhor, nao entende! (сударь, ничего не понимаю!)” — был ответ изумившагося полициймейстера, который, вероятно, не мог догадаться о причине его гнева.

Мы заняли небольшую скамью и, сказать правду, голодные, принялись за истребление сигар. Размышляя о нашем бедствии и переносясь мысленно из одной крайности в другую, я чаще всего останавливался на том, что с нами будет и чем это кончится. Подобныя умствования навели меня, наконец, на довольно дикую идею: что следовало бы нам делать, если б нас вздумали сечь? Согласитесь, что эти маневры слишком сбыточны в тамошних полициях. Противиться было бы глупо, следовательно, во всяком случае, оставалось только повиноваться, а град негритянского дубья не выходил у меня из головы.

Искоса поглядывал я на большие пучки розог, связанные концы которых наивно выглядывали из-под скамьи, на которой, растянувшись, лежал негр, перед нами только что приведённый за пьянство. Издалека по окружавшей его атмосфере можно было заключить о причине, доставившей нам удовольствие быть в таком приятном обществе. Я объяснил G. и S. моё предположение; смеясь, одобрили они повинование и подтвердили, что более ничего не оставалось бы делать, как лечь, и...

К этому времени полициймейстер предложил нам кофе. Вероятно, отпечатки страданий тела разогрели чувствительность его, за которую мы его благодарили и в душе, и мимикой.

Приятныя воспоминания прошедшаго доставляли нам случай поохотать и, как говорят, от души. Этим приводили мы в недоумение всю стражу, которая, вероятно, не могла согласовать наш смех с обстоятельством, по которому мы содержались в полиции, почему, естественно, на нас смотрели, как на закоснелых злодеев.

Этими воспоминаниями мы сокращали время нахождения нашего в полиции. Ровно в девять часов вечера принесли на носилках P., при виде котораго душа обмирала: он был жестоко избит и в опасном положении. И всё это могли сделать люди почти безнаказанно: вот правосудие!

Немного спустя явились исправник и мировой судья. Надобно было видеть испуг, так живо отразившийся на худощавых лицах их, когда Р. объявил им, что мы американские офицеры с военного корвета, приехавшие в Порт-де-Сампайо, собственно, для охоты, были по приказанию тамошняго плантатора и заводчика — не помню его имени — прибиты дубинами и, как они могли видеть, почти до смерти.

“Господа! Помилуйте, извините, я ничего не знал: мне донесли, что приведены англичане... бунтовщики...”, — говорил исправник с видом большого участия. Мировой судья также изъявил своё соболезнование.

Когда Р. кончил подробности о случившемся с нами бедствии, мировой судья пригласил нас идти в гостиницу, которая была наискось полиции. Бросая последние презрительныя взгляды на место нашего заточения, мы торжественно удалились из полиции.

Опасное положение Р. требовало немедленного пособия врача. По приглашению исправника явились к нам четыре доктора; результат их совещаний о Р. был тот, что ему открыли третий раз кровь. Можно вообразить себе, какие безчеловечные побои достались на долю уважаемаго Р.!

Консилиуму было также поручено освидетельствование избитых спин. Из них менее всех испещрённою оказалась спина Сампая, что по-настоящему было несправедливо: ему, как нашему вожатому, за которым мы были готовы следовать слепо, уверенные в его знании обычаев отчизны, должно было достаться больше других. Впрочем, это всё-таки не может оправдать варварскаго поступка плантатора-португальца.

Все показания наши касательно побиения были написаны на бумаге и скреплены мировым судьею и исправником; доктора же за общим подписанием составили акт о степени искажения спин и прочаго. Эти две бумаги были препровождены в суд, и по ним должен был последовать приговор о наказании нашего “гостеприимнаго” плантатора.

Оставшись наедине, мы перешли в другую комнату, чтоб не тревожить Р., ослабленнаго тремя кровопусканиями. Болтовня Сампая снова оживила разговор, и мы по-прежнему хохотали, припоминая с историческою точностью каждое смешное, занимательное положение в бою, и, в заключение, фразу черномазых, исполненную презрения к англичанам. Поручив трактирщику вымыть к следующему дню “испачканныя” куртки, мы с наслаждением погрузились в объятия морфея.

Приезжавший на другое утро доктор советовал Р. остаться дня два в покое, обещая ему скорое выздоровление. Желание наше увидеться, по возможности, поскорее со своими принудило нас оставить Р. на попечениях Сампая, который служил ему и толмачом, и весёлым собеседником.

К четырём часам пополудни привели нам четырёх лошадей по девяти тысяч рейсов за каждую (более тридцати рублей ассигнациями). После скромного обеда, простившись с Р. и Сампаем, мы сели на коней, взяв в вожатые нашего добраго Антонио. Предосторожности ради мы зарядили ружья пулями и, вооружённые, гарцуя на конях и лошаках, торжественно выехали из San Joao de Itaborahi. На городских часах пробило ровно пять.

Высокого роста негр наш ехал впереди на маленьком лошаке, погоняя его длинным сучком каштановаго дерева. Ружья, пороховницы и дробницы, перекинутыя через плечо, стуча друг о друга, гармонически вторили бряцанью копыт четырёх коней. Солнце бросало последние потухающие лучи свои из-за дерев на дорогу, но луна не покидала странников, освещая им извилистый путь в лесах благословенной Бразилии. Перед отъездом из Итаборай нас напугали шайкою бродяг, скрывавшихся тогда по дороге к Рио. Это заставило нас быть осторожными и внимательными, но не помешало истинно дружному трио наших песен не раз раздаваться в этих вековых лесах, когда, усталые, мы осаживали лошадей к лёгкой рыси. Иногда, правда, казалось, будто кто притаился в кустарнике, и чудилось, что видишь даже гранёный ствол винтовки, но на самом деле это была какая-нибудь ящерица, перебежавшая дорогу и заставившая храпеть коня, или светляк, переменивший место своего ночлега.

Впереди скакавший негр смешил нас подчас своей курьёзной позой на лошаке и с удивительною сметливостью понял наше желание выпить чаю и чего-нибудь поужинать. Вскоре остановились мы у небольшой корчмы, и трактирщик учтиво пригласил нас войти. Мы провели тут не более получаса и поспешили далее. Наконец после восьмичасовой езды, в исходе первого часа ночи, достигли мы Сан-Доминго и остановились в одной из первых попавшихся гостиниц. Вскоре улеглись мы на покойныя ложа, которых требовали избитые ездой члены наши. Я — небольшой ездок и не охотник до верховой езды, а принужден был тогда случайно проскакать с небольшим тридцать четыре мили (шестьдесят вёрст) в восемь часов. Вероятно, вы поверите, что я в неделю едва-едва поправился.

На другой день явились мы на корвет, где со смехом, радостными восклицаниями и остротами встретили нас остальные офицеры. Появление наше было кстати; застольный кейф в кают-компании ещё продолжался, и мы ознаменовали его несколькими бутылками шампанского, распитого за здоровье побивенных! В продолжение нескольких дней предметом общего разговора была наша поездка.

Через два дня привезли на шлюпке Р., который при попечениях нашего искусного и заботливого доктора недели в полторы совершенно поправился. Дерзкого португальца бразильское правительство присудило к каторжной работе.

После этой поездки в Сампайо мы простояли на рейде ещё два месяца, но подобного случая с нами, к счастью, больше не было, и мы провели это время с истинным наслаждением, оставившим по себе навсегда много, много приятных воспоминаний!»

С этим словом мистер Медокс страстно взглянул на мисс Элизу. Поблагодарив её за снисходительное внимание к рассказу, встал, простился с нами и, торопясь, ушёл на шлюпку: час был одиннадцатый в исходе.

— Смотрите, — смеясь, заметила мисс Элиза, уходя в другую комнату и обращаясь к нам, — чтоб с вами не повторился подобный же случай: вы тоже большие охотники.

И она погрозила нам пухленькою ручкою.

— Нет, мисс, — с поспешностью отвечал Т. — рассказ Медокса отбил у нас охоту; покорно вас благодарю за предостережение.

Подобные неприятные случаи в Бразилии не редкость; они бывали и с англичанами, и французами. Зато последние сами распорядились своевольно и вооружённою рукою отплатили дерзновенным! Это были, как я слышал, офицеры с какого-то французского фрегата.

Толков-то, толков было в палубе, когда наш капитан приказал исключить из счисления один день, оказавшийся у нас, сравнительно с береговым счётом времени, лишним от обхода вокруг света к востоку.

«Дивное дело», — говорили между собою люди. «Вряд ли мы насчитали один день», — замечали другие и никак не могли понять, отчего на берегу считали воскресенье, тогда как у них, то есть на транспорте, был по счёту понедельник. У нас был один матрос, по имени Парамонов, рулевой, удивительный философ. Он, например, интересовался теориею кораблевождения, выучился по распросам вести приблизительное счисление нашему пути,



знал, что градус экватора содержит в себе шестьдесят итальянских миль, а к полюсам — «макушкам», по его выражению, — величина градусов параллелей постепенно уменьшается, между тем как градус меридиана, или продольный, как говорил Парамонов, имеет всегда шестьдесят миль. Он мог указать на небе созвездия Большой Медведицы, Ориона, Плеяд, Креста и другие, словом, слыл у наших людей *истошником*. Матросы поговорили об этом «дивном деле», поговорили и под конец забыли. Парамонову же хотелось узнать досконально, отчего мы присчитали один день.

«Солнышко, ваше благородие, кажись, так же по утрам восходило, — говорил он кому-то из нас, — грело, а потом закатывалось; на стклянках ребята не зевали, да и нельзя было: изволили поверять. Отчего же, например, мы ошиблись и присчитали круглый денёчек?»

Видя такую любознательность в простолудине, нельзя было оставить её без удовлетворения.

«Ошибиться мы не ошиблись, Парамоша, — заметил ему кто-то, — но это произошло вот отчего. Слушай. Солнышко, как ты знаешь, восходит на востоке. Поэтому, по мере того как мы подвигались к востоку же, мы встречали его несколько ранее того времени, в которое увидели бы солнышко на прежнем месте, оставшемся у нас сзади, на западе. Таким образом, встречая его день ото дня ранее да ранее сравнительно с местом нашего прежнего нахождения, мы обошли землю вокруг, то есть прошли к востоку в течение полутора лет, триста шестьдесят градусов экватора, а над этим расстоянием солнце бежит один день, который, очень понятно, должен был у нас оказаться лишним. Сего дня причём полчаса, да завтра час — глядь: два-три часа и наверстали против того времени, которое считалось у людей, оставшихся от нас к западу и до которых солнышко ещё не доходило. Обойдя же землю вокруг, мы должны были присчитать ровнёхонько двадцать четыре часа, потому что шли навстречу солнышку и прошли полное расстояние, над которым оно пробегает в один день времени.

Полтора года тому назад мы были почти в этих же краях, по крайней мере, невдалеке отсюда, и потом, плывя да плывя к востоку и придя, наконец, на то же место, нехотя усчитали у себя круглый день, сравнительно с тем временем, разумеется, которое имели бы, если б не трогались с места, потому что шли навстречу течения солнца и определяли свой полдень по месту, на котором находились, а не по оставшемуся у нас к западу. Вот это от чего. Если б нам случилось обходить землю к западу, вышло бы наоборот:

вместо присчитанного, то есть лишнего дня, оказался бы один потерянный. Понял ли?»

«Понять, *кажись*, понял, ваше благородие», — отвечал Парамонов, занимавший нас часто такими разспросами.

Между тем, ко времени отхода из Рио у нас не обошлось без сердечных проказ. Но кто мог подозревать, что эта романическая часть нашего приятного пребывания составит для нас впоследствии одно из отраднейших и забавнейших воспоминаний нашего двухлетнего плавания? Действительно, в этих влюблённых проказах было много повествовательно-интересного. Впрочем, это моя слабая струна, мой конёк в воспоминаниях о Бразилии, с которою воображение моё тесно связывает чудное для меня имя мисс Элизы. Объяснить дело нетрудно: в юные годы воображение любит себя баловать мечтами, и легко, со всею силою и полнотою души предаётся восторженным порывам.

Конечно, к этому времени мы некоторым образом уже привыкли к риожанейрской жизни, но вначале нам сильно бросались в глаза счета, которые мы получали из магазинов при разных закупках. Например, в первых моих съездах на берег я получил счёт из книжного магазина в пятьдесят семь тысяч, но, разумеется, благодаря Бога, не рублей, а рейсов. Рейс — это мнимая монета. В нашу бытность голландский червонец по тогдашнему курсу (который здесь очень изменчив) равнялся трём тысячам четырёхсот рейсам. Впрочем, принимая в соображение изменчивость курса, можно положить, что тринадцать рейсов равняются одной копейке серебром. Звонкой монеты здесь почти не видать в употреблении, в особенности серебра. Правительство выпускает без счёта и без основнаго капитала кипы ассигнаций, которыя безпрестанно понижаются в цене.

Что мне сказать вообще о Рио-Жанейро, его окрестностях, рейде и прочем? В противоположность западному берегу залива, занятаго, как мы видели, строениями большого города и его предместий, восточная часть берегов этой огромной бухты пользуется миловидностью сельского ландшафта, для котораго, кажется, природа истощила все силы свои, чтобы совершенно очаровать зрителя, восхищающегося с рейда этою дивною панорамой. Сан-Доминго и Прайя-Гранде — две деревни, невзирая на их обширность, — красуются в ароматической зелени, из-за которой там и сям мелькают беленькия строения, напоминающия опрятность, резко отличающую эти деревни от города. Капелла Божией Матери, покровительницы странников, сооружённая на горе, представляющей

форму огромной груды камней, пересыпанных чернозёмом, на котором деятельностью тропического климата возникли пальмы, померанцы и бананы, среди ароматического цвета ясминов, тубероз и других, придаёт этому виду особенность, какую-то рельефность. С рейда можно рассмотреть только колокольню и верхнюю часть стен капеллы, которая, так сказать, утопает в очаровательной зелени, резко обрисовываясь на лазурном небе, не омрачённом облаками.

Таков вид, представляющийся с рейда на востоке. Обернувшись к западу, взор ваш проскользнёт по нескольким островкам, напоминающим корзинки душистых цветов, и с изумлением остановится на деятельной суетливости множества коммерческих судов, мачты которых образуют собою лес, перепутанный паутиною снастей бегучаго и стоячаго такелажа. Над городскими строениями, издали кажущимися регулярными, возвышаются многия публичные здания, каковы, например, медицинская школа, старая полуразвалившаяся церковь, архиепископский дом и монастырь *Сан-Бенуа*. Эту немую картину оживляет движение народа на городских площадях и в порте, свидетельствующее о деятельности торговаго города, наружность котораго многим приятнее внутренности.

С рейда видны также предместья *Глория* и *Ботафого*. В последнем живёт, по преимуществу, вся дипломатическая аристократия. Мы часто ходили туда пешочком для прогулки, а иногда гарцевали и на конях. Впрочем, для гульбищ по жестокой жаре тут мало простора. Есть, правда, в городе сад, называемый *Passeio publico*, но он посещается только тамошними зеваками да праздношатающимися и нашим братом, скромным моряком.

В самом Рио есть улицы, по которым решительно нельзя ходить по зловонию, распространённому в них продавцами свежей и солёной рыбы, большею частью неизвестной в Европе. В особенности рынок, находящийся около купеческой гавани, в высшей степени неприятен в этом отношении, хотя он и оживлён продажею фруктов, весьма вкусных и соблазнительных, криками попугаев, араар, какаду и других птиц и визгом обезьян, маленьких и больших, уморительных и свирепых.

Городская езда невелика: чаще всего встречаются всадники с огромными шпорами и *сёжи*, вроде кабриолета.

Кофейные дома и кондитерския усердно поддерживаются многочисленными посетителями, заходящими по чрезвычайной жаре прохладиться мороженым, лимонадом и шербетамы, которые здесь

замечательно разнообразны и очень недурно приготовлены. Лёд, необходимый для этого рода прохладительного, доставляется в Рио целыми грузами с Фалкландских островов, и, несмотря на то, мороженое и лимонады здесь не дороже петербургских цен.

Время, которое проводили на судне, проходило также довольно разнообразно и приятно. Мы видели здесь зачастую миражи, показывавшие нам дном кверху коммерческие суда, оставившие рейд Рио тому дней за пять, или более, то есть удалённые от нас на несколько десятков миль, и плывшие при хорошем, ровном ветерке, между тем, как у нас был или штиль или маловетрие. Подобное явление там не редкость, и для человека, не выдавшего его, имеет в себе много интересного.

Легкие иолы, скользившие по гладкой поверхности рейда с одного берега губы на другой, покрытые тентами, с фестонами, занимали нас также, благодаря шалости молодых людей, в них сидевших; здесь есть обычай забавляться опрокидыванием шлюпок, в которых плывут. В полных костюмах, не снимая и шляп, безпечная молодёжь, подходя к берегу, перевернёт свою иолу и вплавь добирается до берега, между тем как гребцы-негры буксируют иолу, смеются, поют — и господа забавляются!

Катались мы также на шлюпках под парусами, осматривали иностранные военные суда, знакомились с моряками, бывали у них в гостях, с тем же радушием видели и принимали их у себя, словом, вместо отдыха от занятий наслаждались и вполне пользовались драгоценным временем.

Но вот настало и время отхода. Транспорт был в совершенной готовности к отплытию и, расхаживая на канате, силится, по видимому, отделить якорь от грунта. Здоровье людей заметно поправилось под влиянием благорастворённого воздуха, прекрасного климата и хорошей пищи, и 24 июня мы прочли приказание капитана: «К четырём часам утра 26-го числа быть в совершенной готовности сняться с якоря».

На другой день я был на берегу, и не один. Тосковалось что-то... Наконец собрался с духом, пробормотал: Good bless you! Farewell! Зажмурился... и полетел на транспорт!

В назначенный день, в шестом часу утра, люди ходили усердно на брашпиль; дудки гудели; якорь лениво поднимался. Вдруг раздалось: *апанер*, и вскоре за тем: *встал якорь*, и мы при маловетрии из *NO* четверти стали медленно подвигаться к выходу в океан. Обязательные командиры судов стоявших на рейде эскадр прислали нам множество шлюпок, с помощью которых,

передав на них буксиры, мы подошли к траверсу Сахарной головы. Здесь, отпустив присланные шлюпки и прося благодарить за внимание, подняли баркас в ростры и стали держать к *SSO*.

## Глава 2

### Плавание от Рио-Жанейро до Кронштадта

Не прошло двух-трёх часов, ветер стих и сделался мёртвый штиль. Мы отдали якорь, чтоб удержать место. В четыре часа пополудни подул, однако, тихий ветерок от *SO*. Мы подняли снова якорь и снова побежали к югу со скоростью полтора узла. К солнечному закату ветерок разыгрался, а на другой день к тому же времени Сахарная голова едва только виднелась в синеве тумана, державшагося над берегами. Мы находились от нея в это время в сорока итальянских милях. Курс был к *SO*; ровный брамсельный ветерок дул от *ONO*, а ход увеличился до пяти узлов.

4 июля мы получили свежий *SO* пассат; он, усердно удаляя нас от берегов Бразилии, выветривал к тому же и сердечныя бредни, зародившиися во многих из нас при виде обворожительной американки.

Первая неделя плавания была как-то особенно монотонна. Новых предметов в виду не было, и мысль о скором свидании с родиной, поддерживаемая воспоминаниями о только что прекратившейся спокойной береговой жизни невольно настраивала нас к задумчивости, рисуя воображению или прелести и блаженство отраднago свидания, или тяжёлую грусть, ожидавшую, быть может, кого-нибудь из нас на пороге семейнаго крова...

Быстро полетит в эти минуты воображение, и как убийственно влияние его на душевное спокойствие человека! Но море — это самое радикальное лекарство от меланхолии: задумаешься, бывало, о своих, на сердце станет грустно, тяжело...

Вдруг — шквал с дождём и громом — и всё забыто! Брам-фалы отдаются, брамсели крепят, винд-зейлы убирают, люки покрывают чехлами, командуют: «На марса-фалах стоять и держать круче!» Словом, хлопот — видано не видано, не уберёшься, бывало, от такого нежданнаго посетителя! Уж до мечтаний ли тут, согласитесь, если вас к тому же ещё пробыёт дождём до последней нитки?! Улыбнёшься, осмотрев свою мокрую фигуру, и отсчитываешь стклянки до приближающейся смены. Нет, право, другой раз досадно: только что переоделся в сухое платье, глядь, мокр, как тюлень...

Между тем, мы входили в свою прежнюю колею: брали ежедневно высоты, вычисляли широту и долготу места, возились с календарями, логарифмами и секстанами, радовались приближению воскресенья, лакодившего нас вкусными кулебяками, герметически закупоренными супами, да жаркими, не гневались по будням на солонину и чёрствые сухари, забывали о ростбифах, котлетах в папильотках и подобных тому яствах, забавлялись на досуге с попугаями и арарами и от души хохотали над проказами сметливых и забавных обезьян, которыми запаслись в Рио.

Юго-восточный пассат довёл нас до  $3^{\circ}$  *N* широты. Проштителав здесь около суток, мы получили потом свежие *SW* ветры, которыми пробегали в сутки иногда более ста тридцати миль, и прошли таким образом при проливных дождях всю междупассатную полосу. В  $14^{\circ}$  *N* широты получили *NO* пассат; наступившие штили прекратили его 4 августа в широте  $29^{\circ}$ , отведя нас в долготу  $56^{\circ}$  *W* от Гринвича. Тут наступил опять ряд штилей и тихих противных ветров, длившихся более трёх недель, так что свежий *NW* ветер, которым дошли до мыса Лизард, мы получили не ранее 25-го числа.

Таким образом, прощаясь с удовольствиями нашего дальнего плавания, мы направлялись к родине, до ближайших берегов которой оставалось всего несколько дней пути. Как часто и как невольно я переносился мыслью к тому, что плыву, может быть, в последний раз на этих величественных водах. Чувство признательности за случай, которому я был обязан назначением в столь интересное путешествие, было мне, разумеется, не чуждо. Но по какой-то слабости человечества — не довольствоваться тем, что имеешь, и желать всегда более — я, говоря откровенно, сожалел, если не более, что нам не пришлось побывать в Соединённых Штатах, куда мысли мои были постоянно направлены, и где я с необъяснимым желанием хотел бы провести несколько свободного времени в созерцании величественной природы...

Много дал бы я, если б хотя на миг мог пробудиться и встретить разсвет ясного дня в очаровательной долине Техаса, когда вся природа, как бы пробуждаясь, приветствует величественное светило мироздания. Что за великолепную картину встречает тогда глаз молчаливого наблюдателя! Необозримыя поляны, тихия и спокойныя, как в первый день творения, раскидываются перед ним в самой взысканной, роскошной перспективе, покрытой свежою и самую нежною зеленью, насыщенною в течение прохладной ночи животворящею росю, которая блестит при появлении палящего солнца сверкающими глазами очаровательницы, и потом, испаряясь, под-

нимается мало-помалу к своду неомрачённого небосклона в виде лёгких, прозрачных облаков... Какое одеревенелое чувство, когда человек наслаждается красотами такой Творческой силы, не пришло бы в эти минуты к безмолвному благоговению?!

Блуждающие взоры самодовольно останавливаются на фантастических и уединённых зданиях, которые окружены или, вернее сказать, опутаны стелющимися растениями и виноградными лозами, смиренно любующимися в окна, а перед окнами ландшафт из океана трав, колыхающихся от лёгкого дуновения ветра, сливается вдали с синевою лазуревого неба. Прелесть этой картины увеличивается от присутствия кактусовых деревьев, тубероз и ненарушимой тишины всей окрестности, которая наконец пробуждается, сбрасывает ночной покров и является очам восторженного путешественника во всей своей девственной красе, нет, и резвосты... Но нет, напрасно мечтаю я о том, что в настоящее время не может осуществиться: транспорт быстро летит на спитгедский рейд, и на палубе начался аврал...

Мы пришли в Портсмут Нидльским проходом утром 30 августа. Весь переход от Рио-Жанейро до прибытия к якорному месту состоял, следовательно, из шестидесятипятисуточного плавания, которое, сравнительно с неудачными переходами нашими, можно назвать довольно счастливым.

Портсмутские продавцы, старые знакомцы, в числе которых проглядывала уморительная фигура Джона Коттлера, явились к нам поздравить с благополучным окончанием кругосветного плавания и сообщили приятную новость — прибытие в Россию огромного пароходо-фрегата «Камчатка», купленного нашим правительством по заказу в Нью-Йорке. Подобного парового гиганта до тех пор в нашем флоте ещё не было, и мы душевно радовались этому приобретению, видя в нём доказательство того милостивого внимания, которым благополучно царствующий монарх наш награждает свой флот — это любимое, взлелеянное дитя Великого Петра — распространяя его могущество при двух пределах обширного, благодатного православного русского царства!

Семнадцатидневная стоянка на Спитгедде была очень тосклива: мысли были заняты родиною, каждый жаждал нетерпеливо прибытия на кронштадтский рейд. А злодейский ветер не позволял нам выйти. Наконец при ровном *NNO* мы снялись 16 сентября с якоря; но только что вступили в Канал, как ветер стал постепенно свежеть и заходить так, что у Бичи-Геда он сделался уже от *NO*. Это неприятное обстоятельство заставило нас воротиться

в Портсмут, где благодаря тем же противным ветрам мы простояли ещё трое суток. 20-го числа снялись, однако, с якоря и при медленной лавировке и незначительном выигрыше вошли в Немецкое море по прошествии трёх суток (в последнее из них, то есть 23 сентября, мы простояли на дуврском рейде на якоре около шести часов за сильным противным течением), и плыли им ровно неделю. В ночи с 29 на 30 сентября вытерпели жестокий шторм от норд-веста. 1 октября спустились в Скагеррак, а на следующий день во втором часу ночи прошли Скагенский маяк. К полуночи мы стали на якорь на копенгагенском рейде.

Дня через три, часов в десять вечера, пришёл из Христианзанда пароходо-фрегат «Камчатка». Он был там по случаю печального обстоятельства: разбития линейного корабля «Ингерманланд». Торжество свидания моряков-земляков было оживлено выражением неподдельной радости. Новости и события, происшедшие во время нашего двухлетнего отсутствия из милой стороны, рассказывались нам далеко за полночь. Иные хвалили испанския чуругас, другие — манильския сигары, а мы в свою очередь от души радовались «жуковскому», от котораго почти было отвыкли.

Утром 8 октября оставили копенгагенский рейд. Ветер был благоприятный, мы быстро удалялись от него к юго-востоку. Успешное плавание Балтийским морем и Финским заливом привело нас по прошествии четырёх суток на вид Сескара. Здесь проштилевали около полусуток, а 13 октября, в десять часов вечера пришли благополучно на малый кронштадтский рейд. Раздалась последняя авральная команда: «Отдай якорь!» и несколько бутылок шипучаго было распито при обоюдных поздравлениях. Так кончили мы наше кругосветное плавание, совершённое в течение двух лет и пяти недель, из которых четырнадцать с половиною месяцев провели собственно под парусами.

Вот несколько страниц из дневника, веденного мною в течение двухлетнего плавания вокруг света. «И летопись окончена моя!» — скажу я в заключение, припоминая слова бессмертного дедушки Крылова:

*Всё видел, высмотрел; от удивленья,  
Поверишь ли, не станет ни уменья  
Пересказать тебе, ни сил...  
— А видел ли слона? Каков собой на взгляд?  
Я, чай, подумал ты, что гору встретил —  
Да разве там он? — Там. — Ну, братец, виноват.  
Слона-то я и не заметил!*



## Алфавитный словарь морских терминов, встречающихся в этом сочинении, с их объяснением

Постройка всякого судна начинается с закладки *киля*, продольного бруса, служащего фундаментом или основой ему. В той же плоскости к килю приделывают дугообразное дерево, *форштевень*, которое образует носовую часть судна, и *ахтерштевень*, прямое дерево, служащее основанием и укреплением *кормы*, или задней части судна. К ахтерштевню привешивается *руль*. Эти главные части (киль, форштевень и ахтерштевень) составляют продольную связь судна, которое по длине своей разделяется поперечными плоскостями, перпендикулярными к килю и определяющими поперечную форму судна: это *шпангоуты*, или судовые рёбра. Когда шпангоуты поставлены на места и противоположные концы некоторых из них связаны между собою *бимсами*, несколько выпуклыми деревьями, их обносят *обшивкою*, толстыми досками, которые прикрепляют к шпангоутам, и щели между ними, *пазы* (поперечная приставка конечностей двух дерев, как, например, при настилке палубы, называется уже не *паз*, а *стык*), тщательно проконопачивают. Затем доканчивают наружную отделку судна и настилают на бимсы *палубу* (пол).

С окончанием постройки *кузова* судна его спускают со *стапеля* (наклонная плоскость, на которой производится судостроение; она составляет с горизонтом воды полдюйма уклона на один фут своей длины, которая всегда в полтора раза больше длины судна) на воду и вводят в *док* для обшивки подводной части выстроенного судна листовую медью. Одна часть дока, или канала, наполнена водою, а другая, отделённая от первой двойными воротами (шлюзами), представляет сухое, обшитое деревом или выложенное гранитом дно, хотя уровень воды в первой части на несколько саженей выше его. Чтобы ввести в док судно для починки подводной его части или обшивки ея медью, отворяют окно в воротах, и док мало-помалу наполняется водою. Когда уровень ея в этом бассейне сравняется с горизонтом окружающей док воды, ворота открывают настежь и запирают с вводом в док судна. Тогда вода из бассейна выкачивается паровою машиною, и по мере уменьшения в доке воды судно становится килем на утвержденныя подставки и удерживается в прямом положении подпорами с боков. Когда таким образом весь док выкачен досуха, приступают к работам, с окончанием которых наполняют док снова водою и тем же порядком выводят суда в гавань через канал.

Когда судно обшито медью и выведено из дока, его подводят под *кран*, особаго рода большую машину, посредством которой вставляют и вынимают из судов мачты: *фок*, *грот* и *бизань*, считая от носа судна. Краны устраиваются в гаванях у самой воды, чтобы суда могли свободно к ним подходить. С постановкою мачт приступают и к *вооружению*, то есть к удлинению и оснащению их. Так как длины одного дерева недостаточно для вышины мачты, то кораблестроители придумали наставлять два, три, даже четыре дерева одно на другое для придания мачтам потребной вышины. С этою целию в некотором разстоянии от вершины прибавляют к мачте два продольных и на них два или три поперечных бруса; потом накладывают сверх этих брусьев *такелаж*, то есть снасти для укрепления мачты: спереди *штаг*, а с боков *ванты* и *фордуны*; ванты служат и для входа на верх. Остальные деревья, служащая продолжением первой части мачты, не называются уже мачтами, а носят каждое своё название. Таким образом, первое из них, *выстреливаемое* (высовываемое) в *эзельгофт* (эзельгофтом называется окованный деревянный брус, который одним гнездом насаживается на *топ* мачты (вершина ея), а в другое пропускает выстреливаемое дерево), называется *стенъгою*, продолжением, или наставкою, которой служит *брам-стенъга*, а далее *бом-брам-стенъга*.

Каждая из этих составных частей мачты носит по поперечному дереву, называемому *реем*. Первый рей снизу называется именем мачты (*фока-рей*, *грота-рей*), так же, как и парус, к нему привязываемый (фок, грот). Второй рей снизу называется *марса-реем*, а парус на нём *марсель*; над ним находится *брам-рей* с парусом *брамселем*; а ещё выше *бом-брам-рей* с парусом *бом-брамселем*. В том месте, где *шпор* стенъги (пята ея) соединён с мачтою, устраивается род галереи: это *марс*. По краям марса проходят *стенъг-ванты*, то есть ванты вторых дерев мачты или стенок; ванты брам-стенок называются *брам-ванты*, а бом-брам стенок — *бом-брам-ванты*. При шпоре брам-стенъги марса не бывает, а есть только продольные и поперечные брусья, или *салинг*, подобный которому при пяте бом-брам-стенъги называется *бом-салинг*. Из таких частей состоят корабельныя мачты, по названиям которых каждая из сих частей отдельно получает своё наименование. Таким образом, третий рей снизу на грот-мачте называется *грот-брам-рей*, а парус на нём *грот-брамсель* и проч.; на фок-мачте слово «фок» относится только к нижнему рею и его парусу: *фока-рей*, парус фок; к остальным же частям употребляют слово «фор»: *фор-марса-рей*, *фор-марсель* (парус), *фор-бом-брам-рей*, *фор-бом-брамсель*

(парус) и проч. Исключение в этом отношении представляет задняя, или кормовая, бизань-мачта. Название ея не переходит ни на добавочные части ея, ни на рей и заменяется придаточным «крюйс»: *крюйс-стенъга*, *крюйсель* (марсель крюйс-стенъги), *крюйс-брам-рей*, *крюйс-брамсель* и т. д., а нижний рей, на котором нет паруса, называется *бегин-рей*.

Кроме того, исчисленные мачты носят паруса, формою походящие на неправильные четырехугольники (трапезоиды); они называются *триселя* и висят на реях, называемых *гафелями*. Гафель расположен не поперёк судна, как другие рей, а вдоль его, упираясь одним концом в заднюю или кормовую сторону мачты. Первые два триселя отличаются друг от друга названием мачт, при которых они устроены (фор-трисель, грот-трисель), а третий, находящийся при кормовой мачте, получает наименование не триселя, а *бизани*. Объёмом своим бизань больше фор и грот-триселей; это делается потому, что назначение бизани состоит не столько в том, чтобы способствовать быстроте хода судна, сколько в уклонении кормы его под ветер, то есть в действии, с помощью которого нос судна *приводится к ветру*.

Шкотовый угол триселей стягивается (притягивается) *талями* (блоками) к борту, а бизани — к *ноку* (оконечности) *гика*, длинного толстаго дерева, одним концом упирающагося в бизань-мачту, а другим выходящаго за корму несколько далее гака борта. Когда бизань не стоит (не распущена), гик ставится прямо, и тот конец его, который находится на весу, опускают на *септор* (стеклянные палубные люки, назначение которых пропускать свет и свежий воздух в каюты, в последнем случае поднимается на септора, то есть на подставы), железную или медную подставку, вделанный посредине гака-борта.

Все мачты судна с висящими на них реями и гафелями принимают на языке моряков название *рангоута*. К нему относится также и мачта, косвенно выдающаяся вперёд из судна: это *бугшприт*. Около него на *галюне* (носовая часть судна вне форштевня) берегаются *швабры* и *стирки* (судовые пеньковые мочалки, связанные в виде большой кисти), которыми обтирают палубу и стёкла. Продолжением его служит другое дерево, называемое *утлегарь*, а за ним следует *бом-утлегарь*. На бугшприте (к которому идут штаги фок-мачты, а от него самого к водорезу, или наружной части форштевня такие же штаги, называемые *ватер-штагами*) и утлегаре ставятся треугольные паруса *кливера*, служащие к уклонению носа судна под ветер (то есть от него). В некотором расстоянии

от бугшприта по обеим его сторонам выдаются из судна небольшие, надёжные четырёхгранные брусья, *кранболы*, которые служат для поднятия якорей от поверхности моря и укладки их на место, где они удерживаются небольшой железной цепью, или *рустовом*. Здесь же, в носовой части судна, находится в горизонтальном положении поперёк палубы толстое дерево, окованное *бугелями* (то есть железными обручами), и имеющее по длине своей в разных местах окружности четырёхугольные отверстия для *вымбовок* (ганшпугов); это *брашпиль*, служащий для поднятия якорей со дна до поверхности воды. Ось его утверждена в *битенгах* — двух крепких стойках, которых верхняя части назначены для *крепления* (если понадобится связать два дерева вместе, то их кладут концами друг на друга и натуго обматывают верёвкой; такое связание называется *найтовом*, «положить найтов», «снайтовить»), привязывания за них толстых и других *снастей* (верёвок).

Кроме брашпиля для поднятия больших тяжестей находятся на судах *шпили*. По действию своему эта машина — то же самое, что и брашпиль, только последний находится в горизонтальном положении, а шпиль стоит вертикально.

На корме поперёк судна замечается колесо с рукоятками; это *штурвал*, обращением котораго приводится в движение руль, а с тем вместе поворачивается и судно в ту или другую сторону. Для того положен на штурвал в несколько *шлагов* (оборотов) *штуртрос* (толстая верёвка), который проходит под палубою у бортов судна сквозь блоки и концами своими прикрепляется (привязывается) с противоположных сторон к *румпелю* (или рукояти), укрепленному в *голове руля* (верхней его оконечности). Становясь от обращения штурвала с одной стороны короче, штуртрос приводит (притягивает) румпель к борту и таким образом поворачивает руль, а с ним вместе и самое судно.

Вся верхняя палуба прорезана посредине тремя люками — четырёхсторонними отверстиями, которые служат для сообщения с последующими палубами (они обделаны дубовыми деревьями, несколько возвышающимися от палубы; эти брусья называются *карлинцами*, в углах которых вделяются *стойки* для поручней) и, наконец, с *трюмом*, то есть пространством от нижней палубы до корабельного дна. В трюме укладывают *балласт* (двух и четырёхпудовые чугунные тяжести), служащая для придания судну должной остойчивости (то есть, так сказать, твёрдости на ногах). Сверх балласта размещают в один или два *лага* (яруса) *котлы*, чугунные четырёхугольные ящики, в которых сберегается пресная

вода, не подвергаясь гниению, как это случается в бочках. Первый люк у фок-мачты) называется *фор-люк*, средний (у грот-мачты) — *грот-люк*, а задний, или кормовой (у бизань-мачты) — *ахтер-люк*. Впереди, у фор-люка, помещается *камбуз*, или корабельная кухня.

Всё пространство от кормы до носа судна разделяется *названиями* на части. *Бак* (он делается иногда выше палубы) простирается впереди фок-мачты. *Шкафут* занимает пространство между фок и грот-мачтами, а пройдя грот-мачту, вступаем на *шканцы*, самое важное, самое официальное место на военных судах, где пребывают старшие и совершаются все торжественные обряды. От бизань-мачты до *гакаборта* (борт, окружающий корму, где утверждается *флагшток*, на котором поднимается флаг) всё пространство называется *ют*; он также делается иногда выше палубы. По бортам военных судов делаются сетки, или места для *коек*, матросских постелей. Ежели бак и ют сделаны выше палубы, их окружают *поручнями* (перилами). Для стока и сгона воды с палубы наравне с нею просверлены в бортах судна большие дырья, называемые *шпигатами*. Между фок и грот-мачтами, или на *шкафуте*, устраиваются *ростры*, то есть помещение для запасного рангоута, вёсел и т. п.

На языке моряков слово *корабль* исключительно принадлежит таким военным судам, которые носят артиллерию на *двух* или *трёх* помостах, называемых *батарейнными палубами*, или *деками*. Это общее имя для всех палубных кораблей — и военных, и коммерческих, какой бы величины они ни были. Такие военные суда называются *двух* и *трёхдечными* кораблями и по величине своей разделяются на *ранги* (разряды), именно на сто, восьмидесятичетырёрх и семидесятичетырёрхпушечные. Корабли трёхдечные всегда стопушечные, иногда даже стадвадцатипушечные, но никогда не менее; в числе же двухдечных кораблей встречаются и восьми, и семидесятные. Все корабли называются *линейными*, потому что главное назначение их — сражаться в линии.

Второй разряд судов, составляющий важную часть *флота* (военных морских сил) называется *фрегатами*; они однодечные и носят от двадцати четырёх до пятидесяти шестипушечную артиллерию.

Военные суда третьяго разряда называются *корветами* (а не корветтою); они без батарей: орудия размещены на них на верхней палубе и состоят из двадцати двух пушек или карронад. Все исчисленные три рода военных судов имеют три мачты, но отличаются

друг от друга величиною своею, размещением, числом и калибром орудий.

Остальные же суда флота по величине и значению их следуют в таком порядке: *бриг, шкуна, люгер, голет, тендер и пакетбот*. *Бриг* по конструкции несколько подобен корвету, но отличен от него вооружением: вместо трёх на нём только две мачты; артиллерия же, двадцатидвухпушечная, размещена как на корвете, и на всех судах, ниже его рангом. *Шкуна* с артиллериею от четырнадцати до шестнадцати орудий отличается от брига наклонными к корме мачтами (двумя). *Голет* разнится от брига в продолжение мачт и в парусности. *Люггеры* с косыми парусами вооружены тремя наклонными к корме мачтами (голыми, то есть без реев, которые спускаются вместе с парусами), с особаго рода оснасткою. *Тендеры* отличаются от других судов уже тем, что имеют только одну мачту. *Пакетботы* во всём подобны тендерам в малом размере.

Кроме исчисленных военных судов корабельного флота, во время военных действий употребляются суда *гребного флота* и *транспортныя*. Первые плавают в шкерах, реках и других извилистых и мелководных фарватерах, а вторые употребляются для перевозки провианта, орудий, морских команд, десанта и других потребностей. Суда гребного флота называются *канонерскими лодками*, а транспортныя, смотря по величине, бывают *корветного вооружения* и ниже. Паровыя суда, или *пароходы* введены в состав военных морских сил в новейшее время; по величине и роду вооружения они называются *пароход-корабль, пароход-фрегат, пароход-бриг, пароход-шкуна*.

*Коммерческия суда*, назначение которых торговля или перевозка товаров, разделяются на мореходныя и речныя. В построении своём, те и другия очень разнообразны, в особенности последния, что зависит от глубины вод, по которым оне плавают, и других местных обстоятельств. Коммерческия суда корветного вооружения называются моряками по оснастке их (то есть купеческое *судно* корветного вооружения). Из числа этих больших судов отличен только один род: с голою бизань-мачтою (без реев, наподобие шкунской); такое трёхмачтовое судно называется *барк*. Другие роды коммерческих судов называются так же, как военные, смотря по вооружению их: бриг, шкуна, люгер и прочие.

Есть ещё один род судов, по назначению своему не принадлежащий ни к одному из исчисленных; это *яхты*, суда, употребляемые любителями мореплавания и находящиеся в составе *яхт-*

*клуба*, то есть общества любителей мореплавания. Яхты вооружаются преимущественно шкунами, тендерами и люгерами; есть, однако же, и пароходы-яхты.

Палуба, в которой помещается команда военного судна, называется *жилою палубою* (она освещается полубортами — окнами, прорубленными в бортах судна), а общая офицерская каюта — *кают-компанией*. Кладовая, в которой хранится порох, называется *крыйт-камерой*. В ней разсыпается порох по *картузам* (зарядным мешочкам), которые укладываются в *кокоры*, или деревянные футляры. Орудия корабельной артиллерии выглядывают из *портов* (амбразур), которые *задраиваются* (запираются) наглухо, когда судно находится в море во время крепкого ветра (когда судно вооружено и находится в полном грузу, линия, проведённая вокруг судна по точкам его соприкосновения с горизонтом воды, называется *ватерлинией*).

Теперь, стоя на палубе, взглянем вверх, на рангоут. Мы увидим над собою сеть *снастей* (верёвок), которые подобно паутине опутывают собою мачты и реи. Оне все вместе называются общим именем *такелаж*, который разделяется на *стоячий* и *бегучий*. Первый назначен для удержания в надлежащем месте или направлении какой-либо части рангоута: он остаётся неподвижен и для предохранения от влияния сырости засмолен. Второй служит для приведения в движение оснастки и потому проходит (продевается) в блоки, шкивы и т. д. и попеременно то *осаживается* (вытягивается), то *травится* (отдаётся). Ежели люди осаживают какую-нибудь снасть, и она подается туго, медленно, то им приказывают «сосчитать», то есть по третьему разу дёрнуть вдруг сильно. Повторение такого счёта при тяге снасти называется *треканьем*, «люди трекают».

Трудно представить себе, чтобы можно было из всего этого множества снастей в случае надобности отыскать ту, которая необходима для произведения надлежащего действия, а между тем моряки придумали для каждой из них даже особое название. Таким образом, снасти, служащая для поднятия на место реев, называются *фалами*: в горизонтальном направлении поддерживаются реи *топенантами*; обращение их вокруг мачт производится *брасами*, и действие такое называется *брасовать реи*. При отдаче парусов (распускании их) углы их осаживаются (натягиваются) к нижним реям *шкотами*, а для уборки парусов, то есть подтягивания их обратно к своему рею, служат *гитовы и горденя* (у рея паруса крепятся — обвязываются — обносными сезнями —

плетёными пеньковыми лентами). К этим общим названиям, выражающим действие и назначение каждой снасти, придаётся в начале ещё название рея или паруса, на который она действует, отчего и происходит то множество технических терминов, которые с первого взгляда кажутся столь непонятными для незнакомаго с морскою службою. Таким образом, каждая снасть получает на судне своё определённое имя и уже не может быть смешана ни с какою другою. Например, потравить *марса-фалы* означает такое действие, которым все марса-реи опускаются немного ниже той высоты, которую они до тех пор занимали; «*потравить фор-марса-фал*» относится уже к одному фор-марса-рею и т. д. Края парусов обшиваются толстыми или тонкими верёвками, смотря по величине паруса, и именуются *шкаторинами*, из которых наружная, или боковая, называется *ликовою*.

Когда вооружение приходит к концу, на судах мало-помалу всё приходит в порядок: мачты смело и гордо высятся над белою палубою, снасти вытягиваются как струны, а концы их укладываются в *бухты* (кружки) или ложатся на палубе красивыми узорами (свободный, то есть незанятый, вольный конец всякой снасти называется общим именем *лопарь*). С окончанием работ суда вытягиваются на рейд посредством *завозов*: это *верп* (якорь малаго размера) с привязанным к нему *перлинем* (толстая, надёжная верёвка стосаженной длины), который бросается на расстояние длины завоза в море и за ходовой конец выбирают (тянут) или вручную, или «ходят» на шпиле. Перед тем отдают (отвязывают) *швартовы* (толстые тросы, служащие для удержания судна у пристани, в таком случае называются «швартовами»), которыми судно удерживалось у стенки или пристани гавани и таким образом *верпуются* на рейд. Если же судно выводится из гавани пароходом или на гребле шлюпками, то действие это называется *буксировкою*; тогда говорят, что судно *буксируют*, или оно идёт на буксире.

С выводом военного судна на рейд поднимают *флаг* и *вымпел*; первый — судовое знамя, второй означает присутствие командира и поднимается в таком виде только военными судами. Притянувшись, или прибуксировавшись на место, *становятся* на якорь (отдают его). Эта команда предупреждается словами «из бухты вон!», что означает предостережение, чтобы люди, стоявшие поблизости места действия, отошли далее от якорнаго *каната*, с отдачею котораго его начнет *сучить* (выбирать в море) со стремительною быстротою, и потому, *задев* человека, может его ушибить.



бить опасно, даже смертельно. Став на якорь (якорь с правой стороны называется *дагликс*, а с левой — *плет*), на бугшприт поднимают *гюйс*. Это флаг крепостной и право носить его получают только суда военные.

С положением якоря откидывают *выстрела*, к ним прикрепляют все судовыя *шлюпки* (лодки) и говорят, что оне «стоят на выстрелах». Самое большое гребное судно называется *баркас*; остальные суда или шлюпки называются по числу имеющихся на них весёл (десятка, восьмерка, шестёрка, четвёрка, двойка), кроме капитанских катера (парадной шлюпки), *гички* или *вельбота* (длинных, узких, особенно быстрых на ходу шлюпок). Скамьи в них называются *банками*, а багры — *крючьями* (крюк). Несколько-лапные якоря, употребляемые на шлюпках, называются *дреклами*, почему и говорят: «поставить катер на дрек», то есть на якорь. На шлюпках употребляют паруса разного покроя, по роду устройства которых называются *шпринтовными*, *рейковыми*, *латинскими*; последние поднимаются на короткой мачте и по форме походят на прямоугольные сферические треугольники, вертикальный катет которых, по крайней мере, втрое больше горизонтального, идущаго по борту шлюпки.

Для всхода из шлюпок на палубу судов служат *трапы* (лестницы). Оне ставятся (навешиваются) около середины бортов с обеих сторон судна. Если смотреть на судно с кормы, то направо будет *правая сторона*, или борт, а налево — *левая сторона*, или борт; поэтому различают и снасти одного и того же предмета, например: «марса-брас на правой», или «фор-марса-шкот на левой». Правый, почётный или *парадный трап* отделан удобнее. К нему могут приставать (причаливать) только командиры судов, вообще штаб-офицеры и лица, равныя или старшия капитана того судна; младшия же чины, как равно экипаж судна, пристают со шлюпками к *левому трапу*. Если волнение велико и шлюпкам опасно приставать к борту, от ударов о который оне могут разбиться, с кормы опускают висячий, или *штормтрап*; он же вывешивается, если парадный трап не устроен или не поставлен на место. Когда судно тянется на рейд, тогда весь экипаж его бывает в действии; такая работы называются *авральными*.

Одновременно с выходом на рейд перед штурвалом помещается небольшой ящик, который не убирается до тех пор, пока судно не войдёт снова в гавань, то есть с окончанием своего плавания. Это *нактоуз*. В нём хранится *компас*, по которому мореплаватели избирают то или другое направление для достижения того

или другого порта. Компас состоит из небольшой коробки, в которой под стеклянным колпаком свободно обращается на шпильке стальная намагниченная пластинка или стрелка. К ней прикреплен круглый листок слюды с наклеенною сверху бумажкою, которой окружность разделена на тридцать две части, или *румба*. Поэтому и произошло выражение «держат на румбе», то есть на том направлении, по которому судну надлежит следовать. Ежели рулевой правит дурно, то есть позволяет судну бросаться то в ту, то в другую сторону, тогда говорят, что «рулевой рыщет».

Для измерения времени моряки употребляют песочные часы, или *стклянки*. Оне состоят из двух совершенно равных стеклянных сосудов конической формы, соединённых вершинами. В одном из оснований конусов, или сосудов, находится отверстие, служащее для насыпания песка и затыкающееся втулкою или пробкою. В это отверстие насыпают ровнаго, хорошо выжареннаго песку, столько, сколько в продолжение даннаго времени может пересыпаться из одного сосуда в другой. Стклянки рассчитываются на четыре, два и полчаса и, кроме того, одну, половину и четверть минуты. Первые употребляются для измерения времени, втория для измерения скорости хода судна. Четыре часа составляют продолжительность ночной *вахты* (дежурства), а дневныя вахты рассчитываются на шесть часов. Первых, начиная от полуночи, — три; вторых, считая от полудня, — две. Поэтому, если кто-нибудь скажет: «Я стоял на вахте (то есть был в дежурстве) с пятаго (часа)», — значит, что он провёл на службе время от четырёх до восьми часов утра, потому что дневныя вахты начинаются или от полудня, или с шести часов вечера. Колокол бьёт каждые полчаса по одному удару; стало быть, по истечении четырёх часов (или восьми получасовых стклянок) часовой пробьёт *восемь* раз. Так как измерение времени происходит получасовыми стклянками, а двух- и четырёхчасовыя служат только поверкою первым, то время известно всегда с достаточною точностью до одной восьмой часа (о чём легко заключить по пересыпавшемуся количеству песку получасовой стклянки) и считается не часами, а *стклянками*. Итак, если, например, утром после восьми часов спросят: «Которая стклянка?» (который час) и получат в ответ: «Шестая», значит, что пять получасов от восьми часов прошло, а идёт шестой, то есть вторая половина одиннадцатаго часа.

Для измерения скорости хода судна употребляют секундныя стклянки в тридцать и пятнадцать секунд (смотря по быстроте хода) и особаго рода инструмент, называемый *лаг*. Он состоит из

деревянной *вьюшки*, на которой намотан тоненький несмолёный лить (бечёвка), разделённый на расстояния, пропорциональные продолжительности времени, употребляемого на *измерение* хода. Тридцать секунд составляют сто двадцатую часть часа, а 50,7 фута равны сто двадцатой части морской или итальянской мили. Итак, если в тридцать секунд судно подвигается вперёд, положим, на 50,7 фута, не выйдет ли, что часовая быстрота его хода равняется одной итальянской миле? На этом-то основании заключается всё устройство лага. Но для такого измерения, как видно, необходима на некоторое время неподвижная точка на море. Брошенный с судна кусок дерева, по форме прямоугольный сектор, к вершине которого прикреплен лить лага, представляет в этом случае неподвижную точку на море. От вершины сектора отмеривается на лине расстояние, равное длине судна, и кладётся марка. От этой марки начинают размеривать лить на равные сто двадцатые части итальянской мили. По размерении его таким образом чрез каждые 50,7 фута *всплесниваются* (ввиваются) кончики верёвок с узелками, почему и расстояния называются *узлами*. Поэтому, если в тридцать секунд лаглиня высучило, положим, девять расстояний, или узлов, говорят, что судно бежит по девяти узлов (то есть миль) в час.

Для измерений глубин моря употребляют свинцовую гирию с лием, многим толще лаглиня. Этот инструмент называется *лот*, и бывает ручной, лёгкий, для бросания на небольших глубинах и *дип-лот*, употребляемый для значительных глубин, не свыше, однако ж, ста сажений. Лить этих лотов (лотинь, диплотинь) разбит марками на сажени, так что в то время, когда гирия их дойдёт до дна, по марке на лине можно прямо заключить о глубине моря.

Для определения места судна на море в виду берегов прибегают к средствам тригонометрическим; для того служит компас с мишенями, называемый «пелькомпас», потому что им *берут пеленги*. Брать пеленги — значит, усмотреть по компасу, на какие румбы видны с судна отличительные предметы (каковы башни, маяки, мысы и прочие), означенные на карте. От пеленгованных предметов проводят на карте линии, соответствующия относительно меридиана румбам, противоположным тем, на которые были усмотрены, или пеленгованы, предметы. То есть, если предмет пеленгован, положим, на восток, то от предмета надо провести на карте линию, параллельную направлению к западу. Тогда в пересечении этих линий, или обратных пеленгов, определится точка, соответствующая месту нахождения судна на море. Зная же постоянно место

своё на карте, можно безопасно проходить мели и подводные камни и, таким образом, проводить суда из одного порта в другой. На морских картах означены все *риффы* — отмели, выдающиеся от берегов в море, мели, подводные камни и вообще все опасности. Кроме того, в виде приложений к ним издаются правительствами статистические описания окружающих берегов с наставлениями для входа в различные порты и плавания около берегов и вдали от них. Эти описания называются *лоциями*.

В открытом море, где не видать берегов, для определения места судна на карте прибегают к средствам астрономическим. Для сего служит *секстан*, угломерный инструмент, которым измеряют или высоту светил небесных, или расстояния между ними, и по ним уже вычисляют с помощью таблиц и логарифмов широту и долготу места.

Пока судно стоит на якоре, тщательно наблюдают, чтобы рангоут со стеньгами, брам и бом-брам-стенгами высились бы прямо, стройно, а реи были бы совершенно параллельны между собою в горизонтальном положении (то есть, верны на топенантах) и не перекошены на брасах, то есть пересекались бы продольною плоскостью судна под прямыми углами. В противном случае, ежели реи не верны на брасах и топенанты подтянуты в беспорядке с одного *нока* (конца рея) больше, чем с другого, моряки говорят, что реи *стоят козлом*, как по большей части это бывает на купеческих судах, на которых наблюдать за такою щеголеватостью некогда, и реи часто брасуются для подъёма на них различных тяжестей груза, который оно принимает или выгружает.

Перейдём теперь к тому времени, когда судно снимается с якоря и вступает под паруса. С уходом в море судовые шлюпки поднимаются на кормовые *боканы* и бортовые *шлюпбалки* (железные балки, на которых висят шлюпки), а выстрела убираются вдоль борта. Ежели ветер дует попутный, то есть совершенно с кормы, то про такое положение судна говорят, что оно *идёт на фордевинд*. Тогда, кроме всех парусов, *ставят* (распускают) ещё и добавочные, поднимаемые с боков и называемые *лиселями*. Когда ветер станет уклоняться в которую-нибудь сторону, моряки говорят, что он *заходит*, а про судно, что оно идёт в *бакштаг* (когда направление ветра с килем судна составляет угол в  $135^\circ$ , то есть тупой). Если направление ветра с килем судна составляет прямой угол, то судно идёт *вполветра*, или *галфвинд*. При таком положении лиселя *убираются* (спускаются) и реи значительно противу прежнего брасуются (при фордевинде они стоят прямо, поперёк

судна). Та сторона судна, с которой дует ветер, называется *наветренная*, а противоположная ей *подветренную*. Точно так же называются и части палубы и борта, например, *наветренная сторона юта*, *подветренные шканцы*, наветренный борт и прочие. При таком ветре положение судна бывает всегда несколько *накрённое* (наклоненное на подветренную сторону), смотря по силе ветра, по которой *несут* и паруса (держат их распущенными).

Если сила ветра позволяет нести бом-брамсели, моряки говорят, что ветер *бом-брамсельный*. Ежели сила ветра заставляет их убрать, чтоб не потерять (*сломить*) бом-брам-стенги, на которой они ставятся (поднимаются), и позволяет нести брамсели, говорят «ветер дует (ровный или порывистый) брамсельный». Точно таким образом сила ветра определяется выражениями *марсельный*, *риф-марсельный*, *риф-марсельный в четыре рифа* и прочие. Надо заметить, что для уменьшения площади марселей на этих парусах нашито в некотором расстоянии друг от друга четыре параллельных ряда *риф-сезней* (верёвок, около аршина длиною), которыми парус укорачивается в длину настолько, сколько того потребует увеличивающаяся сила ветра. Этот маневр называется *брать рифы у марселей* (у фока и грота берут также рифы).

Ежели ветер зайдёт ещё более, так, что «сгоняет» даже с румба, чтобы держать паруса наполненными ветром, то положение такое называется *бейдевиндом*. «Судно идёт в бейдевинд правым или левым галсом» (ежели судно идёт в бейдевинд, галфвинд или бакштаг при ветре с левой его стороны, то говорят, что оно идёт левым галсом; в противном случае — обратно).

Если при таком положении судно приближается к опасности, которой ему не миновать при этом *курсе* (направлении) благополучно, потому что ветром и волнением его прижимает (наносит, положим, к рифу или подводному камню), то в таком случае поворачивают против ветра на другой галс. Такой маневр называется поворотом чрез *оверштаг*, а сделанный «по ветру» — поворот *через фордевинд*. Повороты с одного галса на другой, если они делаются часто, вообще называются *лавировкою*.

Во время лавировки держат, по возможности, круто (близко к ветру), чему много содействуют *булея* — снасти, проведённые от наветренной ликовой шкаторины парусов вперёд, где их туго вытягивают; это приспособление даёт возможность ветру удобнее забираться в паруса. При полном — попутном — ветре (ежели при полном ветре вдруг понадобится держать круче к нему, употребляется выражение: «привести в бейдевинд на такой-то галс» или

«держать круче») буленя *раздёргиваются*, то есть отпускаются слабо, не натягиваются. Ежели судну понадобится остановиться в море на одном месте, не отдавая якоря, тогда *ложатся в дрейф*. Лечь в дрейф означает остановиться под парусами. Это достигается таким расположением парусов, что одни заставляют судно двигаться вперёд, а другие — настолько же назад (*обстенишь паруса, положить марсель на стеньгу*).

Когда два судна встречаются параллельными противоположными курсами, то говорят, что они идут *контрогалсами* (ежели судно следует за другим по одной линии, то в таком случае говорят, что второе или заднее судно идёт, или держит, первому в *кильватер*), то есть противоположными галсами. Когда из бейдевинда ветер постепенно делается попутнее, говорят, что он *отходит*. Ежели сделается совершенное затишье, а его называют словом «штиль», суда при таком безветренном состоянии — *штилюющими* или *заштилевавшими*.

Ежели ветер начинает постепенно усиливаться, тогда говорят, что ветер свежеет, то есть не делается «холоднее», как это могут понять не моряки, а сильнее, могучее. Свежие ветры вообще называют *крепкими, самыми крепкими, штормами, ураганами*: это максима свежести ветра.

## ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

*В рамках этой рубрики мы уже в четвёртый раз публикуем списки моряков и работников рыбной промышленности, погибших в море на трудовых и боевых постах. За время, истекшее с выхода третьего выпуска «Камчатского летописца», в ходе исследовательской работы в Государственном архиве Камчатского края (ГАКК) с фондом Р-470 «Камчатское производственное объединение рыбной промышленности (Камчатрыбпром)» выявлены ещё несколько десятков погибших в течение 1980—1997 гг.*

С. В. ГАВРИЛОВ

### МОРЕ КОРМИТ, МОРЕ ХОРОНИТ

**1980**

*11 марта* около 11.00 утонул старший мастер добычи СРТМ «Радовицы» Петропавловской базы тралового флота (ПБТФ) Федосеев Евгений Фёдорович, 38 лет.

«Предполагается, что смыт волной за борт при нахождении на шкафуте. С кормовой части свисал за борт капролоновый канат, пошёл его смотреть» [1, л. 27].

*17 марта* в 23.45 смертельно травмирован тралмастер БМРТ «Камышин» Петропавловской базы океанического рыболовства (ПБОР) Бондарев Владимир Фёдорович, 39 лет.

При выборке трала самопроизвольно отдалась лапка правой траловой доски, при подъёме лапки тралмастер был прижат переходным концом к планширю фальшборта [1, л. 27].

*29 июня* в 22.20 смертельно травмирован в живот при исполнении служебных обязанностей матрос плавбазы «50 лет Октября» ПБТФ Брыкин Андрей Иванович, 28 лет.

«Находясь на вахте, пытался не пустить на борт пьяного промыслового рабочего...» [1, л. 27].

*4 ноября* в 05.00 утонул матрос 2-го класса СРТМ «Назаровск» ПБТФ Овчинников Сергей Владимирович, 22 года.

Во время замёта кошелькового невода матрос пытался освободить проводник, заброшенный за стойку ограждения кошельковой площадки. Косынкой выходящего невода его ударило сзади, выбросило за борт и накрыло сошедшей в воду делью [1, л. 27].

6 ноября в 07.30 погибла заведующая лабораторией плавучего рыбоконсервного завода «Рыбак Камчатки» Петропавловской базы «Рыбхолодфлот» (ПБРХФ) Добрынина Дина Яновна, 50 лет.

При подъёме очередного парашюта с рыбой из трюма стоявшего у плавзавода БМРТ «Баево» ПБОР сигнальщик и промработчий увидели, что на нём лопнула проушина. Об этом они предупредили отводного тальмана, который поставил неисправный парашют на палубу, а после осмотра решил опустить его в трюм, сообщив находившимся в нём людям. «В момент нахождения над горловиной трюма проушина разогнулась, строп соскочил, парашют накренился в корму и ящики с рыбой посыпались вниз. В этот момент Добрынина, бравшая рыбу для анализа, неожиданно для работающих пошла под просветом и остановилась в районе кормового пиллерса...» [1, л. 28].

4 декабря около 23.00 с катера в реке Ивашке пропал Аракчеев Иван Васильевич, 32 года, капитан катера Ж-1259 Хайлюлинского рыбозавода Камчатрыбпрома (КРП) [1, л. 28].

### **1981**

3 июля ночью при переходе на ставной невод с центральной базы Анапкинского рыбозавода КРП упал с катера Ж-1355 и утонул рыбак ставного невода Черанев В. М.

«Катер по разрешению диспетчерской службы рыбозавода отошёл от пирса, в 23.30 2 июля взял прорезь на буксир и пошёл к ставным неводам в лагуну Уала. Когда катер проходил в районе мыса Чучевина, Черанев, проходя с носовой части судна, задел левым плечом открытую дверь камбуза, потерял равновесие и упал за борт. На катере сразу же была объявлена тревога “Человек за бортом”, приняты меры к обеспечению, но сделать этого не удалось, так как Черанев сразу погрузился в воду и утонул» [2, л. 88].

### **1982**

8 июня на плавбазе «Новая Каховка» ПБТФ выпала за борт производственная рабочая Андреева Т. В. [3, л. 50].

### **1983**

10 июля в 21.20 пропал без вести с борта плашкоута РСР-23-08 Хайрюзовского рыбоконсервного завода КРП шкипер Максutow Анвар Мхамеджанович, 1949 г. р.

Катер Ж-127 буксировал плашкоут от борта теплохода «Камчатсклес» Камчатского морского пароходства. Шкипер находился на палубе, попросил у матроса катера гаечный ключ. Тот спустился в машинное отделение, затем поднялся на борт плашкоута, где не обнаружил шкипера и поднял тревогу. Поставив плашкоут



на якорь, команда катера начала поиски, но пропавшего найти не удалось... «Причиной несчастного случая явилось несоблюдение должностной инструкции шкипером плашкоута» [4, л. 38—39].

*21 июля* около 14.00 в реке Хайрюзовой утонул рыбообработчик сезонной базы Сопочная Хайрюзовского рыбоконсервного завода КРП Шишмарёв Анатолий Михайлович, 1949 г. р.

Покойный купался в обеденный перерыв [6, л. 9].

*27 августа* на плавбазе «Земля Кольская» ПБРХФ смертельно травмирован член экипажа Попов Николай Александрович.

При подъёме бадьи с икрой узел, которым был связан двенадцатимиллиметровый стальной трос, распустился, и бадья рухнула вниз на проходившего моряка [5, л. 29].

### **1985**

*19 февраля* около 16.00 при заполнении бункера рыбой был сбит каплером в трюм и погиб матрос производственной службы плавбазы «Земля Кольская» ПБРХФ Маслюк Сергей Сергеевич, 1952 г. р. [6, л. 26].

*2 ноября* около 21.00 в Кировской экспедиции Петропавловского морского рыбного порта утонули находившиеся на катере КЖ-275:

капитан катера Тонкошкур Валерий Васильевич, 1954 г. р.

пассажирка Тихонова Людмила Алексеевна, 1959 г. р.

пассажир Суркин Андрей Вячеславович, её сын, 1984 г. р.

Катер вышел из реки Воровской, чтобы снять с малого транспортного рефрижератора «Озерновский» ПБРХФ пассажирку с больным одиннадцатимесячным ребёнком, имевшим высокую температуру. При входе в реку волной смыло буксир и намотало его на винт катера, тот потерял управление и сел на песчаную банку в устье реки. Капитан катера увидел светящиеся фары вызванной автомашины «Скорая помощь», попытался перенести больного ребёнка на берег, пошёл по направлению к машине, «ошибочно полагая, что катер находится на материковой косе, был сбит с ног течением, упал, за ним бросилась мать ребёнка...» [6, л. 30].

### **1986**

*19 мая* от полученной накануне травмы скончался радиооператор плавбазы «Северный полюс» ПБТФ Мухин О. Г.

18 мая при проведении палубных работ поднимаемый груз зацепился за вентилятор и подзор навигационной палубы. От резкого натяжения лопнул капроновый канат, крепивший блок за скобтрап кормовой мачты. Упавший блок нанёс радиооператору черепно-мозговую травму, от которой он через сутки скончался [7, л. 30].

26 июля в 00.30 хабаровского времени на рейде порта Советская Гавань утонул производственный рабочий плавбазы «Авача» ПБТФ Корчев Николай Васильевич, 1960 г. р.

«В нетрезвом виде выпрыгнул из каюты за борт и поплыл к берегу. Был спущен спасательный бот, брошены спасательные круги, от помощи которых Корчев отказался. Поиски спасательным ботом с использованием прожекторов положительных результатов не дали» [12, л. 6].

3 сентября в 16.40 в реке Пахаче «при неизвестных обстоятельствах на малом ходу катера упал за борт» матрос буксирного катера Ж-1472 Олюторского РКЗ Попович Илья Дмитриевич, 1935 г. р. [7, л. 110; 12, л. 7].

17 сентября в Беринговом море при постановке порядка крабовых ловушек упал за борт и утонул боцман СРТМ «Пермь» ПБТФ Тупикив Владимир Алексеевич, 1935 г. р.

Его рука была затянута запутавшейся в ячее петлей гайтана, уходящей за борт ловушки [12, л. 29].

24 октября в 11.20 на рейде села Никольского (остров Беринга) при перешвартовке в условиях большого волнения перевернулась вверх килем баржа СБ-90 Командорского зверозавода КРП. Внутри корпуса баржи остался человек. В результате принятых мер по спасению её перевернули в нормальное положение и извлекли моряка, находившегося без сознания. «От острой сердечно-сосудистой недостаточности, обусловленной кардиомиопатией», скончался механик Мурашев Михаил Тимофеевич, 1930 г. р.

Причина аварии: «заклинивание руля в результате наброса постороннего предмета на верхнюю часть пера» [8, л. 130; 9, л. 2].

29 декабря скончался моторист производственного рефрижератора «Приморск» ПБРХФ Дакутько Анатолий Валериевич, 1953 г. р.

Во время стоянки судна в Октябрьском рыбоконсервном заводе КРП при взрыве парового котла 26 декабря он получил обширные ожоги [12, л. 30].

## 1987

6 июня в 14.00 скончался от травм вахтенный матрос 2-го класса СРТР-800 «Тайваза» ПБТФ Зимин Вячеслав Викторович, 1957 г. р.

Без разрешения вахтенного помощника капитана, без страховочных средств 3 июня в 01.10 он забрался на штаг-карнак, чтобы размотать грузовой шкентель, не удержался, сорвался и упал на палубу судна с высоты около десяти метров [13, л. 24].

21 июля в 22.53 утонул матрос обработки плавбазы «Советская Сибирь» ПБТФ Левчук Юрий Борисович, 1957 г. р.

«Утонул в состоянии алкогольного опьянения, вскрыл вены на руке, выпрыгнул за борт, от помощи в спасении отказался, уплывавая от спасателей» [12, л. 10].

11 августа в 07.50 в каюте № 70 найден скончавшимся машинист рыбомучной установки БМРТ «Зарубино» ПБОР Ежов Андрей Юрьевич, 1967 г. р.

«По предварительному заключению, смерть произошла в результате токсического действия паров ацетона на центральную нервную систему» [12, л. 10].

19 августа в 04.35 при стоянке в порту Хошимин (Социалистическая Республика Вьетнам) в реке Сайгон «при неизвестных обстоятельствах в неустановленном месте» утонули два члена экипажа малого транспортного рефрижератора «Асбест» ПБРХФ:

второй механик Воронкин Игорь Валерьевич

третий помощник капитана Лубковский Игорь Станиславович.

«Организованные поиски результатов не дали. 20 августа в 10.11 в районе судна всплыл труп Лубковского, а в 12.40 всплыл труп Воронкина. По заключению судмедэкспертизы, в крови трупов обнаружен алкоголь. Причина гибели не установлена» [10, л. 103; 11, л. 11].

В 1987 г. два судна ПБРХФ — малые транспортные рефрижераторы «Асбест» и «Озерновский» — впервые за советские годы отправились в заграничье. В общей сложности за рубежом находилось тридцать восемь членов экипажа: двадцать командиров и восемнадцать рядовых моряков. Два командира погибли столь нелепо.

10 сентября в 04.42 утонул рефрижераторный машинист плавбазы «Советская Сибирь» ПБТФ Калмыков Сергей Николаевич, 1966 г. р.

«Упал за борт. Был сброшен спасательный круг. На крики с палубы о помощи не реагировал, а плыл в противоположную сторону от судна и круга. Была объявлена тревога, но поиски положительных результатов не дали» [12, л. 10].

8 ноября в период от 03.00 до 06.00 пропал без вести шкипер плашкоута РСР-2438 Октябрьского рыбоконсервного завода КРП Моторькин Сергей Андреевич, 1963 г. р.

Плашкоут стоял у речного причала завода. Шкипер заступил на вахту 7 ноября. «С 10 до 22 велись работы по загрузке

плашкоута, шкипер к ним не привлекался. Около 22.00 покинул плашкоут и ушёл на СПП-01, посещая его неоднократно. Из объяснения матроса... находился на СПП-01 до 04.20 8 ноября. С этого момента исчез. Поиски положительного результата не дали» [12, л. 12].

### **1988**

*13 июня* в 04.08 смертельно травмирован шкипер плашкоута ПС-35 Хайлюлинского рыбозавода КРП Чавычалов Александр Иванович, 1957 г. р.

Плашкоут был ошвартован к борту теплохода «Байкаллес» Камчатского морского пароходства. Шкипер с просьбой купить ему сигарет попытался перебросить на судно деньги в перчатке. Та упала в воду между бортом плашкоута и теплохода. «Несмотря на предостережение... пытался вынуть перчатку из воды без помощи подручных средств и при сближении судов был прижат между бортами, получил смертельную черепно-мозговую травму» [12, л. 13].

*15 ноября* 1988 г. на плавбазе «Ламут» ПБРХФ скончался моторист Каблуков Алексей Степанович, 1937 г. р.

Его обнаружили 14 ноября около 11.30 лежащим в районе провизионных кладовых у трапа выхода на верхнюю палубу. Матрос и котельный машинист отнесли его в каюту и уложили на диван, но о случившемся судовой администрации не доложили. Пострадавший пролежал без оказания медпомощи до 10.30 следующих суток. «Через пятнадцать минут прибывший врач скорой помощи констатировал смерть. Предполагается, что моторист упал, спускаясь по трапу, ударившись головой. Пролежал на судне без помощи около двадцати трёх часов и скончался» [15, л. 20].

### **1989**

*24 апреля* в 14.00 смертельно травмирован машинист рыбомучной установки БМРТ «Ительмен» ПБРХФ Пермяков Пётр Николаевич, 1956 г. р.

Из-за создавшегося избыточного давления пара внутри барабана выбило крышку выгрузного люка, вырвавшаяся горячая масса вылилась на него. Причина трагедии: «неисправность клинкетной задвижки на трубопроводе отходящего пара» [12, л. 14].

*16 октября* в 08.45 в каюте Г-23 носовой надстройки без признаков жизни после дегазации судна обнаружен матрос-обработчик плавбазы «Северный полюс» ПБТФ Радченко Александр Валентинович, 1949 г. р. [12, л. 15].

## 1990

*13 января* в 14.05 в результате драки в каюте № 98 получил смертельное ножевое ранение повар плавбазы «Чукотка» ПБРХФ Крупенькин Владимир Викторович, 1954 г. р. [12, л. 16].

*14 января* на плашкоуте СП-01 портофлота ПМРП, стоявшем у причала № 11 в бухте Моховой, произошёл пожар, в результате которого угарным газом отравились и погибли:

судоводитель Пехтерев Александр Николаевич, 1950 г. р.

сменный механик Бердников Александр Александрович, 1947 г. р.

«По заключению судмедэкспертизы, оба в момент гибели находились в тяжёлой степени алкогольного опьянения. Предполагаемая причина пожара — загорание дивана в каюте от непотушенной сигареты» [12, л. 16].

*23 марта* в 02.20 от сердечного приступа внезапно скончался рефрижераторный машинист БМРТ «Калитва» ПБОР Резник Василий Иванович, 1950 г. р. [12, л. 16].

*13 мая* на производственном рефрижераторе «Черняховск» ПБРХФ скончался матрос Грабаренко Юрий Васильевич.

Его тело обнаружили на ботдеке под трапом, ведущим на верхний мостик [16, л. 18].

## 1991

*7 февраля* в акватории Петропавловской судовой утонул повар морского буксира ПМРП (название не установлено) Кривенко Анатолий Константинович, 1937 г. р.

«При перешвартовке судна всплыл труп» [17, л. 6].

*7 марта* в 08.15 найден скончавшимся в своей каюте моторист БАТМ «Славянский» ПБОР Рженев Игорь Георгиевич, 1957 г. р. [17, л. 9].

*7 марта* в 10.45 скончался капитан-директор БМРТ «Иван Середа» ПБОР Шлиожа Пятрас Юоза.

«Смерть наступила в результате остановки сердечной деятельности» [17, л. 9].

*9 августа* в 23.40 в каюте без признаков насильственной смерти обнаружен матрос-обработчик плавбазы «Рыбак Латвии» ПБРХФ Кудун Николай Григорьевич, 1949 г. р.

«Острое отравление этиловым спиртом» [17, л. 25].

*16 августа* скончался матрос-обработчик плавбазы «Чукотка» ПБРХФ Степаненко Сергей Иванович, 1966 г. р.

«Алкогольное отравление с применением лекарственных средств. Употребление алкогольных суррогатов» [17, л. 25].

*29 сентября* в 14.00 утонул матрос-обработчик плавбазы «Печенга» ПБРХФ Молчанкин Валерий Михайлович, 1962 г. р.

«Следуя на транспортном рефрижераторе “Гвардейск” базы “Рыбхолодфлот” пассажиром в состоянии алкогольного психоза выпрыгнул за борт» [17, л. 30].

*14 декабря* в 03.25 скончался матрос-обработчик БМРТ «Мыс Ратманова» ПБОР Бабенюк Александр Васильевич, 1967 г. р.

При нарезке парафинированной бумаги 13 декабря он «травмировал себя ножом в правую паховую область, повредив бедренную артерию. Оказанная помощь результатов не дала» [17, л. 35].

*30 декабря* обнаружен в каюте без признаков жизни котельный машинист БАТМ «Багарево» ПБОР Селиванов Николай Петрович, 1936 г. р. [17, л. 36].

### **1992**

*12 февраля* при ведении операций по швартовке к берегу с моря плашкоута РСР-09 Крутогоровского рыбоконсервного завода нахлынувшие крупные волны смыли за борт пять человек и часть груза [17, л. 38]. Погибли двое работников завода:

помощник капитана катера Ж-626 Фомин Владимир Александрович, 1956 г. р.

приёмщик плавсредств погрузо-разгрузочного участка завода Коротков Анатолий Афанасьевич, 1960 г. р.

*16 апреля* при тушении пожара в каюте № 87 без признаков жизни обнаружен включённым в кислородно-изолирующий прибор матрос обработки БМРТ «Юность» ПБОР Лазарев Артур Альбертович, 1968 г. р. [17, л. 38].

*29 сентября* на рейде при пересадке с несамоходного плашкоута на морской буксир погиб бригадир грузчиков Олюторского рыбоконсервного завода Овчинников Александр Васильевич, 1951 г. р. [17, л. 38].

### **1995**

*20 ноября* в 05.30 упал за борт с палубы матрос 2-го класса малого транспортного рефрижератора «Козельский» ОАО «Камчатрыбпром» Гринь Алексей Владимирович, 1970 г. р.

«Сидел в автомобиле, закреплённом на крыше морозильного модуля. Вышел из машины, направился к левому борту... Два его товарища услышали вскрик, на палубе матроса не обнаружили. Причина — нахождение в опасной зоне. Утопление» [18, л. 5].

### **1997**

*27 ноября* в 21.30 упал за борт и исчез старший механик БМРТ «Калар» ОАО «Камчатрыбпром» Киселёв Александр Иванович, 40 лет [18, л. 9].

Значительная часть моряков и рыбаков гибла от причин, прямо или косвенно связанных с чрезмерным употреблением алкоголя. Нередки были и случаи самоубийств, зачастую совершавшихся также в нетрезвом виде. Подобные смертельные исходы классифицировались как «несвязанные с производством».

Так, 10 января 1984 г. в 18.55 утонул машинист рыбомучной установки БМРТ «Приамурье» ПБОР Р., 1931 г. р. Он, списанный с судна за систематическое пьянство, упал в воду Петропавловского Ковша с причала № 3 ПМРП.

10 марта 1984 г. в 00.45 найден повесившимся в помещении очистки сточных вод помощник мастера обработки рыбы БАТМ «XXVI съезд КПСС» ПБОР Н., 1937 г. р.

31 мая 1984 в 10.10 в машинном отделении морского буксира «Капитан Загорский» Октябрьского рыбоконсервного завода КРП найден повесившимся второй механик Л., 1939 г. р.

24 июня 1984 г. в 11.30 на четвёртый этаж склада генеральных грузов ПМРП забрался и прыгнул вниз матрос БМРТ «Приамурье» ПБОР С., 1958 г. р., а 9 августа около 14.00 в кладовой машинного отделения агитационно-пропагандистского судна ЦК ВЛКСМ «Корчагинец», стоявшего на балансе ПБОР, обнаружен повесившимся моторист С., 1956 г. р. [6, л. 17—18].

7 июля 1986 г. в 22.50 на производственном рефрижераторе «Хасан» ПБРХФ в своей каюте найден скончавшимся боцман С., 1943 г. р. «Употребление внутрь дихлорэтана по ошибке вместо этилового спирта. Нарушений правил охраны труда со стороны администрации не установлено» [12, л. 6].

29 октября 1986 г. в воде лагуны возле Озерновского рыбоконсервного завода был обнаружен труп диспетчера портпункта М. По заключению технической инспекции труда ЦК профсоюза работников рыбного хозяйства, основной причиной его гибели явилось нахождение в сильной степени алкогольного опьянения. «Наряду с этим расследованием был вскрыт ряд косвенных причин, способствовавших несчастному случаю: причальная стенка оборудована с нарушением... трапы для перехода судно-берег не соответствуют...» [19, л. 1].

27 ноября 1988 г. в 20.50 в вентиляторном помещении обнаружено тело начальника радиостанции БАТМ «Соколово» ПБОР. «Установлен факт смерти по суицидальной причине. Смерть наступила в результате самоубийства — удушения в петле» [12, л. 13].

7 августа 1989 г. в 02.20 в рыбном цехе «покончил с собой путём повешения» матрос-обработчик БМРТ «Опала» ПБРХФ Р., 1949 г. р. [12, л. 14].

Люди погибли и из-за нарушения правил эксплуатации судовых технических средств, иногда по совсем нелепым причинам. Вот что случилось 2 августа 1986 г. во время стоянки малого транспортного рефрижератора «Пиритовый» ПБРХФ на судоремонтном заводе «Фреза». Судового электрика нашли у электрощита на стоявшем рядом СРТМ «Тургенъ» без признаков жизни. В щите обнаружили гаечный ключ с оплавленными гранями, в кармане рабочей куртки покойного — неисправную контрольную лампу. Пытаясь подтянуть контакт подключения кабеля к шинам щита, находящимся под напряжением, он был поражен электрическим током [12, л. 28].

#### ИСТОЧНИКИ

1. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 2811.
2. Там же, д. 2877.
3. Там же, д. 3047.
4. Там же, д. 3329.
5. Там же, д. 3330.
6. Там же, д. 3332.
7. Там же, д. 3889.
8. Там же, д. 3890.
9. Там же, д. 3892.
10. Там же, д. 4103.
11. Там же, д. 4066.
12. Там же, д. 4068.
13. Там же, д. 4252.
14. Там же, д. 4253.
15. Там же, д. 4391.
16. Там же, д. 4632.
17. Там же, д. 4738Б.
18. Там же, д. 4760.
19. Там же, д. 4091.

*От редактора.* По техническим причинам в предыдущем выпуске «Камчатского летописца» (№ 3) в списке моряков и работников рыбной промышленности, умерших, утонувших, погибших и пропавших без вести при исполнении служебных обязанностей допущена техническая ошибка. На страницах 274, 297—310 и 318 (поз. 28) вместо «подводная лодка К-19» следует читать «подводная лодка К-129». Приносим свои извинения.



# ИЗ ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

В. Е. БЫКАСОВ

## И ЕЩЁ РАЗ О ФЕНОМЕНЕ КРАШЕНИННИКОВА

*В своё время мне уже довелось кое-что написать о феномене С. П. Крашенинникова [1, 2], и уже тогда отметить некоторые обстоятельства, связанные с оценками его первичных данных последующими исследователями. Так что, казалось бы, тема была исчерпана. Однако летом 2013 г. кто-то по ошибке взбудоражил президиум РАН тем, что, дескать, в октябре этого года исполняется триста лет со дня рождения великого учёного. И тем самым моя мысль о некоторой мистичности, свойственной «феномену Крашенинникова», получила весомое подкрепление, чем я и не преминул воспользоваться, чтобы попробовать окончательно расставить всё по своим местам.*

В истории Камчатки нет, за исключением разве что В. Беринга, более известной личности, чем выдающийся исследователь природы Камчатки и быта её населения Степан Петрович Крашенинников. Кем только и что только не было написано о нём за двести пятьдесят лет после его смерти. Но при этом во всей отечественной научной и краеведческой литературе не отыщется, пожалуй, ни одного другого примера столь же масштабного проявления неверной интерпретации, а, нередко, и откровенного искажения первичной авторской информации, сколько было допущено при использовании данных знаменитого «Описания земли Камчатки» и прочих материалов великого русского натуралиста.

И в самом деле, внимательный анализ попыток переложения первичных данных «Описания...» вскрывает двойственное отношение исследователей к этому научному труду. Ибо, с одной стороны, все интерпретаторы научного наследия не только признают высокую научную значимость его материалов, но и единодушно подчёркивают редкостные внимательность, дотошность и профессионализм, проявленные бывшим студентом Императорской Академии наук (так официально именовалась должность Крашенинникова в табели о рангах Второй Камчатской экспедиции) при описании

природы и быта жителей Камчатки. И в то же время многие из них, причём, порой, самым невероятным образом, искажают первичную авторскую информацию. Что, в совокупности, и послужило мне в своё время поводом назвать это явление «феноменом Крашенинникова» [1, 2], под которым понимается редкостное по своей сути сочетание уникальной способности автора «Описания земли Камчатки» собирать, анализировать и обобщать самую разнообразную информацию, со столь же уникальным нежеланием (неумением?) интерпретаторов его научного наследия верно оценить полученные им первичные данные.

В попытке хотя бы отчасти разобраться со всем этим и предпринимается данное повествование, цель которого заключается в переосмыслении некоторых домыслов и вымыслов, связанных как с научной деятельностью великого русского натуралиста, так и с самой его жизнью. Для этого пришлось кратко изложить биографию и основные научные достижения С. П. Крашенинникова, а также произвести анализ некоторых из наиболее неудачных попыток интерпретации его данных и представлений.

Ну и последнее замечание. Поскольку в наше время известная доля вольности и фантазии при описании и объяснении излагаемых фактов и событий не только допускается, но и приветствуется, то я позволю себе слегка похулиганить. То есть попробую увязать несомненную одарённость С. П. Крашенинникова получать, обобщать и организовывать информацию с его гипотетической способностью контактировать с «Космическим разумом». Так что ушат холодной воды на свою голову я принять готов.

Итак, «феномен Крашенинникова». В чём он заключается? В том ли, что «студиозис» далёких петровских времён был одним из первооткрывателей Камчатки? Или в том, что он, в силу ряда причин и обстоятельств, оказался выдающимся исследователем природы полуострова и жизнедеятельности его населения? Или, наконец, в том, что очень многие из его первичных данных в последующем были переосмыслены самым, порой, невозможным образом?

А разве не интересно будет знать, каким образом бывший студент стал не просто академиком, а честью и славой России и российской науки? Ну и, конечно же, явно не лишне будет попробовать понять, почему из всех студентов, принимавших непосредственное участие в работе Второй Камчатской экспедиции, только он смог стать, по мнению академика В. И. Вернадского, одним из зачинате-

лей и основателей отечественной науки? Вот основные вопросы, на которые я попробую в той или иной степени ответить.

Начну же я с того, что в 2011 г. общественность Камчатки, в отличие от академических кругов, достаточно широко и основательно отметила трёхсотлетний юбилей великого русского натуралиста. По случаю столь знаменательного события было написано немало страниц как о самом С. П. Крашенинникове, так и об его вкладе в отечественную науку [3].

Тем не менее, никаких новых, а тем более неожиданных, фактов в биографии великого натуралиста в ходе подготовки к этому юбилею и во время его проведения обнаружено и обнародовано не было. Неожиданность возникла спустя два года, и заключалась она в том, что в середине лета 2013 г. в адрес Камчатского научного центра из Президиума Российской Академии наук поступило письмо с предложением написать статью о Степане Петровиче Крашенинникове и его научной деятельности на полуострове. Мотивировалось это предложение как тем, что в конце октября 2013 г. предполагалось отметить его 300-летний юбилей, так и тем, что его основные научные интересы и достижения были связаны с Камчаткой. А кому, указывалось в письме, как не камчатцам это предпочтительнее было сделать. Ну, а поскольку к анализу научного творчества С. П. Крашенинникова я, как уже было сказано, обратился ещё в 2001 г., то мне пришлось в этом поучаствовать [4].

Начну, как водится, с биографии. Первым, хотя и кратко, основные вехи жизни и этапы научной деятельности великого русского учёного изложил его современник — известный историк, академик Г. Ф. Миллер.

*«Степан Крашенинников, уроженец города Москвы, положив там в Заиконоспасском училищном монастыре в латинском языке, в красноречии и в философии доброе основание, превосходил товарищей своих понятием, ревностию и прилежанием в науке, впрочем, и в поступках был человек честного обхождения. Хотя он определён был наипаче к истории натуральной, то есть к науке о приращениях, животных и минералах, однако являлося в нём также к гражданской истории и географии столько склонности, что ещё с 1735 году употреблён был с пользою в особенные отправления для описания по географии и истории натуральной некоторых мест, в которые сами профессоры не заезжали. Между тем, прибывшие в Якутск в 1736 году академические члены уведомились, что учреждения ко вступлению в морской путь далеко не*

доведены ещё до такого состояния, чтоб можно было продолжать им путь до Камчатки без замедления. Нельзя им было препроводить на Камчатке несколько лет, когда, кроме описаний оной, находилось для них множество дел других в Сибири, которых упустить им не хотелось. Поэтому рассудили они за благо послать на Камчатку наперёд себя надёжного человека для учинения некоторых приуготовлений, дабы им там по приезде своём меньше времени медлить. И в сию посылку выбрали господина Крашенинникова тем наипаче, что можно было ему поручить на время отправления всяких наблюдений, и к сему делу снабдили его инструкцией, предписав ему довольное наставление во всё том, что на Камчатке примечать и исправлять надлежало» [5, с. 13].

А вот что он пишет о становлении С. П. Крашенинникова как учёного: «По подании от господина Крашенинникова Академии наук об учинённых им в бытность его на Камчатке делах обстоятельного рапорта и по получении оставшихся после господина Стеллера писем рассуждено было запотребно обоих оных труды совокупить воедино и в совершении всего дела поручить тому, который имел уже в этом наибольшее участие. Из этого произошло сие «Описание земли Камчатки». Оно приятно будет читателям по причине пополнения особенных тамошних земель обыкновений разными и ещё не слыханными достоверными известиями, каких в других географических описаниях не много находится. Кто желает оное читать для увеселения, тому большая часть содержания оногo имеет служить к забаве; кто же смотрит на пользу, тот без труда найдёт оную, хотя бы похотел он пользоваться чем-нибудь, для наук или до употребления в общем житии касающемся. Надобно желать, чтоб предприемлющие впредь намерение упражняться в описании не знаемых или не с довольными обстоятельствами описанных земель труды свои располагали по примеру сего сочинения» [5, с. 14].

И, наконец, окончательно подытоживая жизненный путь своего ученика и коллеги, Г. Миллер добавляет: «Сочинитель произведён в 1745 году при Академии наук в адъюнкты, а в 1750 году пожалован профессором ботаники и прочих натуральной истории. Конец житию его последовал в 1755 году февраля 12 дня, как последний лист сего описания был отпечатан. Он был из числа тех, кои ни знатною природою, ни фортуны благодеением не предпочтены, но сами собою, своими качествами и службою, произошли в люди, кои ничего не заимствуют из своих предков и сами достой-

ны называться начальниками своего благополучия. Жития его, как объявляют, было 42 года, 3 месяца и 25 дней» [5, с. 14].

То есть, как можно видеть, биографические сведения, изложенные Г. Миллером о С. П. Крашенинникове, действительно предельно скупы, и, как это выяснилось только в XX в., не совсем точны. Тем не менее, эти сведения Миллера о месте рождения С. П. Крашенинникова, об его первоначальном образовании, равно как и о дате смерти и продолжительности жизни, не подвергались сомнению почти двести лет. Что, впрочем, и понятно, так как за всё это время в эту его биографию было внесено всего лишь только три дополнения.

Первое принадлежит митрополиту Евгению Болховитинову, который в середине XIX в. установил, что С. П. Крашенинников родился в солдатской семье [6]. Второе дополнение в самом начале XX в. внёс Б. Л. Модзалевский, который на основании данных рапорта академического лекаря Иберкампа (*«сего февраля 25 поутру в 7 часов... умре»*) уточнил, что смерть учёного последовала не 12, а 25 февраля 1755 г. [7, с. 2]. И, наконец, уже во второй половине XX в. известный советский историк В. И. Греков к сказанному митрополитом Евгением добавил, что С. П. Крашенинников родился в Москве в семье солдата лейб-гвардии Преображенского полка [8]. Причём, если первое и третье дополнения к биографии великого русского натуралиста всего лишь уточнили социальный статус отца и семьи учёного, то второе привело к пересмотру даты рождения самого С. П. Крашенинникова.

И действительно, в самом преддверии 225-летнего юбилея, ошибочно привязанного к 1713 г. [9], известный советский историк А. И. Андреев, заново переосмыслив скудные материалы о жизни учёного, существенно уточнил год и день его рождения. Сперва он обратил внимание на то, что все предыдущие исследователи, начиная с Г. Миллера, в целях установления даты рождения ограничивались вычитанием из 1755 г. только полных (без учёта месяцев и дней) сорока двух лет, вследствие чего год рождения Крашенинникова и обозначался числом «1713». А потому он вычел из уточнённой (25 февраля 1755 г.) даты смерти не только эти сорок два года, но и названные Г. Ф. Миллером три месяца и двадцать пять дней [10], в результате чего дата рождения великого натуралиста переместилась на 31 октября 1712 г.

Затем А. И. Андреев припомнил, что в автобиографии, написанной в самом начале 1754 г. (то есть за год до смерти), сам Крашенинников сказал: *«...от роду мне сорок третьей год»* [11, с. 545],

из чего следует, что Миллер ошибся и в количестве полных лет, прожитых Крашенинниковым, поскольку тот умер, когда ему уже исполнилось сорок три года. На основе этого А. И. Андреев сделал окончательный вывод: *«Не имея возможности проверить, насколько точно указание Миллера, что сверх сорока двух лет (правильнее — сорока трёх. — А. А.) Крашенинников прожил три месяца двадцать пять дней, можно полагать, что С. П. Крашенинников родился 31 октября 1711 г.»* [10, с. 6].

Правда, это принципиальное уточнение даты несколько, как уже говорилось, запоздало, и 225-летний юбилей в 1938 г. всё же был отмечен. Тем не менее, после этого 1711-й, как год рождения Крашенинникова, стал фигурировать во всех работах, в той или иной степени затрагивающих биографию великого русского учёного [12, 13]. Во всяком случае, спустя четверть века в нашей стране были широко отмечены два его круглых юбилея: 200-летие со дня смерти — в 1955 г., и 250-летие со дня рождения — в 1961 г. [14].

Вместе с тем, по-прежнему остаётся не совсем понятным, на какое конкретно число приходится подлинный день рождения С. П. Крашенинникова. Дело в том, что Миллер, говоря о трёх месяцах и двадцати пяти днях лет его жизни, привязывал эти данные к 12 февраля 1755 г., тогда как Андреев, как уже говорилось, свои расчёты производил, исходя из уточнённой — 25 февраля — даты смерти. И, следовательно, расхождение в тринадцать дней действительно существует, и никуда от этого не деться.

Впервые на это расхождение указал ещё Н. Н. Степанов [15], который, признавая 1711-й подлинным годом рождения, высказал, тем не менее, мнение о том, что 31 октября вряд ли можно считать точной датой. Хотя и добавил к сказанному, что поскольку в данных Миллера обнаруживаются грубые ошибки (в дате смерти и в количестве полных прожитых лет), то абсолютно доверять его, казалось бы, точному подсчёту (сорок два года, три месяца и двадцать пять дней) не следует. А потому он предложил ограничиться установлением лишь года (1711) и месяца (октябрь) рождения С. П. Крашенинникова.

Понятно, конечно же, что таковой компромисс, по сути дела, является уходом от решения проблемы. Да, Миллер ошибся в дате смерти Крашенинникова. Да, он ошибся и в числе полных лет, прожитых им. Однако, во-первых, откуда-то он всё же почерпнул сведения о трёх месяцах и двадцати пяти днях, прожитых Крашенинниковым сверх своих полных лет? К тому же, при всём скепсисе по отношению к данным Миллера, все последующие иссле-

дователи, в том числе и В. И. Андреев, придерживаются именно этих сведений и никаких других. Так что пока в нашем распоряжении нет никаких иных данных о количестве месяцев и дней, прожитых С. П. Крашенинниковым сверх его полных лет, говорить о точном дне его рождения не приходится.

Ну и, наконец, к сказанному стоит добавить, что все выше озвученные даты приводятся по старому стилю, и потому отстают от нынешней хронологии на одиннадцать дней. Так что если уж идти на компромисс, то, на мой взгляд, следует признать днём рождения С. П. Крашенинникова 29 октября (18 октября плюс одиннадцать дней) по новому стилю. Поскольку, с одной стороны, мы при этом не выходим за рамки привычного нам октября, и, в то же время, с другой стороны, существенно приближаемся ко второй — то есть к 11 ноября — дате.

Правда, это также добавляет толику мистики в явление под названием «феномен Крашенинникова». Однако этой самой мистики и без того настолько много, что небольшая добавка к ней особой роли не играет. Поскольку одна только ситуация с нечаянным обнаружением могилы великого учёного и перезахоронения его останков потянет на добрый сценарий фильма «фэнтези».

Вот что, например, пишет по этому поводу автор книги «Человек, который...» И. Л. Миксон [16]:

*«Тяжёлые лишения подорвали здоровье учёного. Он умер на сорок четвёртом году жизни, 25 февраля 1755 г., его захоронили на Васильевском кладбище, у церкви Благовещения, тихо и скромно. Вдова была вынуждена просить вспомоществования, оставшись с шестью малолетними сиротами в таком состоянии, что и тело его [мужа] погребти нечем. Степаниде Ивановне выдали годовое жалованье мужа и сто рублей на похороны. Кладбище, где предали земле брэнное тело учёного, закрыли ещё в шестидесятые годы восемнадцатого века. Очень уж топко, сыро, сколько не подсыпай. Место погребения затерялось на два столетия.*

*В октябре 1963 г. на территории бывшей Благовещенской церкви прокладывали траншею. Ковш экскаватора выгребал производственный мусор, утонувшую давным-давно бульжную вымостку, подстилку из битого кирпича и щебня, всякий хлам и песок. Вдруг стальные зубья воткнулись в обломанную каменную плиту. Сохранилась лишь часть надгробной надписи: “На сем месте погребён Академии наук профессор Степан Петров, сын Крашенинников... который... показав...” Работу остановили, вызвали специалистов...*

*Раскоп вёл научный сотрудник музея этнографии А. Д. Грач. В освидетельствовании принял участие заведующий лабораторией пластической антропологической реконструкции Института этнографии Академии наук СССР, доктор исторических наук и скульптор М. М. Герасимов...*

*Комиссия, образованная по распоряжению тогдашнего заведующего Ленинградским отделением Института археологии АН СССР, доктора исторических наук, ныне академика, директора Эрмитажа Б. Б. Пиотровского, изучив все материалы раскопа и экспертиз, подтвердила, что раскопанное погребение является могилой Степана Петровича Крашенинникова. В акте от 21 января 1964 г. было, в частности, написано: «Просить Президиум АН СССР возбудить вопрос о захоронении после всех необходимых исследований останков Крашенинникова на территории Некрополя Александро-Невской лавры в Ленинграде, рядом с могилой М. В. Ломоносова. На месте погребения останков С. П. Крашенинникова положить подлинную часть его надгробной плиты, дополненную до натурального размера. На реконструированной части плиты нанести надпись с указанием вклада С. П. Крашенинникова в развитие отечественной науки и даты перезахоронения. В головах установить бюст С. П. Крашенинникова работы М. М. Герасимова» [17, с. 5].*

Однако всё это застопорилось на долгие четверть века. Сначала нужно было по останкам восстановить облик великого русского учёного, что, в конце концов, и довершила преемница М. М. Герасимова по лаборатории пластической антропологической реконструкции Г. В. Лебединская. Затем в суете повседневных дел в Академии наук о судьбе его останков несколько подзабыли. Так что лишь только 17 декабря 1986 г. на одном из очередных заседаний Всесоюзного Географического общества было объявлено о принятии решения по перезахоронению останков в Александро-Невской лавре. Но и на этот раз из-за необходимости изыскания соответствующих средств в бюджете Академии наук, произошла заминка. Лишь 26 мая 1988 г., пролежав в картонной коробке в лаборатории антропологической реконструкции более двадцати пяти лет, останки С. П. Крашенинникова наконец-то были преданы земле на территории Некрополя Александро-Невской лавры. При этом временная надгробная плита имела надпись «Академик Степан Петрович Крашенинников. 1711—1755 гг.». Сейчас на месте этой плиты стоит невысокий постамент с вазой овальной формы с той же надписью [17].



Итак, внимательное прочтение материалов, относящихся к описанию жизни С. П. Крашенинникова, обнаруживает настолько удивительные расхождения в датах и фактах, что биография великого русского натуралиста приобретает, буквально, мистический характер. Во всяком случае, привязка и проведение в 1938 г. 225-летнего юбилея учёного к 1713, а не 1711 г. вполне допускает такую вот литературную натяжку. Как допускает её и тот факт, что могила была утеряна на двести с лишним лет и её лишь случайно обнаружили при хозяйственных работах в 1963 г. Подкрепляет эту мистичность и то, что после обнаружения останки С. П. Крашенинникова пролежали ещё четверть века, прежде чем были перезахоронены. А если к этому добавить, что в октябре 2011 г. юбилей великого русского натуралиста на фоне празднования 300-летнего юбилея другого гения русской науки — М. В. Ломоносова остался для академической общественности России практически незамеченным (о чём я, кстати, и предупредил — [18]), что в 2013 г. намечалось, было, ещё раз отпраздновать 300-летний юбилей учёного и что на пьедестале его могилы в Некрополе Александро-Невской лавры период его жизни обозначен 1711—1755 гг., то представление о мистичности выглядит не таким уж и натянутым.

Таким образом, жизненный путь Крашенинникова, перипетии с обнаружением его могилы и перезахоронением останков, а также забвение 300-летнего юбилея вполне можно относить к феноменальным явлениям. Но столь же феноменальной является и сама научная деятельность великого русского натуралиста, к характеристике которой я и перехожу.

Начало научной деятельности С. П. Крашенинникова привязывается, как он сам пишет об этом в своей биографии, к августу 1733 г., когда он был «...отправлен студентом при академической свите в Камчатскую экспедицию с жалованием по сту рублей на год...» Прикомандированный к профессору И. Гмелину студент принимал настолько деятельное участие во всех научных работах, проводившихся под руководством своего наставника, что очень скоро ему стали поручать самостоятельные исследования, которые он единолично или совместно с другими студентами и геодезистами осуществлял в Восточной Сибири вплоть до середины 1737 г. Так что когда Гмелин и Миллер решили оправить на Камчатку вместо себя кого-либо из состава Академического отряда, то их выбор пал на Крашенинникова. И, надо сказать, они в нём не ошиблись. Впрочем, поговорим обо всём этом по порядку.

Как известно, 14 октября (25 октября по новому стилю) 1737 г. Крашенинников высадился на берег Западной Камчатки в устье реки Большой. Более трёх с половиной лет пробыл он на полуострове, предпринял за это время семь больших самостоятельных маршрутов, в ходе которых двенадцать раз (туда и обратно) пересёк весь полуостров от одного побережья к другому, а также осуществил целый ряд более коротких поездок. При этом на нартах, батах (камчатских долблёных лодках-однодревках) и пешком он, по его же собственным подсчётам [19], преодолел около 7 762 вёрст (около 7 800 км), добывая при этом самые разнообразнейшие сведения о природе полуострова и быте его населения.

В частности, уже через три недели после прибытия в Больше-рець (через четыре недели после крушения шитика «Фортуна», лишь чудом не закончившегося гибелью всех его пассажиров и членов экипажа), Крашенинников в своём «Пятом рапорте И. Гмелину и Г. Миллеру» написал: *«Приехавши в Больше-рецкий острог, сочинил я имеющимся в здешних местах зверям, птицам и рыбам и растущим около здешнего места деревьям и травам реэстры с русскими и камчадальскими названиями. Тогда же написал слова здешнего больше-рецкого языка»* [11, с. 557].

То есть, как можно видеть, всего лишь за три недели пребывания в Больше-рецьке студент Академии наук успел сделать столько, сколько в наше время далеко не всегда успевают сделать целый отряд исследователей. Он и списки местных растений составил, и словарь ительменского языка сочинил, и успел по опросам и архивным материалам составить представление о «горячих ключах», «горелых сопках», извержениях, землетрясениях и цунами.

Более того, за это же время сумел настолько обстоятельно продумать план будущих исследований, что в последующих походах только в отдельных деталях отступал, да и то по независимым от него обстоятельствам, от намеченного. Причём этого намеченного и блестяще исполненного оказалось столь много, что и до сих пор данные бывшего студента Императорской Академии наук не потеряли своей научной ценности. Что, впрочем, и понятно, так как Крашенинников, подробно описавший природу Камчатки, историю её открытия и освоения, а также быт и деятельность коренного населения, проявил себя не только как историк, но и как ботаник, зоолог, этнограф, языковед, геолог, вулканолог, метеоролог, океанолог и географ.

И в самом деле, для историков собранные в «Описании земли Камчатки» сведения о событиях периода открытия и освоения

Камчатки по-прежнему имеют неоспоримую значимость, хотя многих фактов, относящихся к истории открытия и освоения Камчатки, обнаруженных в различных архивах уже многим позже после выхода этой книги в свет, Крашенинников не знал, да и не мог знать.

Что же касается ботаники, то академик В. Л. Комаров называл его самым первым ботаником, профессионально изучавшим растительность Камчатки. Столь же однозначно и зоолог П. Ю. Шмидт, другой участник знаменитой Камчатской экспедиции Ф. П. Рябушинского 1908—1911 гг., указывал, что именно Крашенинников первым из европейцев начал изучение животного мира Камчатки. Так что далеко не случайно современные камчатские исследователи в лице, например, известной на Камчатке ботаника и краеведа Н. А. Ефремовой, называли его первым экологом не только Камчатки, но и всей России.

Точно так же и геологи считают, что это именно Крашенинников положил начало сбору сведений о недрах полуострова. А сейсмологи и вулканологи, связывая с его именем появление самых первых научных описаний извержений, землетрясений и цунами, по праву относят его к основоположникам отечественной вулканологии и сейсмологии.

То же самое можно сказать и относительно метеорологии. То есть, хотя ещё и до появления С. П. Крашенинникова на полуострове некоторые моряки («Журналы Первой Камчатской экспедиции», 2012) и землепроходцы пытались записывать различные сведения о погоде и климате Камчатки, всё же первым проводить регулярные инструментальные метеонаблюдения, в том числе и за приливами моря в устье Большой реки, начал студент Академии наук.

Особый интерес представляют и этнографические данные, собранные С. П. Крашенинниковым во время пребывания на полуострове. Во всяком случае, обилие и новизна содержащихся в «Описании...» самых разнообразных этнографических сведений позволили в своё время известному отечественному этнографу Л. Я. Штернбергу (1936) назвать его «Нестором» русской этнографии. Это и понятно, так как бывший студент не только составил самые первые, пусть бы и краткие, словари ительменского, корякского и курильского языков, но и обособил на основе изучения разных диалектов ительменского языка три основные этнические группы коренного населения южной половины Камчатки: западно-камчатскую (с подгруппами кыкшай-ай, лигнурин и кулес), юго-восточную (суаачу-ай и чупажу) и центрально-камчатскую

(ханчалай, или собственно ительмены, и камчадалы). А в придачу к этому записал некоторое количество ительменских, коряжских и айнских легенд и сказок, положив тем самым начало собирательству своеобразного фольклора народов Северо-Восточной Азии и Сибири.

К сказанному остаётся добавить, что, занимаясь сбором и обобщением конкретных сведений о быте, нравах, обычаях и культуре местного населения, С. П. Крашенинников постоянно размышлял и над общими проблемами бытия в самом лучшем (философском) смысле этого слова. И в этих размышлениях преуспел настолько, что многим позднее в своей «Речи о пользе науки и художеств», произнесённой в публичном академическом собрании 6 сентября 1750 г. (за три десятилетия до французских натуралистов-просветителей, кстати) сделал вывод о том, что исключительное значение в формировании человеческого мышления играет воспитание, под которым он понимал всю совокупность влияния общественного сознания на человека: *«Разум наш купно с телом будто возрастает, получая час от часу большее познание»*. Подметив, попутно, при этом, что воспитанные в определённых условиях люди с трудом воспринимают новые взгляды и представления.

В целом же, как считает этнограф Н. П. Никольский [20], взгляды Крашенинникова на развитие коряков, ительменов и курилов сводятся к тому, что всё отличие коренных народов от просвещённых наций определяется лишь разницей их культур, а не способностью усваивать и создавать знание как таковое. И вот тому весомое подтверждение: *«Вся камчатская посуда и все экономические их принадлежности состоят в чашах, корытах, берестяных кухнях, а по тамошнему чуманам, да в санках и лодках; в чашах и корытах варили они есть и себе, и собакам, кухни употребляли вместо стаканов, санки к езде зимою, а лодки летом. Чего ради и писать бы о том более нечего, есть ли бы сей народ, так как другие, имел тогда или знал употреблять металлы. Но как они без железных инструментов могли всё делать, строить, рубить, долбить, резать, шить, огонь доставать, как могли в деревянной посуде есть варить, и что им служило вместо металлов, о том, как о деле не всякому знаемому, упомянуть здесь не пристойно, тем наипаче, что сии средства не разумной или учёной народ вымыслил, но дикой и грубой, и трёх перечесть не умеющий. Столь сильна нужда умудрять к изобретению потребного к жизни!»* [21, с. 31].

Из этого можно видеть, что по отношению к коренным жителям Камчатки Крашенинников выступает как представитель более просвещённого народа, а не как апологет якобы высшей расы. Что особенно весомо подтверждается его собственным доброжелательным и уважительным отношением к встречавшимся на его пути корякам, ительменам и курилам.

И всё же, безусловно, наибольший вклад бывший студент Императорской Академии наук внёс в отечественную и мировую географию. Причём, как это специально подчёркивает в своём предисловии к факсимильному изданию «Описания...» известный отечественный историк Б. П. Полевой [14], географы и до сих пор высоко оценивают капитальное творение «птенца Петрова» за то, что в нём основное и пристальное внимание уделяется географии Камчатки и сопредельных с ней регионов. А современные географы однозначно воспринимают автора «Описания...», горячо и последовательно ратовавшего за глубокое и всестороннее развитие отечественной географии, в качестве одного из самых первых и выдающихся географов России.

Кстати, говоря о тщательности сбора бывшим студентом географических сведений, стоит привести пример с описанием части берингоморского побережья от перешейка, соединяющего Камчатский полуостров с материком, до современного мыса Наварин. Суть дела тут заключается в том, что сам Крашенинников севернее рек Караги и Лесной так и не побывал. А потому все сведения о географии более удалённых территорий он получил из расспросов местных жителей и служилых людей, а также из некоторых данных, полученных при плавании бота «Св. архангел Гавриил» к Берингову проливу. При этом нынешний полуостров Ильпинский он именовал Говенским мысом (по острожку Говынк, расположенному в самой его изголовии); нынешний залив Корфа — Олюторским морем (по впадающей в него реке Олюторке); нынешний полуостров Говена — Олюторским носом (по реке Олюторке — ныне Вывенке); нынешний полуостров Олюторский — Пахачинским носом (по реке Пахаче); а полуостров, заканчивающийся современным мысом Наварин — Катырским носом (рис. 1). Однако без малого век спустя известный мореплаватель Ф. П. Литке «сместил» по ошибке названия всех указанных полуостровов на одно к востоку, не обратив при этом внимания не только на описание Крашенинникова, но и на то, что практически также мыс Св. Фаддей (ныне — Наваринский) изображён и на «Карте Шпанберга с показанием пути Фёдорова и Гвоздева к Америке» (рис. 2).



Таковы основные научные достижения С. П. Крашенинникова. Правда, в ответ на это можно возразить: а причём тут «феномен Крашенинникова», и есть ли он вообще, этот самый феномен, коль скоро волею судеб бывший студент оказался первым исследователем Камчатки — а первому, как известно, всегда есть что открывать?

Однако, как уже говорилось выше, выбор именно его для изучения Камчатки, а не другого студента академического отряда, был далеко не случаен, ибо ещё в предварительных исследованиях природы Сибири он показал и профессионализм, и способность преодолевать организационные трудности, и просто незаурядную физическую выносливость исследователя полудиких земель.

К тому же, он был не единственным в то время исследователем Камчатки. В частности, в последние месяцы его пребывания на полуострове и несколько позже после его отъезда посильные научные исследования здесь проводил и другой студент — Алексей Горланов. Однако если о научной деятельности Горланова мало что известно, то материалами Крашенинникова сплошь и рядом не считал зазорным пользоваться такой во всех отношениях незаурядный учёный, как адъютант Императорской Академии наук Георг Стеллер, также долгое время пребывавший на Камчатке. То есть даже этот, изначально более профессионально подготовленный, очень зрелый и на редкость внимательный и вдумчивый исследователь, не смог потеснить на поприще сбора и обобщения информации студента Крашенинникова.

И на это можно было бы возразить, что, мол, Крашенинникову просто повезло, так как его руководителями и наставниками были такие выдающиеся учёные того времени, как И. Г. Гмелин и Г. Ф. Миллер, разработавшие для него подробнейшую — в восемьдесят девять параграфов — инструкцию на все, позволительно сказать, случаи жизни. Да и в последующем они не оставляли его без своих советов, рекомендаций и наставлений.

Но, во-первых, как выясняется, оба наставника не особенно утруждали себя обучением студентов. Но, во-вторых, подобные, и столь же подробные инструкции были получены и другими, в том числе и Г. Стеллером, участниками научного отряда Второй Камчатской экспедиции. Однако далеко не всем из них удалось внести заметный вклад в общее дело, тогда как Крашенинников, пусть бы и жалуясь время от времени на тяжесть обстоятельств, сбор и обработку первичных данных проводил постоянно и в любых условиях. И, следовательно, его феноменальная способность

к получению и обобщению самых разнообразных сведений действительно имеет место быть.

Таким образом, С. П. Крашенинников предстаёт перед нами в качестве весьма и весьма незаурядного исследователя всего нового и необычного. Что и отметил М. В. Ломоносов, который о своём современнике и друге отозвался так: *«...взяты были из московских Законоспасских школ двенадцать человек школьников в Академию наук, между коими находился бывший после профессор натуральной истории Крашенинников... оных половина взяты с профессорами в Камчатскую экспедицию, из коих один удался Крашенинников, а прочие все от худова присмотру все испортились»* [15, с. 22].

Правда, Ломоносов несколько зависил количество «испортившихся», ибо в числе таковых студентов были, например, и полностью состоявшийся как специалист А. Горланов, и очень талантливый, но преждевременно умерший ещё в экспедиции Л. Иванов. Однако это не только не умаляет достижений Крашенинникова, но и оттеняет, подчёркивает их. Ибо не столько стечением обстоятельств, сколько благодаря личному таланту, трудолюбию и настойчивости бывший студент Академии наук стал первым среди равных.

Тем разительней на этом фоне достижений великого русского натуралиста и признания его заслуг выглядит тот факт, что за 255 лет со дня выхода в свет знаменитого «Описания...» очень многие из содержащихся в нём фактов и данных воспринимались неверно, а порою и вообще переиначивались самым немислимым образом. Что особенно наглядно прослеживается на примере описания его поездок по полуострову [18, 22].

И в самом деле, все свои путешествия дотошный студент подробно и тщательно представил в дорожных журналах, рапортах, письмах и в самом «Описании...» Однако стоит только внимательно вчитаться в его подлинные тексты и публикации исследователей его научного творчества, как обнаруживается множество несоответствий данных канонического текста «Описания...» с выкладками тех учёных и краеведов, которые в своих исследованиях на них опирались. Начиная с того, что само число пересечений Крашенинниковым полуострова варьирует у разных авторов от восьми до двенадцати, а суммарная протяжённость всех маршрутов по Камчатке — от пяти с небольшим до десяти тысяч вёрст.

Более того, зачастую одни те же части одного и того же маршрута рисуются разными авторами, а порой одним и тем же автором совершенно по-разному (рис. 3, 4). Не говоря уже о том, что



почти все исследователи нередко прочерчивают пути Крашенинникова там, где он никогда не проезжал, либо, наоборот, не проводят даже там, где он проезжал трижды. Например, описывая маршруты по восточному побережью Камчатки, они привязывали их к берегам Кроноцкого, Камчатского и Озерновского полуостровов, хотя на самом деле тот пересекал их основания.

Понятно, конечно же, что в некоторой степени причиной всех названных накладок оказалось недостаточное знание историками и краеведами природных особенностей и ландшафтов полуострова. В частности, незнание того, что восточные берега Камчатки почти сплошь окаймлены обрывами, нередко уходящими прямо в воду, из-за чего их практически невозможно объехать по морскому берегу. И всё же приходится констатировать, что ведущую роль в этом сыграло то, что географы, историки и краеведы попросту не сумели правильно прочесть Крашенинникова. Ибо он и в своей книге, и, особенно, в своих путевых журналах [19] приводит не только название начального, промежуточных и конечного пунктов очередного дневного перехода, но и, нередко, часы его начала и окончания. Не говоря уже о расстоянии от одного пункта до другого, а также о количестве днёвок (и их причин) в том или ином острожке или месте. Так что восстановить маршруты С. П. Крашенинникова, за исключением разве что некоторых мелких деталей, по данным «Описания...», как показывает мой опыт работы с первичным текстом [18, 22], особого труда не представляет.

То же самое можно сказать и относительно трёхкратного пересечения Крашенинниковым Срединного хребта. И в этом случае почти все интерпретаторы приурочивают его маршруты к долинам рек Колпаковой и Воровской, по которым он никогда не проезжал, и, наоборот, не прорисовывают, за редким исключением, по долине реки Облуковиной, по которой он проезжал трижды. Хотя непременно упоминают при этом о землетрясениях, дважды пережитых бывшим студентом во время проезда по долине этой реки.

Например, известный исследователь деяний Крашенинникова Н. Г. Фрадкин в своих брошюрах приводит одну и ту же выписку из «Описания...»: «...Вдруг, как от сильного ветра, лес зашумел, и земля так затряслась, что мы за деревья держаться принуждены были, горы заколебались, снег с оных покатился» [12, с. 24; 13, с. 30], которая явно говорит об его знании подлинных материалов учёного. И, тем не менее, все его маршруты с западного побережья полуострова к Верхнекамчатску и обратно Фрадкин прорисовывает по рекам Колпаковой и Воровской, а не по Облуковиной

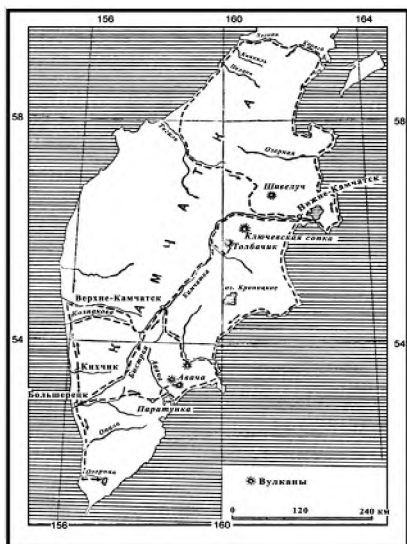
(рис. 3а, 3б), в долине которой Крашенинников дважды — в 1738 и 1740 г. — испытал удары подземной стихии.

То есть, повторюсь лишний раз, восстановить подлинность маршрутов Крашенинникова по полуострову можно было и без знания ландшафтных особенностей той или иной местности. А это однозначно свидетельствует о том, что комментаторы материалов Крашенинникова проявили досадную небрежность при интерпретации соответствующих данных «Описания...» И вот тому ещё одно убедительное доказательство.

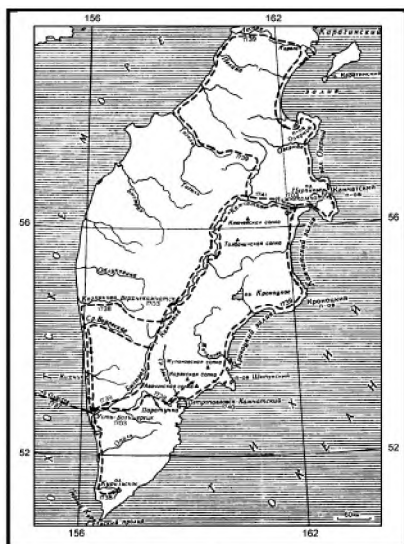
При внимательном просмотре карт-схем маршрутов поездок Крашенинникова по Камчатке, нарисованных различными исследователями (рис. 3, 4), обнаруживается, что бывший Большерецкий острог на них обозначен где угодно: на месте современного Усть-Большерецка, расположенного в десяти километрах от морского побережья (рис. 3а, 3б, 4а, 4б); на месте нынешнего села Кавалерское, куда Большерецк был перенесён в 1928 г. (рис. 4в); на месте ныне нежилого Большерецка, некогда стоявшего на косе в сорока километрах южнее современного Усть-Большерецка (рис. 4г), но только не на островах между реками Гольцовкой и Быстрой вблизи их слияния, где был основан и более двухсот лет простоял подлинный Большерецк (рис. 2, 5).

При этом сам Крашенинников пишет так: *«Большерецкий острог стоит на северном берегу Большой реки между впадающими во оную посторонними реками Быстрою и Гольцовкою в 33 верстах от Пенжинского (Охотского. — В. Б.) моря»* [11, с. 500—501], да и на «Карте земли Камчатки со всеми около лежащими местами», размещённой в «Описании...» и созданной при его непосредственном участии Большерецкий острог также размещается между реками Быстрой и Большой (рис. 2). Нужны ли тут комментарии?

Впрочем, при интерпретации материалов Крашенинникова ошибки допускались не только в географии описываемых им мест. В частности, и до сих пор историки, геоморфологи, геологи, вулканологи, геофизики и сейсмологи, ссылаясь на него, пишут о том, что в результате катастрофического землетрясения 6 (17) октября 1737 г. на побережья Северных Курильских островов, юго-восточной Камчатки и острова Беринга обрушилось цунами высотой более тридцати сажен, то есть около шестидесяти четырёх метров. При этом они совершенно не обращают никакого внимания на то, что при такой высоте весь лес на юго-восточном побережье Камчатки был бы стёрт с лица земли на отметках до



а



б

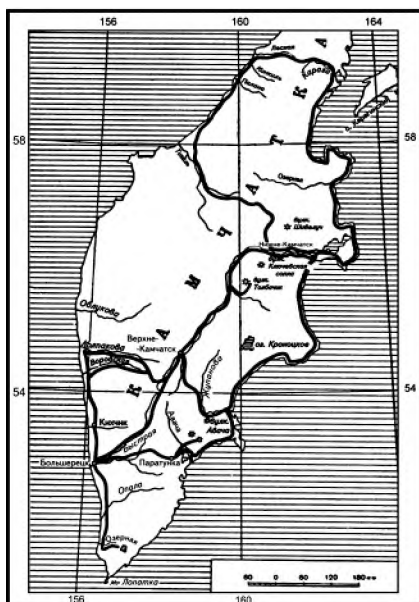


в

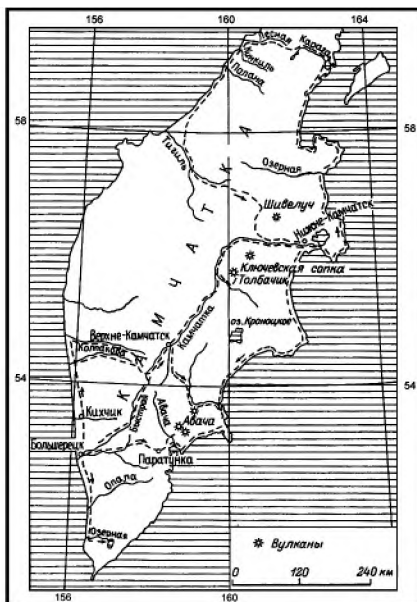


г

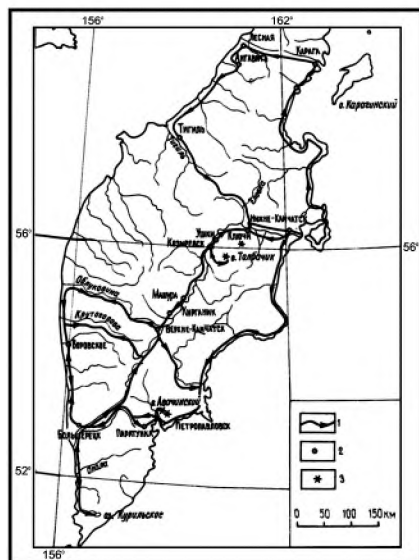
Рис. 3. Карты поездок С. П. Крашенинникова по Камчатке разных авторов: а — Н. Г. Фрадкина [12, с. 44], б — Н. Г. Фрадкина [13, с. 30], в — аббата Жана Шаппа д'Отероша [31], г — Н. Н. Степанова [11, с. 29]



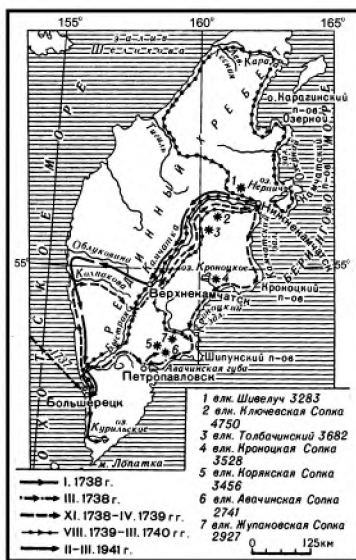
а



б



в



г

Рис. 4. Карты поездок С. П. Крашенинникова по Камчатке разных авторов: а — Н. Н. Степанова [11, с. 34], б — Б. П. Полевого [21, с. 22], в — П. А. Хоментовского [32, с. 43], г — И. П. Магидовича и В. И. Магидовича [33]

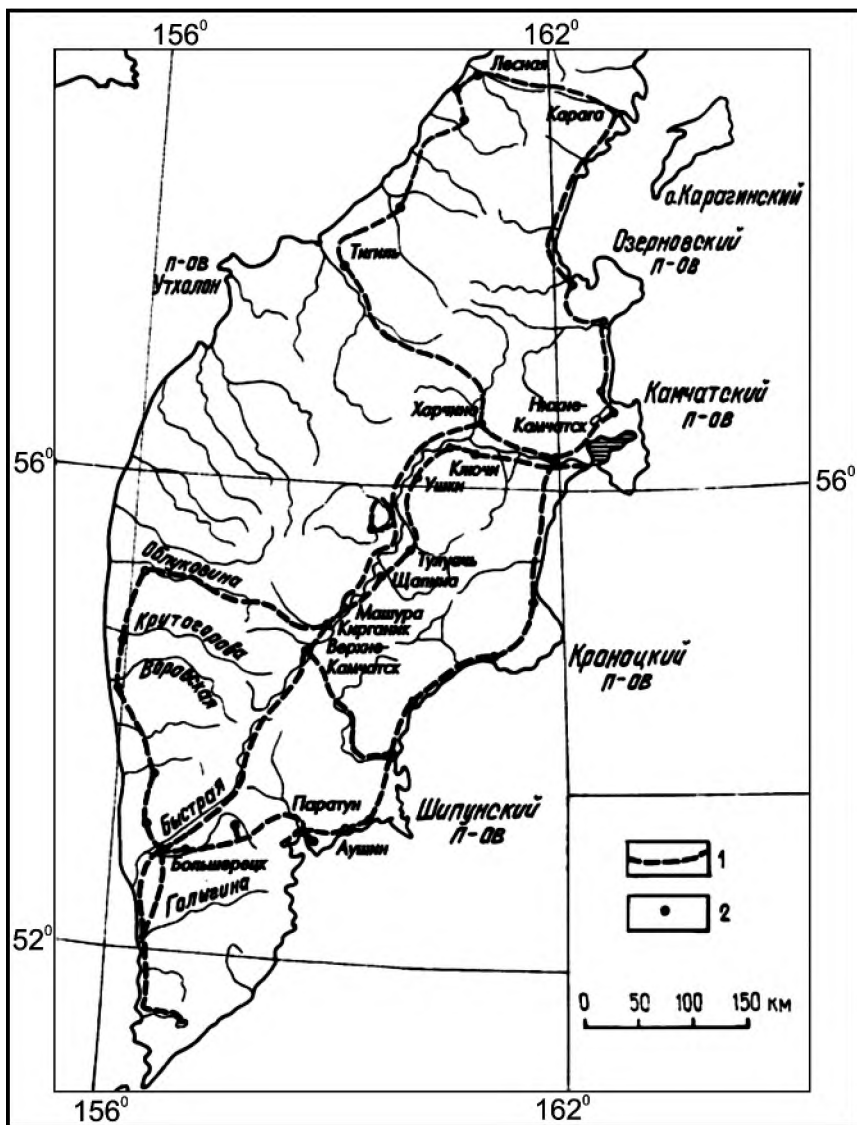


Рис. 5. Обобщённый (без мелких деталей) авторский вариант карт-схемы основных маршрутов С. П. Крашенинникова по Камчатке

65—70 метров. На то, что вдоль этой горизонтали образовались бы огромные завалы из камней, земли и вывороченных деревьев, которые прослеживались бы в рельефе и в наши дни. И на то, что в своём пятом рапорте Гмелину и Миллеру Крашенинников, на основе данных свидетелей, опрошенных сразу же по следам событий, максимальную высоту цунами оценивает в 13—15 сажен [11]. Не говоря уже о том, что на самом деле максимальная высота цунами 1737 г. колебалась от 10—13 метров в районе Северных Курильских островов и до 16—18 метров и несколько более в отдельных бухтах юго-востока Камчатки [23, 24].

И всё же самым, пожалуй, показательным примером искажения данных Крашенинникова является интерпретация событий, связанных с уже упоминаемыми Облуковинскими землетрясениями 1738 и 1740 г. Впрочем, для пущей достоверности приведу выдержку из коллективной статьи «Южный Черпук и Северный Черпук — крупнейшие голоценовые моногенные вулканические формы Срединного хребта Камчатки (Россия)» [25]. Поскольку именно в ней впервые высказана гипотеза о генетической связи объединённого (то бишь одного) Облуковинского землетрясения с вулканическим извержением, якобы произошедшим в районе Срединного хребта во времена Крашенинникова:

*«По морфологии конуса и потока, ничтожному слою органики, перекрывающему отложения Северного Черпука, по некрупным единичным кустам кедрового стланика можно ожидать, что возраст извержения окажется совсем молодым.*

*В этой связи заслуживают внимание данные, приведённые в книге С. П. Крашенинникова, где описаны явления, мало свойственные для западного подножия Срединного хребта Камчатки и примыкающей к нему Западно-Камчатской равнины. Во время обеда в стане над р. Оглукоминой (сейчас р. Облуковина. — Прим. авторов.), в 30 верстах к западу от Срединного хребта 8 декабря (по старому стилю) 1740 г. произошло следующее событие: “Страшный шум лесу, который сперва приняли мы за воставшую бурю, но как котлы наши с огня полетели, и мы, сидя на санках, зашатались...” [Описание... с. 80].*

*Более подробно всё это описано в “Двадцатом рапорте Гмелину и Миллеру от 13 ноября 1742 г.” [Описание... с. 628—629]: “...вдруг как от сильного ветра лес зашумел, и земля так за-тряслась, что мы за деревья держаться принуждены были, горы заколебались, и снег с оных покотился. Означенного трясения приметили два вала, из которых один около минуты продолжался,*

*а другой, который вскоре вслед за первым следовал, очень скоро прошёл, а больше того дня ничего не заметили... токмо слышали часто гром под землёю. В ноги очень часто земля тряслася, токмо легко, а перед всяким трясением гром под землёю слышали... На другой день, декабря 9 дня, поутру около 8 часов, переехав Оглукоминский хребет (Срединный хребет Камчатки. — Прим. авторов), сильный гром под землёю слышали, а трясения земли не заметили”.*

*Из наблюдений за сильными извержениями камчатских вулканов следует, что подобные явления сопровождали каждое такое извержение (Влодавец, Пийп, 1957; Пийп, 1956 и др.).*

*Возможно, что наблюдавшиеся С. П. Крашенинниковым события указывают на начало извержения Северного Черпука. Сильные же землетрясения хорошо согласуются с внедрением в верхние горизонты земной коры и подгёмом к поверхности очень вязкой магмы, характерной для этого вулканического образования. Длительное время ощущавшийся подземный гул (“гром”) в комбинации со слабыми толчками земной поверхности с высокой долей вероятности может свидетельствовать об интенсивной эксплозивной деятельности Северного Черпука в это время.*

*Если предположение авторов верно, то Северный Черпук станет не только самым молодым вулканическим образованием Срединного хребта Камчатки, но и пока единственным выявленным аппаратом, возникшим здесь в историческое время» [25, с. 29].*

Надо отдать должное авторам статьи в том, что, высказав своё представление о связи якобы единого Облуковинского землетрясения с вулканическим извержением в районе Срединного хребта в форме предположения, они избежали ненужной в данном случае категоричности. Что, однако, не избавило их от ошибок, из которых присвоение двенадцатому рапорту Крашенинникова двадцатого номера далеко не самая принципиальная.

Впрочем, об ошибках речь пойдёт попозже, а пока отмечу, что высказанное представление вместе с заключающейся в нём интригой полностью повторяется и в двухтомной монографии «Катастрофические процессы и их влияние на природную среду» [26]. Ибо в ней это, якобы «единое», землетрясение, также увязывается с извержением Северного Черпука, в результате которого в десяти километрах к югу от вершины Ичинского вулкана сформировался шлаковый конус высотой до 230—240 м, и мощный (до 100 м в первом звене, и до 45 м — во втором звене) лавовый поток

общей длиной около восемнадцати километров и площадью около тридцати одного квадратного километра.

По существу, таковой же точки зрения, отказавшись, правда, от идеи связи Облуковинского землетрясения с извержением Северного Черпука, придерживаются и авторы капитальной монографии «Новейший и современный вулканизм на территории России»:

*«Весьма интересными и необычными были явления, описанные в работе С. П. Крашенинникова [Описание...], но никогда позднее не отмечавшиеся для западного подножия Срединного хребта Камчатки и примыкающей к нему Западно-Камчатской равнины. Там указывается, что во время обеда в стане над р. Оглукоминой (сейчас р. Облуковина), в 30 верстах к западу от Срединного хребта 8 декабря 1740 года произошло следующее (далее почти полностью приводится уже цитируемое выше описание событий, изложенное в двенадцатом рапорте Крашенинникова. — В. Б.)*

*...Как следует из наблюдений за сильными извержениями камчатских вулканов, подобные явления практически сопровождали каждое такое событие (Пийп, 1956; Влодавец, Пийп, 1957; Гуценко, 1979; и др.), но были мало характерны для глубоких (см. ниже) тектонических землетрясений. В связи с чем мы полагаем, что наблюдавшиеся С. П. Крашенинниковым события, скорее всего, предваряли или сопровождали начавшиеся извержения расположенных поблизости вулканов, поскольку такие землетрясения хорошо согласуются с внедрением в верхние горизонты земной коры и подъёмом к земной поверхности вязкой магмы. Длительное время ощущавшийся подземный гул (“гром”) в комбинации со слабыми толчками земной поверхности может свидетельствовать об интенсивной эруптивной деятельности.*

*...Землетрясение 8—9 декабря 1740 г. датировано по [11] 17 декабря 1738 г. из-за ошибки, допущенной там самим Крашенинниковым. Глубина его (350 км) оценена, вероятно, по месту события (долина р. Облуковина в Срединном хребте Камчатки) и в связи с современными представлениями о положении здесь фокальной зоны.*

*Не исключено, что описанные выше явления могли сопровождать извержения на сравнительно небольшом удалении от маршрута С. П. Крашенинникова вулканов Ичинский и Хангар...» [27, с. 556—557].*

То есть, как можно видеть, во всех указанных работах красной нитью проходит мысль о том, что на реке Облуковиной бывший



студент пережил только одно — 8 декабря 1740 г. — землетрясение. Но так ли это? Попробую разобраться, и с этой целью приведу подлинные высказывания Крашенинникова по этому поводу, как с тем, чтобы можно было тщательно проанализировать содержащуюся в них информацию, так и с тем, чтобы попробовать исключить возможность искажения этой информации в будущем:

*«При объявленном возгорении (извержении вулкана Плоский Толбачик. — В. Б.) ничего особенного не примечено, выключая лёгкое земли трясение, которое было и прежде того и после. Большое трясение земли чувствовали мы в (в первой. — В. Б.) половине декабря месяца 1738 года, едучи в Верхней Камчатской острог из Большерецка. Мы были тогда недалеко от хребта Оглукоминского, и стояли на стану в полдни. Страшной шум лесу, которой сперва слышали, почитали мы за восставшую бурю, но как котлы наши с огня полетели, и мы, сидя на санках зашатались, то узнали подлинную тому причину. Сего трясения было токмо три вала, а вал за валом следовал почти поминутно», — пишет Крашенинников об извержении в районе вулкана Толбачик» [21, с. 173—174].*

Вообще-то, замечу, при беглом сравнении этого описания с приведёнными выше цитатами, действительно можно подумать, что он запутался в датах описываемых событий. Однако если обратиться к данным путевого журнала «Описание дороги студента Крашенинникова», непременно заполняемого им после каждого очередного дневного перехода, то окончательный вывод окажется далеко не в пользу этого умозаключения (здесь и далее числа выделены мною для наглядности. — В. Б.):

*«1738 год, декабрь. 2, 3, 4. Оглукомина река. Стояли за неотправлением подвод. 5. Амаг речка — 43 версты. 6. Ткеяху река — 44 версты. 7. Кырганик река — 28 вёрст. 8. Приехали в Верхний Камчатской острог — 48 вёрст» [19, с. 204].*

*«1740 год, декабрь. 5. Оглукомина река. 6. Дневали на Оглукоминой. 7. Пустая юрточка — 40 вёрст. 8. Оглукоминский хребет — 47 вёрст. 9. Кырганик река — 28 вёрст. 10. Приехали в Верхней Камчатской острог — 44 версты» [19, с. 212].*

И в самом деле, из содержания этих выдержек следует, что 6 декабря 1738 г. бывший студент находился на подъезде к Облуковинскому перевалу, тогда как в 1740 г. он подъехал к перевалу 8 декабря. И, следовательно, характеристика землетрясения, приводимая в основном тексте «Описания...», действительно относится к 1738 г.

Впрочем, не стану спешить с окончательным выводом и приведу для прояснения сути дела описание землетрясения, содержащееся в уже упоминаемом «Двенадцатом рапорте И. Гмелину и Г. Миллеру»:

*«В Верхний Камчатской острог приехал я декабря 10 дня. От Кикчика до Верхнего Камчатского острога имел благополучный путь. В означенном пути ничего примечания достойного не учинилось, кроме трясения земли, которое было декабря 8 дня около полудня, а мы в то время стали на стан обедать, который стан имели над рекою Оглукоминой, не доевжая вёрст за 30 до Оглукоминского хребта. Оное трясение было следующим образом: как мы отобедали, и всякой к своим санкам пришли, то вдруг как от сильного ветра лес зашумел, и земля так затряслась, что мы за деревья держаться принуждены были, горы заколебались, и снег с оных покатился. Означенного трясения приметили два вала, из которых один около минуты продолжался, а другой, которой вскоре за первым следовал, очень скоро прошёл, а больше того дня ничего не приметили, может быть, что и ещё земля тряслась, но в езде приметить невозможно было, только слышали часто гром под землею. В ноги очень часто земля тряслась, токмо легко, а перед всяким трясением гром под землёю слышали. Ночевали мы близ хребта Оглукоминского.*

*На другой день, поутру около 8 часов, переехав Оглукоминской хребет, сильный гром под землёй слышали, а трясения земли не приметили. Как мы на Оглукоминской хребет подымались, то вся та гладь, которую ехали, снегом завалена была, которой с гор во время трясения осыпался, так что с трудностию проехать можно было.*

*Приехав в Верхней Камчатский острог, спрашивал я у жителей о вышеописанном земли трясени, было ли у них или нет, и они объявили, что в означенные числа у них земля тряслась и гром слышан был, токмо очень легко» [11, с. 629].*

И снова приходится отмечать, что поначалу это описание также кажется идентичным первому. Однако если более вдумчиво вчитаться в приведённые тексты, то, помимо редкостной близости дней (6 и 8 декабря) и мест проявления (недалеко от Облуковинского перевала) описываемых в них событий, можно обнаружить и весьма принципиальные различия в их содержаниях:

1) путешественники ещё только готовили обед («котлы с огня полетели») в первом случае, и уже «отобедали и пришли к санкам» — во втором;

2) спутники С. П. Крашенинникова и он сам спокойно сидели на санках в первом случае и вынуждены были держаться за деревья, подойдя к санкам, чтобы не упасть, — во втором;

3) в 1738 г. наблюдалось три волны сотрясений, а в 1740 г. — две;

4) отмечалось полное отсутствие подземного гула в первом случае и длительное, вплоть до всего последующего дня, подземное громыхание — во втором;

5) в 1738 г. схода снежных лавин не было вообще, а в 1749 г. в окружающих ландшафтах произошли более чем заметные метаморфозы из-за схода снежного покрова;

6) в первом случае отмечается полное отсутствие упоминаний о землетрясении у жителей верхней части долины реки Камчатки, а во втором — показания этих же жителей свидетельствуют о лёгком трясении и слабом подземном «громе» в районе Верхнекамчатска, удалённого от верховьев реки Облуковиной на сто километров.

То есть, как можно видеть, в названных текстах действительно описываются совершенно разные проявления стихии. Однако авторам проанализированных выше работ почему-то показалось, что и в том, и в другом случаях говорится если не одно и то же, то, по крайней мере, об одном и том же. Отчего они и пришли к выводу о том, что Крашенинников допустил путаницу в датах, а потому его следует «поправить».

Кстати, в одном из библиотечных экземпляров «Описания...» 1949 г. издания (Институт вулканологии и сейсмологии ДВО РАН), в части текста, относящейся к описанию землетрясения на реке Облуковиной в 1738 г., эта дата от руки исправлена на 1740 г. Однако, на мой взгляд, эта «поправка» не выдерживает критики, ибо очень трудно представить, чтобы такой добросовестный наблюдатель, как Крашенинников, допустил столь много разночтений при описании одного и того же события.

Можно было бы привести ещё не один пример подобного рода искажения данных великого учёного. Однако поскольку другие факты всего лишь пополняют, не меняя сути дела, список ошибочных толкований, то перейду к заявленному выше гипотетическому (если не сказать — фантастическому) объяснению явления по имени «феномен Крашенинникова».

Из всего сказанного выше можно видеть, что нацеленность Крашенинникова на восприятие окружающего мира, особенно учитывая тот факт, что работал он в невероятно стеснённых обстоятельствах, просто поразительна. Настолько поразительна, что вре-

менами можно подумать, будто он как бы «считывал» из какого-то информационного источника конкретные факты, из которых затем и составлял цельную картину действительности. И это далеко не случайно.

Дело в том, что в науке, как в специфической сфере человеческой деятельности, существуют три основных способа поиска, сбора, обработки и организации (обобщения) данных и информации в целом. При первом, и наиболее традиционном из них, исследователи в полном согласии с уже имеющимися материалами и на основе апробированных методологий собирают и уточняют информацию в рамках господствующей на данное время научной парадигмы, доводя тем самым сложившуюся систему взглядов и представлений по поводу того или иного объекта, явления или процесса либо до полного совершенства, как это было в случае с великим Птолемеем, создавшим изумительно точный для его времени математический аппарат по исчислению движения небесных светил; либо до полнейшего абсурда, как это было с тем же Птолемеем, поставившим в центр тогдашней Вселенной Землю, а не Солнце.

На втором пути познания информация как таковая скорее даже не собирается, а создаётся, конструируется в ходе специальных и целенаправленных экспериментов, мощно расширяющих наше чувственное восприятие природы от атомов и прочих элементарных частиц с одной стороны и до расширяющейся Вселенной — с другой. И этот способ на сегодня является самым продуктивным методом познания Природы.

Однако и он не исчерпывает всех возможностей человека познать мир, ибо есть ещё и третий способ мышления, способный, буквально, переворачивать все наши знания и представления, основывающийся на умении отдельных индивидуумов организовывать уже имеющуюся и вновь появившуюся информацию в новое знание. Как это случилось, якобы, по наитию, с Николаем Коперником, совершенно, казалось бы, «неожиданно» поместившим Солнце в центр нашей солнечной системы, или с Альбертом Эйнштейном, который, несмотря на свой «слабый», по отзывам оппонентов, математический аппарат, сумел вывести фундаментальное (и на редкость изящное)  $E = mc^2$ .

И это не только моё мнение. Вот что, например, говорил по этому поводу С. Г. Кара-Мурза: *«Есть редкий тип учёных, которые объект своего исследования ощущают “мышечно”, они его чувствуют телом — а потом уже постигают свои чувства умом, “поверяют алгеброй гармонию”.* Известный пример — Эйнштейн,

*который ощущал себя частицей света, летящей в пространстве. Он говорил: “Сначала я нахожу, а потом ищу”. Замечу, что такой тип мышления характерен как раз для русской культуры и особенно русской науки» (Правда. — 2001. — 23 апр. — № 44).*

Об этом же говорила и Анна Капица, когда утверждала, что Пётр Леонидович Капица «видит физику»: *«П. Л. пишет статью и никак не может договориться с Пигаевским и с С. Андреевым. Он не может их убедить, они считают, что П. Л. не прав. У них разное видение и понимание физических явлений. П. Л. их “видит”, и ему иногда трудно подобрать доказательства, он видит, что так есть, а теоретикам нужны ясность мышления и математическая точность доказательства» [28, с. 147].*

Вот и С. П. Крашенинников относится к той категории исследователей, которые после долгих и порой мучительных попыток по-новому организовать уже имеющуюся и вновь появившуюся информацию завершают исследования созданием либо стройной и строгой научной теории, либо сводом по-новому организованных знаний о тех или иных особенностях Природы. То есть «феномен Крашенинникова» именно в том и заключается, что бывший студент относился к той когорте землян, которые были буквально нацелены на восприятие разнообразной информации, рассеянной в физическом пространстве, причём ещё и способными её настолько творчески обобщать и организовывать, что становились сотворцами единого информационного пространства.

Таким образом, загадка «феномена Крашенинникова» столь притягательна, а способность бывшего студента собирать, организовывать и обобщать первичные данные настолько, как было показано выше, поразительна, что это не только ставит его в ряд наиболее выдающихся интеллектуалов всех времён и народов, но и допускает использование для трактовки этого феномена любые возможные объяснения. В том числе и привлечение, пусть бы и несколько наивных, а временами и откровенно спекулятивных представлений об информации и информационном пространстве (поле), как о порождении «Космического разума», с которым в отдельных случаях может контактировать человек. В нашем случае — С. П. Крашенинников.

И в самом деле, предпосылками возможного установления диалога человека с «Космическим разумом» служат следующие обстоятельства. Во-первых, как уже говорилось, сама по себе информация как философская категория составляет единое целое с материей, пространством и временем.

Во-вторых, человек, в свете современных представлений, является сложной, социально-интегрированной системой, находящейся, вследствие непрерывного обмена информацией, в неразрывном единстве с окружающим информационным пространством. Если, конечно, понимать под последним постоянно функционирующую совокупность (систему, комплекс) всех знаний об органической и неорганической природе нашей планеты и Вселенной, и если при этом информация трактуется как мера упорядоченности — то есть как противоположность энтропии и хаоса.

В-третьих, судя по представлениям В. И. Вернадского, развиваемыми впоследствии В. М. Бехтеревым, Д. П. Лазаревым, Ю. В. Гуляевым, В. П. Казначеевым, В. М. Кандыбой, Б. И. Исаковым и многими другими учёными и подтверждённым исследованиями В. В. Налимова, Н. Н. Моисеева и А. Н. Менделяновского [29], в живом организме, помимо привычного для нас вещества и энергии, существует нечто такое, что самым непосредственным (материальным) образом связывает его со всеми природными процессами, происходящими на земной поверхности (в информационном то есть пространстве). И это «нечто» с достаточным на то основанием можно именовать частью целостного «космического разума», понимая под последним постоянно функционирующую совокупность (систему) всех знаний об органической и неорганической природе нашей планеты и Вселенной, объединённых в общее информационное поле (пространство).

Ну и, наконец, в-четвёртых, исходя из современной гносеологической модели строения Вселенной, человек сам по себе рассматривается как своеобразный микрокосмос, как составная часть Большого Космоса, то есть как производное от этого самого «космического разума». Хотя, конечно же, и действовать, и мыслить человек как живой организм может только и только в пределах узкой области существования органической жизни, то есть в пределах биосферы, с которой он неразрывно связан и вне которой он (по крайней мере — пока) существовать не может. Впрочем, на этом я и остановлюсь, дабы не забрести в поисках объяснения «Феномена Крашенинникова» к божественному провидению.

Итак, всё выше сказанное однозначно свидетельствует о двойственном отношении исследователей к научному творчеству Степана Петровича Крашенинникова. С одной стороны, это проявляется в более чем подчёркнутом, особенно в работах краеведов, пиетете к самому имени автора «Описания земли Камчатки». В том смысле

подчёркнутом, что всё, сказанное великим натуралистом, не подвергалось ни малейшему сомнению, хотя ошибок в материалах С. П. Крашенинникова обнаруживается не так уж и мало. А с другой стороны — это никакой логике не поддающееся искажение первичной информации, содержащейся в каноническом труде и других работах великого русского естествоиспытателя, комментаторами его научного наследия. Что наряду с неоднозначностью определения дат его рождения и смерти позволяет говорить о существовании своеобразного явления, которое с полным на то основанием можно именовать «Феноменом Крашенинникова». Во всяком случае, в отечественной науке нет, пожалуй, более яркого примера того, чтобы даже самые очевидные и достоверные факты и явления, описанные одним исследователем, совершенно невероятным образом истолковывались и трактовались другими.

В то же время «Феномен Крашенинникова» позволяет говорить о способности отдельных индивидов либо «чудесным» образом преобразовывать имеющуюся в их распоряжении информацию в новое знание, либо получать таковое знание откуда-то извне. И хотя это последнее представление о «Космическом разуме» в известной мере спекулятивно, оно всё же имеет под собой некоторые основания. Другое дело — насколько весомо эти основания были изложены лично мною. Но это уж совершенно иная опера. Я же свой лоб под возможные щелчки подставил. Так что посмотрим, каковы будут шишки.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Быкасов В. Е.* Феномен Крашенинникова // Тезисы XVIII Крашенинниковских чтений, 19 апреля 2001 г. — Петропавловск-Камчатский, 2001. — С. 26—28.
2. *Быкасов В. Е.* К вопросу о «феномене С. П. Крашенинникова» // Россия и АТР. — 2012. — № 2.
3. Материалы XXVIII Крашенинниковских чтений «О Камчатке и странах, которые в соседстве с нею находятся...» — Петропавловск-Камчатский, 2011. — 230 с.
4. *Быкасов В. Е., Гордеев Е. И.* Феномен Крашенинникова // Вестник РАН. — 2013. — Т. 83. — № 12. — С. 1120—1124.
5. *Миллер Г. Ф.* Анонимное предисловие к первому изданию «Описание земли Камчатки» // Крашенинников С. П. Описание земли Камчатки. — М., 2010. — С. 11—14.
6. Словарь русских светских писателей, соотечественников и чужеземцев, писавших о России. — Т. 1. — М., 1845. — С. 314—316.

7. Список членов Академии наук 1725—1907 гг. / Сост. Б. Л. Модзалевский. — СПб., 1908. — С. 20.

8. Греков В. И. Реестр — приложение к донесению «Правительствующему Сенату из Коллегии экономии Синодального правления» от 12 октября 1732 г. // Очерки из истории русских географических исследований в 1725—1765 гг. — М. : 1960. — С. 362—363.

9. Предисловие к книге «Памяти С. П. Крашенинникова. 225 лет со дня рождения» // Советский Север. — 1939. — № 2. — С. 3—4.

10. Андреев В. И. Жизнь и научные труды Степана Петровича Крашенинникова // Советский Север. — 1939. — № 2. — С. 5—64.

11. Крашенинников С. П. Описание земли Камчатки. М. ; Л., 1949. — 842 с.

12. Фрадкин Н. Г. С. П. Крашенинников. 2-е изд. — М., 1954. — 45 с.

13. Фрадкин Н. Г. С. П. Крашенинников. 3-е изд., доп. — М., 1974. — 60 с.

14. Полевой Б. П. Предисловие к репринтному воспроизведению «Описания земли Камчатки». — СПб. : Петропавловск-Камчатский, 1994. — Т. 1. — С. 3—29.

15. Степанов Н. Н. Творческий путь С. П. Крашенинникова // С. П. Крашенинников в Сибири. Неопубликованные материалы / подг. текста и вступ. статья Н. Н. Степанова. — М. ; Л., 1966. — С. 8—37.

16. Миксон И. Л. Человек, который... — Л., 1989. — 206 с.

17. Киселёва Н. С. Человек, который... // Материалы XXVIII Крашенинниковских чтений «О Камчатке и странах, которые в соседстве с нею находятся...» — Петропавловск-Камчатский, 2011. — С. 94—96.

18. Быкасов В. Е. Некоторые замечания по поводу поездок С. П. Крашенинникова по Камчатке // Вестник Академии наук. — 2011. — № 10. — С. 957—960.

19. Описание дороги студента Крашенинникова // С. П. Крашенинников в Сибири. Неопубликованные материалы / подг. текста и вступ. статья Н. Н. Степанова. — М. ; Л., 1966. — С. 196—224.

20. Никольский Н. П. С. П. Крашенинников как этнограф Камчатки // Советский Север. — 1939. — № 2. — С. 65—83.

21. Крашенинников С. П. Описание земли Камчатки. — СПб. ; Петропавловск-Камчатский, 1994. — Т. 1. — 438 с.

22. Быкасов В. Е. Маршруты С. П. Крашенинникова по Камчатке // Известия РГО. — 2011. — Т. 143. — Вып. 4. — С. 80—93.

23. Быкасов В. Е. Новая интерпретация данных С. П. Крашенинникова о землетрясении и цунами 1737 года // Известия РГО. — 2012. — Т. 144. — Вып. 6. — С. 37—50.

24. Bourgeois J., Pinagina T., Ponomareva V., Zaretskaia N. Holocene tsunamis in the southwestern Bering Sea, Russian Far East, and their tectonic implications. Geological Society of America Bulletin, March/April, 2006. — V. 118. — № 3—4. — P. 449—463.

25. Певзнер М. М., Мелекесцев И. В., Вольнец О. Н., Мелкий В. А. Южный Черпук и Северный Черпук — крупнейшие голоценовые моно-



генные вулканические формы Срединного хребта Камчатки (Россия) // Вулканология и сейсмология. — 1999. — № 6. — С. 22—32.

26. Катастрофические процессы и их влияние на природную среду. Т. 1. Вулканизм / под ред. Н. П. Лаверова. — М., 2002. — 436 с.

27. Новейший и современный вулканизм на территории России / отв. ред. Н. П. Лаверов. — М., 2005. — 604 с.

28. Двадцатый век Анны Капицы: дневники, заметки / подг. Е. Л. Капицей и П. Е. Рубининым. — М., 2005. — 512 с.

29. *Моисеев Н. Н.* Человек и ноосфера. — М., 1990. — 352 с.

30. Атлас географических открытий в Сибири и в Северо-Западной Америке. XVII—XVIII вв. / под ред. А. В. Ефимова. — М., 1964. — 135 с.

31. *Жан Шанн д'Отерош.* Путешествие в Сибирь, совершённое по приказу короля в 1761 г. — Париж, 1768.

32. *Хоментовский П. А.* Историко-географический атлас «Камчатка». 1997. — С. 43.

33. *Магидович И. П., Магидович В. И.* Очерки по истории географических открытий. Т. 3. Географические открытия и исследования нового времени (середина XVII—XVIII в.). 3-е изд., перераб. и доп. — М., 1984. — 319 с.

## КАМЧАТСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ в 1946—1952 гг.

Настоящая статья является итогом начального этапа работы по сбору и систематизации отложившейся в камчатских архивах и музеях, а также публиковавшихся в средствах массовой информации сведений о послевоенной деятельности первого камчатского рыбопромыслового предприятия, предназначенного для ведения активного лова в открытом море. В разные годы своего существования оно называлось «База активного опытного лова (БАОЛ)»; «Управление морского рыболовства», оно же «Комбинат Морлова»; «Управление тралового лова», одновременно «Управление тралового флота»; «Управление тралового и рефрижераторного флота» и стало родоначальником всех последующих рыбопромышленных флотов полуострова.

Статья охватывает период с 1946 по 1952 г. включительно, разделённый на два логических этапа. Первый — с 1946 по 1950 г. — соответствующий первой послевоенной пятилетке, когда предприятие развивалось как имеющее законченный цикл производства. Второй — 1951—1952 гг. — годы, приведшие к существенному изменению условий его деятельности, вызванные преобразованием в исключительно добывающее. Последнее было связано с начавшимся вступлением в эксплуатацию наиболее современных по тому времени судов — средних рыболовных траулеров с дизельными энергетическими установками. Более ранние сведения о деятельности БАОЛ — Морлова с момента его создания в 1936 г. обобщены в монографии автора [1].

Негативные процессы, протекавшие в начале 1990-х гг. в экономике страны, привели к прогрессирующему старению рыбопромыслового флота, работающего в Дальневосточном регионе в целом и на Камчатке в частности. Начавшееся в последние годы оживление в экономике Камчатского края в конечном итоге должно содействовать воссозданию мощного отечественного промыслового флота, наличие которого является одним из факторов, способствующих достижению продовольственной безопасности страны и укреплению её позиций в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Как показывает опыт деятельности судостроительной промышленности стран АТР, создание современного флота, в том числе рыболовного, способствует ускорению технического прогресса и развитию различных отраслей экономики страны.

Решение этой важной государственной задачи требует обращения к историческому опыту, накопленному в ходе создания на нашем полуострове рыболовецких флотов. Проведение ретроспективно-технического исследования позволит с учётом выявленных тенденций и достижений современной науки и техники наметить пути развития рыбопромысловой отрасли. Исследование может стать более эффективным, если рассматривать эти задачи в ретроспективном аспекте и во взаимосвязи с отечественными и общемировыми тенденциями развития морского рыбопромыслового флота.

Важной стороной такого исследования является необходимость патриотического воспитания молодёжи на примерах предшествующих трудовых достижений моряков и рыбаков. Оно должно стать основой для формирования преемственности поколений, населяющих Камчатский край, а также чувства гордости за избранную морскую профессию.

В статье впервые обобщаются и вводятся в научный оборот разрозненные и ранее неизвестные статистические и отчётные материалы, относящиеся к рыбопромысловой деятельности в середине XX в., составлена подробная хронология событий из истории флота и рыбной промышленности.

#### Обозначения и сокращения

АХО	— административно-хозяйственный отдел
БАОЛ	— База активного опытного лова
ВКП(б)	— Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)
ГДР	— Германская Демократическая Республика
ГКРП	— Главное Камчатское бассейновое управление рыбной промышленности (Главкамчатрыбпром)
КПСС	— Коммунистическая партия Советского Союза
МРП	— Министерство рыбной промышленности
НКВД	— Народный комиссариат внутренних дел
ОКС	— отдел капитального строительства
ПСРМЗ	— Петропавловский судоремонтно-механический завод
ПСРВ	— Петропавловская судоремонтная верфь
СНК	— Совет Народных Комиссаров (Совнарком)
РБ	— рыболовный бот
РС	— рыболовный сейнер
СРТ	— средний рыболовный траулер
ТИНРО	— Тихоокеанский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии
ТОФ	— Тихоокеанский флот
УКК	— учебно-курсовой комбинат

УТЛ	— Управление тралового лова
УТФ	— Управление тралового флота
ЦИК	— Центральный Исполнительный Комитет
ФРП	— флот рыбной промышленности
начПО	— начальник политотдела
рег. т	— регистровые тонны

### **Траловый флот Камчатского региона в годы первой послевоенной пятилетки (1946—1950 гг.)**

Во время Великой Отечественной войны рыбная промышленность Камчатки претерпела существенные изменения. Полуостров стал одним из основных поставщиков рыбной продукции для фронта и тыла. Доля камчатского улова в общесоюзном выросла с 6,9 в 1940 г. до 17,8 % в 1945 г. За 1940—1944 гг. вылов увеличился с 799,3 до 1 692,3 тыс. ц, то есть в 2,12 раза. При этом численность работавших возросла всего на 18,5 %. В военные годы камчатская рыбная промышленность перешла от сезонной к круглогодичной деятельности. В этом значительную роль сыграл зимний лов в открытом море с тралящих судов Морлова. С 1940 по 1944 г. производительность труда рыбаков активного лова выросла более чем на 90 % [1, с. 365—366].

В законе о первой послевоенной пятилетке (1946—1950 гг.), нацеленном на восстановление разрушенного народного хозяйства страны, говорилось о необходимости воссоздания рыболовного флота и ставилась задача превзойти его довоенные размеры. За пятилетие в строй намеревались ввести сто пятьдесят рыболовных судов [2, л. 4]. Для Морлова это решение выразилось в получении на протяжении названного периода одиннадцати дизельных сейнеров [3, л. 35; 4, л. 4—7].

#### **1946 г.**

Основной деятельностью «комбината Морлова», как часто именовалось предприятие, в 1946 г. являлись активный траловый и сейнерный лов рыбы собственным флотом («гослов»), приём улова от рыболовецких колхозов («скуп»), обработка рыбы-сырца, доработка и переработка на своём заводе рыбопродукции, поступавшей от рыбокомбинатов Главкамчатрыбпрома (ГКРП). К основной деятельности также относились попутные грузоперевозки на траулерах. Основное производство включало рыбозавод «Моховая» с засольным, консервным, копильным, икорным цехами и холодильником. Общая переработка рыбы-сырца здесь могла достигать 20 000 ц в год.

К вспомогательным и подсобным производствам относились: бондарная, сетепошивочная, механическая, кунгасная и столярная мастерские, кузница, энергетическое хозяйство (котельная, электростанция, паровые лебёдки и рыбонасосы), маломерный водный транспорт, занимавшийся буксировкой кунгасов, приёмка плавсредств, погрузо-разгрузочные работы, ремонт судов, соледробилка, а также заготовка технического сена, льда строительного леса и дров, тканье травяных матов. Обслуживающими производствами считались строительный цех, жилищно-коммунальное хозяйство, сельскохозяйственная ферма [3, л. 18, 20; 4, л. 4—7].

К началу года флот Морлова составляли семнадцать судов: шесть паровых траулеров («Буревестник», «Топорок», «Гага», «Палтус», «Восток», «Дальневосточник»), дрефтер «Стахановец», разведчики «Сатурн» и «Юпитер». Имелись и восемь малых сейнеров грузоподъемностью 18,8 и водоизмещением 74,3 т с дизельными двигателями типа ЗД6 мощностью 150 л. с. (№ 14, 15, 17, 18, 24, 25, 29, 30) [3, л. 35]. Они относились к классу «малых черноморских сейнеров» (МЧС-150), хотя были построенные на верфи Главрыбосудстроя во Владивостоке осенью 1945 г. Часть их пришла в Петропавловск 7 октября 1945 г., ещё шесть судов прибыли во втором квартале 1946 г.

В течение года в состав Морлова возвращены переданные в ходе войны в 1943 г. Петропавловской военно-морской базе сейнеры № 1, 2 и «Авача», из новостроя поступил сейнер № 40. Численность судов выросла до 21, но в конце ноября она вновь уменьшилась: 3 ноября 1946 г. из-за нарушения правил судовождения потерпел аварию и затонул сейнер № 15 «Вертлюг». Он пребывал в составе осенней сельдевой экспедиции, действовавшей в Корфском и Олюторском районах. 1 ноября на обратном пути из бухты Ложных Вестей, нарушив порядок следования, сейнер вышел в направлении Усть-Камчатска в одиночку. В море его застал штормовой ветер с дождём, вскоре сменившийся сильной пургой. Судно стало принимать носом воду, в носовом кубрике появилась течь, с откачкой прибывавшей воды команда не справлялась. В 15.00 3 ноября, считая себя по счислению в 25—26 милях к югу от мыса Озерного, капитан Котелевец повернул на обратный курс с намерением укрыться за мысом Низким. На подходе к мысу, слева по корме были замечены рифы. «Вертлюг» продолжал идти полным ходом, не измеряя глубины. Так, с полного хода, он и выскочил на камни и застрял на них, сильно повредив днище. Вскоре

в машинное отделение стала поступать вода, затем затопило все остальные помещения, команда спасалась в надстройке. Утром 4 ноября подошли три других сейнера, но спасти «Вертлюг» было уже нельзя, так как его палубу оторвало от бортов. Удалось без потерь снять команду и пассажиров, принятых сейнером в Карагинском рыбокомбинате. Убыток от гибели судна составил 592 987 руб. [5, л. 4].

Кроме «Вертлюга», в 1946 г. в Морлове потерпели аварии три траулера и один сейнер [5, л. 7]. Так, 22 марта в районе Курильской гряды был повреждён траулер «Восток», вышедший из эксплуатации до конца года.

План заготовки рыбы-сырца на 1946 г. был установлен в объёме 45 000 ц. Намечалось добыть своими силами 15 000 ц сельди и 25 000 ц камбалы, принять «скупом» у рыбаков из хозяйств, расположенных на берегах Авачинской губы — им. Сталина, «Красная связь» и им. Кирова — 3 000 ц лосося разных пород, 5 000 сельди, наваги, камбалы и мелкого частика. В свою очередь, пойманную рыбу Морлов должен был сдавать на Озерновский, Большерецкий, Авачинский, далекие Нижне-Олюторской и даже Натальинский рыбокомбинаты ГКРП (всего 20 000 ц) [3, л. 4, 15—16].

Из заготовленного сырца предполагалось произвести 35 108 ц готовой продукции, в том числе 2 500 ц парной рыбы «на питание» — кеты, горбуши, гольца, камбалы, при этом её большая часть (2 000 ц) приходилась на камбалу. В морозку должны были направиться кета, кижуч, горбуша, навага и камбала, в чановый засол — кета, сельдь и частик. Деликатесные «копчёности» в виде балыков и брюшков (38 ц) соседствовали в плане со 101 ц непищевой «кислой» горбуши, предназначенной в качестве корма для собак. Намечался и выпуск тысячи ящиков консервов в полуфунтовых банках (224 г) — поровну наваги и камбалы [3, л. 45].

Плановая численность персонала в 1946 г. определена в 587 чел., в том числе 372 рабочих, 100 инженеров и техников, 24 служащих, 81 обслуживающих, 10 учеников. Их среднегодовая зарплата должна была составить 9 376, 20 000, 14 250, 7 620 и 2 300 руб. соответственно. Ожидалось добиться повышения производительности труда на 15,3 %.

Это плановые показатели. А вот как дела обстояли в действительности. Добыча рыбы с момента организации Морлова в 1936 г. постепенно возрастала вплоть до 1944 г., но в течение последних двух лет она снизилась (табл. 1) [6, л. 21—22]:

Таблица 1

Год	1936	1937	1938	1939	1940
Вылов, тыс. ц	6 000	9 200	3 450	5 300	19 500
(в % от плана)	(100)	(57,5)	(11)	(10,1)	(43,1)
Год	1941	1942	1943	1944	1945
Вылов, тыс. ц	14 522	25 173	36 700	56 535	25 220
(в % от плана)	(36)	(107,1)	(122,3)	(106,6)	(72)

В 1946 г. задание по добыче рыбы-сырца гословом было выполнено всего на 48,7, а по скупу — на 53,4 %: в общей сложности улов составил 19 494 при плане 30 000 ц. Большая часть пришлась на камбалу (18 212 ц). Несмотря на то, что сейнеры, кроме района Авачинской губы, в третьем квартале промышляли также в экспедиции в Олюторском заливе, с планом вылова сельди не справились. Причинами этого стал короткий период её подхода к обычным местам в Авачинском районе, а в Олюторском районе в октябре рыбы вообще не обнаружили. Среди шести траулеров план не только выполнил, но и перевыполнил (146,3 %) только «Палтус». Меньше всего — 14,6 % — пришлось на долю «Гаги» [6, л. 22]. Траулеры находились на промысле меньше время, чем полагалось по графику. Это было вызвано двумя причинами. Мартовская авария «Востока» потребовала отвлечения для помощи ему других судов Морлова, оторванных тем самым от своей основной деятельности. Вторая причина — направление траулеров во втором и третьем кварталах на грузоперевозки по распоряжению ГКРП. «Характерно отметить, что в период лова в первом квартале главным без нашего ведома был направлен в длительную командировку инженер по добыче Морлова Томашевский. Морлов этим самым был лишён одного из ведущих специалистов-добытчиков на весь самый ответственный период лова. Командировка Томашевского никакого отношения к Морлову не имела (завоз корейских рабочих), продолжаясь около восьми месяцев» [6, л. 23].

План по сдаче Морлову рыбы-сырца выполнил только колхоз «Красная связь», а вот сталинцы сумели сдать родному государству только... 1,2 % от обещанного.

Готовой продукции произведено: 22 397 ц солёной и мороженой рыбы, 1 643 ящ. консервов и 85 ц собачьего корма. Таким образом, справиться с заданием и даже перевыполнить его удалось только по консервам [6, л. 24]. Было забраковано 610 ц обезглавленной камбалы, пойманной ещё в 1945 г., испортившейся, но нашедшей «вторую жизнь» в качестве удобрения на полях собственной сельхозфермы. Половина консервов и икры отнесены к высшему сорту,

большая часть продукции сдана первым сортом, а вот весь улов уйка (мойвы) и часть камбалы чанового посола — третьим. Сейчас нам даже трудно представить себе, что это такое: «камбала крепкосолёная третьего сорта». При хранении под открытым небом потеряно 24,2 т соли, ещё 406 — при транспортировке. Её стоимость Госарбитраж отнес на Морлов [6, л. 25].

Фактически в 1946 г. трудились 537 чел.: 326 рабочих, 13 учеников, 98 инженеров и техников, 25 служащих, 75 обслуживающего персонала. При плановой валовой выработке на одного среднесписочного рабочего 4 403 руб. выполнение составило 3 012, то есть 68 %, при этом зарплата составила 8 736 вместо 9 376, или 93 %. Морлов не уложился в предписанную производительность труда в основном из-за невыполнения плана добычи и выпуска готовой продукции [6, л. 26].

Одним их обслуживающих производств являлось сельское хозяйство. Наличие собственных сельхозферм было характерной чертой большинства предприятий и организаций того времени. Их продукция немало помогала рабочим и служащим выживать в голодные послевоенные годы. На площади 11,8 га труженики сельхозфермы посеяли картофель, капусту, турнепс (на корм скоту), прочие овощи. Запланированный было табак сажать не стали. Осенью собрали (в ц): 272,4 картофеля, 287,2 капусты, 23,3 овощей и 276 турнепса. В целом план был перевыполнен на 118 %, но при этом картофеля уродилось чуть больше трети ожидаемого, зато повезло с капустой — 143,6 %. Средняя урожайность увеличилась на 18 % по сравнению с прошлым годом.

Между прочим, в октябре 1946 г. команда передового траулера «Палтус» получила с фермы две бочки капусты. В одной из них моряки обнаружили двух изрубленных крыс [7, № 193].

В конце 1946 г. на ферме имелись: один бык, десять коров, три нетели, семь бычков и тёлки, итого 21 «голова», а также 17 лошадей, в том числе пять «молодняка». Животноводство дало 10 306 л молока и 721 кг мяса (выполнение свыше 103 %). В число живности входили и четыре десятка собак. План животноводства перевыполнен по выходному поголовью рогатого скота на 38, по лошадям на 18 % и не выполнен по наличию ездовых собак [6, л. 28—29].

Центнер картофеля стоил по отчёту 183,66, литр молока — 7,39 руб. По всем позициям выходило снижение себестоимости продукции, но при этом убытки сельского хозяйства превысили плановые 88 тыс. руб., или на 11,3 %. Общий результат деятель-



ности Морлова в 1946 г. сопровождался убытком 6 935 тыс. руб. [6, л. 29].

Руководство Морлова (начальник В. С. Кириллов, начальник планового отдела П. Сытин) обратилось в ГКРП с предложениями о расширении собственной рыбообрабатывающей базы и организационном улучшении деятельности. По его мнению, как можно быстрее следовало провести следующие мероприятия:

— для полного использования траулеров на добыче изучить возможность лова камбалы в Приморье и её реализации в парном виде во Владивостоке, для чего послать туда один-два судна во втором и третьем кварталах следующего, 1947 г.;

— закрепить за Морловом территорию в Ковше Петропавловского морского рыбного порта в районе стоянки повреждённого парохода «Херсон», использовавшегося в качестве склада и общежития, особенно в преддверии предполагавшегося в ближайшем времени увеличения численности флота;

— учитывая большую изношенность, произвести всем траулерам в 1947—1948 гг. капитальный ремонт, которого они не получали в течение последних шести лет.

В области обработки рыбы-сырца предлагалось расширить ассортимент выпускаемой рыбопродукции закусочными консервами, рыбой горячего и холодного копчения и кулинарными изделиями. Для этого требовалось построить механизированный кулинарный цех с пропускной способностью 30 ц сырца в сутки, в том числе 20 ц камбалы (такой цех мог переработать в год до 5 000 ц сырца); пустить цех горячего и холодного копчения с суточной переработкой 40 ц. Имевшееся консервное производство нуждалось в перестройке, замене имеющейся техники, в первую очередь автоклавов, да и вообще в переоборудовании в отдельный завод. Это могло позволить довести годовой выпуск закусочных консервов до 6 000 ящ. с расходом сырца камбалы 2 500 ц.

Действовавший холодильник следовало увеличить на одну складскую камеру ёмкостью 2 000 ц, прикрепить к Морлову два-три рефрижератора для сдачи на них камбалы с траулеров непосредственно на промысле. В рыбном порту Петропавловска требовался крупный холодильник проектной мощностью 10 000 ц с годовой заморозкой до 20 000 ц камбалы с «мокрыми» морозилками (его стали строить только в 1957 г.). Для переработки рыбных отходов на территории рыбозавода «Моховая» требовалась утилизационная установка. Только «осуществление этих мероприятий даст полную возможность реализовать весь выловленный

траулерами сырец-камбалу в количестве, предусмотренном планом. Сдачу камбалы рыбокомбинатам в условиях открытого рейда и зимнего времени считаем нецелесообразным, и производить как исключение. Кроме всего этого возможна организация базы на 15 000 ц по приёмке камбалы с траулеров в посол на территории Малой Жировой бухты, с непосредственным подчинением её Авачинскому рыбокомбинату».

Весь управленческий аппарат Морлова размещался на базе Моховой, будучи оторван от судов, стоявших в рыбном порту, от управления ГКРП и «областных советских и партийных организаций». Это отрицательно сказывалось на оперативном управлении флотом. Руководители Морлова «настоятельно» просили начальника ГКРП перевести предприятие в город, выделить требующиеся здания «из числа имеющихся в ГКРП или отпустить кредиты и материалы для строительства здания управления Морлова и жилфонда для работников аппарата в городе» [6, л. 30—31].

**1947 г.**

*1 января* судами Морлова командовали капитаны: траулером «Топорок» — В. М. Неклюдов, траулером «Лебедь» — С. Г. Оводовский, траулером «Гага» — К. К. Берг, траулером «Палтус» — Д. С. Рожанский, траулером «Буревестник» — Н. С. Колядин, траулером «Дальневосточник» — Баталов; сейнером «Авача» — В. М. Салтыков, сейнером № 1 — Н. Н. Пинчук, сейнером № 2 — А. И. Самойленко, сейнером № 14 «Гак» — Горников, сейнером № 17 «Нагель» — Соколов, сейнером № 18 «Ваер» — Вагнер, сейнером № 25 «Шток» — Н. С. Гущеваров, сейнером № 29 «Блок» — Шевченко, сейнером № 40 «Адмирал Корнилов» — Бакалов, сейнерами № 46, 43, 30 — Бельков, сейнером № 44 «Вознесенский» — М. В. Оленский; разведчиком «Сатурн» — Ардешвили, разведчиком «Юпитер» — Шульгин [4, л. 155].

*24 апреля* приказом по ГКРП материальная ответственность за допущенный непроизводительный простой траулера «Буревестник» в размере трети должностного оклада наложена на старшего механика судна П. Р. Харкевича, главного инженера Морлова В. П. Нахабова, директора В. С. Кириллова и начальника эксплуатации А. Я. Думенко. В. П. Нахабова предписано «с работы снять и по сдаче дел перевести начальником добычи Корфской моторно-рыболовной станции» [8, л. 290]. Но этого, судя по всему, не произошло. Во всяком случае, если такой перевод и состоялся, то на время и не ранее сентября, с организацией Олюторской сельдяной экспедиции. Известно, что в июне 1948 г.

В. П. Нахабов был начальником отдела эксплуатации Морлова, а в 1949 г. трудился в главке.

12 июня награждены экипажи судов Морлова — победители всесоюзного социалистического соревнования, перевыполнившие план первого квартала 1947 г. Первую премию в 29 тыс. руб. (из них 9 тыс. — на улучшение культурно-бытового обслуживания) получила команда траулера «Палтус» (капитан Д. С. Рожанский, старший механик И. И. Наркевич). За умелый труд морякам досталась весомая денежная прибавка, с учётом того, что их среднемесячный заработок составил около 4 тыс. руб. Третьи премии достались морякам «Буревестника» (капитан М. В. Оленский, старший механик П. Р. Харкевич) и траулера «Гага» (капитан С. Г. Оводовский, старший механик А. Е. Лисовский). Им полагались по 19,5 тыс. руб. [9, л. 4].

25 июня ГКРП обязал Морлов передать Авачинскому комбинату сейнеры № 29 и 30 с экипажами «на арендных началах» на срок с 27 июня по 25 октября. Это делалось с целью более эффективного использования мелкого промыслового флота (кавасаки и сейнеры) на добыче трески и предотвращения излишних пробегов с мест лова до обрабатывающих баз, особенно при небольших уловах на единицу флота [9, л. 165].

30 июня холодильник базы «Моховая» обработал и отправил потребителям уже 13 080 ц рыбы. Его работники прилагали все усилия к тому, чтобы дать по обработке продукции более двух годовых планов. Высокой выработки добились стахановцы Дозоров и Баженов. Работницы Двойчечко и Новицкая ежедневно выполняли более полутора норм. Заступив на «стахановскую вахту», труженники рыбозавода досрочно отгрузили 100 т рыбопродукции на рефрижератор Востокрыбхолода «Волга».

В море лучше всех промышлял траулер «Палтус» капитана Д. С. Рожанского. Его экипаж уже дал 135 % годового плана. Траулер «Гага» под командой капитана С. Г. Оводовского выполнил задание на 107 %. Мог бы и больше, но по вине руководителей Кихчикского рыбокомбината ГКРП в прошлом рейсе судно простояло под выгрузкой около двух недель. Траловый флот в основном справлялся со своей задачей, чего нельзя было сказать про сейнеры. Несмотря на то, что те вышли в море раньше, чем в прошлом году, за май и июнь годовое задание они выполнили всего на 4 %. Частично это объяснялось тем, что экипажи были укомплектованы молодыми, неопытными рыбаками. Но «некоторые капитаны знали и игнорируют приказы и распоряжения, сами становятся

нарушителями трудовой дисциплины. Так, например, капитан сейнера “Стахановец” тов. Козенец вместо того, чтобы укрепить трудовую дисциплину среди экипажа и мобилизовать его на выполнение добычи рыбы, ведёт себя вызывающе, грубо обращается с рыбаками. Капитаны Пинчук и Вагнер не ведут настоящей борьбы за выполнение плана, пренебрегают ловом разнорыбицы и ориентируются исключительно на большую рыбу. Поэтому неудивительно, что они сорвали выполнение плана сельдевой путины, несмотря на то, что им были возданы все условия для добычи сельди» [7, № 150].

7 июля введена новая форма рейсовой отчётности траулеров. Действовавшая до этого не содержала многих показателей, необходимых для анализа работы судна за рейс. Теперь отчёт после заполнения подписывался капитаном и предоставлялся директору Морлова на утверждение, затем один его экземпляр направлялся в отдел добычи ГКРП, не позднее трёх суток с момента прибытия траулера в порт [10, л. 404].

19 июля начальник ГКРП К. Н. Кулаженко в своём приказе отметил «исключительно плохое руководство работой сейнерного флота со стороны директора Морлова тов. Кириллова». Из документа следует, что с 8 по 18 июля из четырнадцати сейнеров на промысле в среднем находились только три. При этом в Ковше Петропавловского морского рыбного порта и на базе Моховой по разным причинам простаивали семь, в ремонте на ПСРВ — два, и в Авачинском комбинате — одно судно. Ещё одно разведывало косяки сельди в Олюторском промысловом районе. Вылов рыбы сейнерами ежедневно не учитывался, их работа не контролировалась. Разведчик «Юпитер» не был поставлен в ремонт на Ключевскую судоверфь, несмотря на то, что для этого имелись все возможности. Одним словом, «работа сейнерного флота пущена на самотёк». Начальник главка приказал: «За плохое руководство сейнерным флотом директору Морлова тов. Кириллову объявляю выговор и предупреждаю, что если он в течение ближайших трёх дней не исправит положения, не ликвидирует самотёка в работе сейнерного флота, он будет с работы директора снят» [9, л. 288].

1 сентября при транспортировке рыбы из колхоза им. Кирова на рыбозавод «Моховая» волнами, поднятыми сильным ветром, залило шлюпку, в результате чего смыло 285 кг кижуча и 90 кг горбуши стоимостью 562 руб. [4, л. 163].

3 сентября вышло распоряжение ГКРП об организации экспедиционного лова сельди в Олюторском заливе. Морлову в допол-

нение к двум сейнерам, уже находившимся там, и трём, направлявшимся в район, посылались дрейфтер «Стахановец» (капитан Алёшкин), разведчик «Сатурн» (капитан Ардишвили), сейнер «Адмирал Корнилов» (капитан Учителев), «Нагель» (капитан Соколов), «Трал» (капитан Соловьёв), «Шток» (капитан Гуцеваров), «Блок» (капитан Шевченко), № 44 (капитан Оленский). Для изучения путей миграции нагульной сельди в Олюторском заливе и обеспечения научно-методического руководства промысловой разведкой директор Камчатского отделения ТИНРО И. И. Лагунов направил туда свой «научный» сейнер «Вилуй». Морлову предписывалось снабдить его кошельковым неводом и необходимым снаряжением.

Сроком выхода сейнерной экспедиции установлено 10 сентября. Разработан порядок следования судов и система связи между ними и сигнализации при помощи радио, света и семафора. На все сейнеры установлены радиостанции «с режимом работы на микрофоне». Морлов обратился к управлению гидрографического района ТОФ с просьбой на время предоставить буй-ревун и береговую «мигалку» для установки её у входа в бухту Южную Глубокую. «Мигалка» работала от баллона с ацетиленом.

К 20 сентября в Олюторский залив в качестве плавбазы следовало отправить траулер с необходимым запасом промыслового вооружения, спецодежды, топлива и продовольствия. Судно обеспечивалось промысловой командой и тралами с нижней подбоярой, снаряженной для работы по твёрдому грунту. Для проведения опытного лова косячных скоплений трал вооружался рубашкой из селёдочной дели, его верхняя побора оборудовалась стеклянными кухтылями.

Попутно сейнеры везли Ново-Олюторскому, Пахачинскому и Олюторскому комбинатам спецодежду, резиновые сапоги, брезентовые чаны для посола. С подсобного хозяйства Морлова для дополнительного питания их команд отпущены восемь тонн картофеля и капусты и по распоряжению Министерства рыбной промышленности Восточных районов СССР — тридцать пять ящиков рыбных консервов, полтонны копчёностей и двадцать банок томата. Директору Карагинского комбината предписано заготовить на месте для рыбаков пять тонн оленьего мяса.

Оперативное задание по добыче сельди сейнерной экспедиции установлено в объёме 30 000 ц. Для руководства ловом в залив на сейнере откомандировывался начальник эксплуатации Морлова В. П. Нахабов и в помощь ему — начальник отдела снабжения

Анисимов. Контролировать работу экспедиции непосредственно в районе промысла намеревался сам исполняющий обязанности начальника ГКРП П. М. Макштас [11, л. 6—8].

31 декабря пришёл приказ министра рыбной промышленности Восточных районов СССР: траулер «Лебедь» с продуктами и снабжением должен был срочно следовать на побережье в условиях тяжёлой ледовой навигации. Его требовалось быстро освободить в Ковше от доставленной камбалы, погрузить требовавшееся на комбинатах, забункеровать и 3 января 1948 г. отправиться на побережье [11, л. 44].

На 1947 г. Морлову был установлен план заготовки рыбы-сырца в объёме 65 000 ц гословом (траулерами — 44 000, сейнерами — 21 000) и 5 000 ц скупом, всего 70 000 ц. Собственному рыбозаводу на базе Моховой следовало переработать более трети этого улова — 24 500 ц. На промысел намечалось выставить 17 судов: четыре траулера, дрейфтер, разведчик и 11 сейнеров с общей мощностью машин 4 825 л. с. и численностью экипажей 331 чел. [12, л. 5, 7].

Экипажи наиболее крупных судов — траулеров насчитывали 29 чел.: капитан, его старший, второй и третий помощники; старший, второй и третий механики, тралмастер (в то время эта должность часто именовалась «тралмейстер») и два его помощника, рыбный мастер, радист, один машинист 1-го и два 2-го класса, столько же кочегаров, по шесть матросов 1-го и 2-го классов, боцман, уборщица-буфетчица, дневальная, повар и его помощник, прачка [12, л. 22].

В течение года Морлов получил от судостроительной промышленности четыре сейнера, один из них переадресовали Карагинскому рыбокомбинату ГКРП. В середине года от ТИНРО поступил паровой траулер «Лебедь» [4, л. 4].

На лове работали пять траулеров: «Гага», «Палтус», «Буревестник», «Дальневосточник» и недавно прибывший «Лебедь». Самого серьёзного успеха среди них, как и в прошлом году, добился «Палтус». При задании в 12 450 он выловил 19 007 ц, то есть дал 142,7 % плана. Кроме траулеров, промышляли сейнеры «Авача», № 1, 2, 14, 17, 18, 24, 25, 29, 30, 35, 40, разведчик «Сатурн» и дрейфтер «Стахановец» [4, л. 4—7].

За год произошли аварии на двух траулерах и одном сейнере [5, л. 9].

Капитальный ремонт флота в 1947 г. производился только на ПСРВ, на что было потрачено 3 077 тыс. руб. На верфи побывали

траулеры «Восток», «Топорок», «Дальневосточник» и «Палтус», сейнеры № 1 и 2, дрефтер «Стахановец» и разведчик «Сатурн» [4, л. 9—10].

По мнению специалистов Морлова, «судоверфь к ремонту относится несерьёзно». Так, вышедший из ремонта сейнер № 1 не успел пробыть на лове и нескольких дней, как мотор вышел из строя, и судно вынуждено было встать на повторный ремонт. Сейнер встал в ремонт в январе. Экипаж провёл все подготовительные работы. Верфь должна была изготовить облицовочные втулки гребного вала и отлить винт. Больше трёх месяцев простояло судно в доке, пока литейный цех отливал втулки. А когда они были готовы, «дело испортил» механический цех, «запоров» деталь при обработке. Её пришлось отливать вторично. Это привело к тому, что сейнер, на котором не были закончены доковые работы, пришлось спускать на воду. 15 апреля его вновь ввели в док. После продолжительного простоя сейнер вышел в море не без недоделок и, не добыв и ста центнеров рыбы, снова пришёл на верфь для ремонта. Здесь он стоял и в июле. Был вынужден встать в док и дрефтер «Стахановец»: ввиду плохого ремонта в корпусе в районе дейдвуда обнаружилась течь [7, № 146, 150].

Из тринадцати сейнеров пять-шесть ежедневно стояли в порту и на базе Моховой из-за различных поломок. Это — результат плохого ремонта, который проходил без контроля со стороны механиков и капитанов сейнеров. Охрана судов, стоявших в ремонте на ПСРВ, организована не была. Ввиду этого имелись случаи хищения оборудования. Исполнявший в то время обязанности главного инженера комбината В. П. Нахабов, по мнению руководства, слабо контролировал ход ремонта. Причины частых поломок и выхода из строя механизмов крылись ещё и в плохом, «подчас преступно халатном», отношении к механизмам со стороны механиков их помощников. Так, на сейнере № 14 (капитан Горников) во время текущего ремонта в дейдвудной трубе было оставлено зубило. В результате такой халатности судно вышло из строя спустя час после окончания работ и снова было поставлено в ремонт на три дня.

Случалось, что суда простаивали в ожидании устранения незначительных дефектов. 12 августа в порт зашёл сейнер № 29 «Блок», у которого завернулся лист обшивки подводной части. За этот загиб цеплялся и рвался невод. Для устранения дефекта требовалось полчаса, но так как в порту в это время не оказалось крановщика, судно простояло целые сутки.

Те сейнеры, которые находились в море, зачастую были предоставлены сами себе. Никакого контроля за их деятельностью со стороны дирекции и парторганизации, насчитывавшей шестьдесят членов, не было. Известия оттуда не приходили неделями. Так, за июль и десять дней августа, то есть за сорок один день, в Морлов поступили сведения только за девять дней, то есть больше месяца его руководители не знали, что их флот делает в море.

Отсутствие должного контроля и слабая дисциплина объясняли факт продажи сельди, полученной для наживы на удочки, на сейнере № 40. Его же экипаж вместо лова рыбы охотился на сивучей и торговал их мясом на рынке. А бывший капитан дрейфтера «Стахановец» незаконно перевозил пассажиров, полученные с них деньги присваивал, занимался скупкой и перепродажей китового мяса.

Сейнер № 18 в июле сжёг 4 т горючего и сдал всего 19 ц трески, а № 14 в июле вообще ничего не сдал. Все суда за июль и первую декаду августа добыли 1 200 ц рыбы, израсходовав 41 т горючего. За это время на зарплату моряков и ремонт были потрачены около 500 тыс. руб.

В конце июля бюро Петропавловского горкома ВКП(б) обязало директора Морлова и секретаря парторганизации послать на сейнеры партийно-хозяйственный актив для оказания помощи в развертывании социалистического соревнования, а также контроля за деятельностью команд. Директор издал приказ, согласно которому за каждым сейнером были закреплены одиннадцать коммунистов. За месяц на судах побывали только шестеро. Но сделали они немного, не получив соответствующего инструктажа и конкретного задания, без выполнения которого «прикреплённый товарищ» не должен был возвращаться. И это в условиях острой борьбы за выполнение государственного плана и взятых перед самим товарищем Сталиным в письме ему от трудящихся Хабаровского края (в состав которого тогда входила Камчатская область) обязательств!

«О полном развале массово-политической работы на сейнерах свидетельствует такой факт. На сейнере № 40 (капитан тов. Учителев) из семи человек команды ни один не знает, какой план имеет сейнер, как он выполнен в июле, и даже не знает, сколько кто заработал на лове. Изготовленную для этого сейнера и переданную капитану доску показателей не могли найти. А ведь на этом сейнере работают коммунисты тт. Рыбальченко и Осипов, имеется партийный прикреплённый тов. Игошин».



Низкие уловы капитаны некоторых сейнеров объясняли отсутствием рыбы. «Такое объяснение стало настолько популярным, что его поддерживают некоторые руководители». Между тем, сейнер № 29 (капитан Шевченко), работая в июле в одинаковых с остальными судами условиях, выполнил месячный план на 203 %. Дрифтер «Стахановец» (капитан П. Е. Алёшкин, неводчик А. А. Кузнецов — через десять лет ставшие первыми камчатскими Героями Социалистического Труда), успешно брал уловы и являлся единственным, сдавшим много нагульной сельди [7, № 193].

О неблагоприятном положении в Морлове в 1947 г. свидетельствует и нижеследующий материал: «После окончания путины 1946 г. сейнерный флот был поставлен на ПСРВ. В первые дни вокруг ремонта устроили большой шум: издавалось множество приказов и распоряжений. Но вскоре канцелярская трескотня улеглась, и о ремонте забыли. Более шести месяцев без надлежащего присмотра находились сейнеры на приколе. За это время не был поставлен ни один болт, не заменена ни одна деталь у двигателей. И только в конце апреля, когда началась путина, вспомнили о сейнерах. Опять поднялась шумиха, но время было упущено. Часть судов ушла в море без достаточной подготовки, остальные сейнеры один за другим выходили из ремонта до конца августа. Горячая пора путины была упущена.

Из-за всевозможных поломок и неуккомплектованности кадрами суда эксплуатировались лишь на 20 % мощности. На сейнер № 40 не сумели поставить винт, и он не участвовал в добыче рыбы. Сейнеры № 30 и 24 вышли в море, но ни один из них за всю путину не поймал и центнера рыбы. Суда недостаточно были снабжены орудиями лова хорошего качества. На сейнеры № 14, 1 и 2 были выданы такие неводы, что через них свободно проходили косяки рыбы. Поэтому в 1947 г. сейнерный флот выполнил план добычи рыбы лишь на 26,6 %. Государству был нанесён ущерб в четыре миллиона рублей» [13, № 23].

Плановое задание по гослову на 1947 г. было выполнено на 94,4 %, поймано 61 373 ц рыбы различных пород. Снова, как и в прошлом году, имелся недобор сельди в количестве 13 570 ц по гослову из-за короткого времени её подхода к местам добычи. Рыбу в этом сезоне Морлову сдавали два колхоза: «Красная связь» и им. Сталина. Объём скупа вновь был невелик: 1 236 ц, или всего 24,7 % от запланированного.

Численность персонала Морлова в 1947 г. достигла 623 чел. Валовая выработка на одного среднесписочного рабочего составила

4 900 руб. при 5 733 плановых, при этом средняя зарплата равнялась 10 245 при плане 11 345 руб., то есть 86 и 90 % соответственно [4, л. 11]. Морлов не уложился в плановую производительность труда из-за невыполнения плана добычи и выпуска готовой продукции, но результаты по этим отчётным позициям оказались лучше, чем прошлогодние.

Обслуживающие производства включали баню с семью работниками (персонал помывочной, прачечной и «кубогрейки»), в жилищно-коммунальном хозяйстве трудились двое служащих и четырнадцать рабочих. На сельхозферме пребывали двое служащих, двенадцать растениеводов и девять животноводов, штат детского садика включал четверых сотрудников [12, л. 21].

К 1 января 1947 г. Морлов располагал 2 526 кв. м жилой площади, из них 442 «квадрата» в «домах временного типа», причём «вся указанная жилая площадь имеет электрическое оборудование», то есть освещение. В этом жилье размещались 656 чел. В среднем, на каждого обитателя приходилось по четыре с половиной «квадрата», что для Камчатки тех лет было неплохо. Но «это форма простого деления, а фактически много работников до настоящего времени живут на судах, не имея квартир, и к тому же бараки № 1 и 2 и одна утеплённая палатка... требуют немедленного сноса и переселения в другие жилые помещения 117 чел., которым грозит опасность. Здание бывшего клуба, где проживает 18 чел., пришло в совершенную негодность». Перечисленные сооружения были настолько ветхи, что угрожали падением на головы их обитателей в прямом смысле ежеминутно. С учётом этого выходило, что треть работавших с семьями пребывали в совершенно неудовлетворительных бытовых условиях, что отрицательно сказывалось на деятельности всего предприятия. Состояние жилого фонда оценивалось как крайне скверное, свыше половины его требовало серьёзного капитального ремонта. Из бытовых предприятий Морлов имел только одну баню с суточной пропускной способностью двадцать человек, что, конечно же, не удовлетворяло потребностям тружеников [4, л. 1—2].

Хозяйственную деятельность в 1947 г. Морлов завершил с убытком 4 973,5 тыс. руб. вместо 3 837 тыс. плановых. Основными стали убытки от реализации продукции — 4 726 тыс., жилкомхоза — 241 тыс. (в основном, недостача по квартплате) и сельхозфермы — 138 тыс. руб. [4, л. 15].

В конце года в должность вступил новый директор Морлова — С. С. Липков.

1948 г.

*1 января* в составе флота Морлова имелось двадцать одно судно, в том числе шесть паровых траулеров, по одному дрейфтеру и разведчику и тринадцать сейнеров. В числе последних появился «Жданов», но исчез «Вознесенский».

*6 января* ГКРП реорганизовал курсы судоводителей маломерных судов (до 200 рег. т.), начавшие работу при учебно-курсовом комбинате главка 2 декабря 1947 г., в курсы штурманов малого плавания. Это сделано с учётом большой потребности флота в кадрах и потому, что большинство слушателей уже имели общеобразовательную подготовку в объёме школы-семилетки [14, л. 26].

*9 января* в 18.15 на траулере «Лебедь» во время его перехода от причала рыбного порта к мысу Сигнальному случился пожар в кормовых жилых помещениях, длившийся три четверти часа. Были повреждены переборки между тремя смежными каютами, их внутренняя фанерная обшивка и кают-компания. В этих помещениях сгорела вся мебель, огонь полностью уничтожил постельные принадлежности, все ценности и личные вещи. Следствие установило, что пожар возник из-за нарушения буфетчицей правил противопожарной безопасности. Она допустила «грубую небрежность в обращении с огнём во время закуривания папиросы. Выйдя из каюты, оставив непотушенной спичку в пепельнице, стоящей на столе под занавеской, отчего огонь от спички быстро распространился по всей каюте и перешёл на деревянные переборки и обшивку». В результате пожара, ликвидированного силами экипажа, Морлову причинены значительные убытки, отнесённые на счёт судовладельца. Буфетчицу, «являющуюся основным виновником в возникновении пожара», решено уволить из «системы ГКРП», удержав с неё одну треть месячного основного оклада в возмещение части причинённых пожаром убытков [14, л. 250].

*16 января* главк приказал директору Морлова передать Усть-Камчатской моторно-рыболовной станции транспортные сейнеры «Булганин» и «Вышинский» [14, л. 67].

*Январь.* Холодильник базы Моховой бездействовал. Его вывели на ремонт ещё 17 октября 1947 г. Установленный срок его окончания давно истёк, но работы не были завершены. К тому же плохо обстояло дело с топливом. Завезённый низкокачественный уголь не горел без искусственного дутья в топке котлов. Чтобы поддерживать горение, требовался электровентильатор, которого не имелось. Впрочем, не было и самых простых приспособлений и инструментов: «нет тачек, и вся продукция в холодильнике»

транспортируется посредством носилок. Ощущается недостаток лопат и другого инструмента...»

Хозяйство базы находилось в плачевном состоянии. Разделочный цех нуждался в капитальном ремонте. В коптилке обвалилась внутренняя штукатурка. Не в лучшем положении пребывал и засольный цех. Здесь весь пол был в рытвинах и выбоинах. Сливные протоки обвалились, их кое-где забросали досками. Это «сильно тормозило работу», так как людям приходилось постоянно осматриваться, чтобы избежать падений и несчастных случаев.

Производственная обстановка тоже оставляла желать лучшего. «Директор завода Ларионов часто бывает в цехах, но его визиты приносят мало пользы. Вместо того чтобы устранить неполадки и оказать помощь рыбакам в организации труда, он ругает их отборной бранью. Так, например, когда работница тов. Кушнер обратилась к нему за советом, он не нашёл ничего лучшего, как обругать её. В комбинате укоренилось бездушное отношение к людям. Стахановка тов. Двойченко является матерью четырёх детей и более десяти лет работает на этом заводе. Она тяжело заболела и несколько дней лежала дома без какого-либо присмотра. Знали об этом руководители и комбината, и завода, но они только после вмешательства других людей выделили человека для присмотра за больной. Из рук вон плохо поставлен учёт труда и зарплаты. Длительное время людям не выдают расчётных листков, и они не знают ни количества отработанных дней, ни заработка. Рабочий тов. Салаутин в ноябре отработал тридцать дней, но табель в бухгалтерию подали на пятнадцать. Имеется много рабочих, которым не вписали в табель от четырёх до семи дней. Эта преступная практика прочно вошла в стиль работы счётного аппарата» [13, № 7].

Отсутствие на базе пристани затрудняло своевременную сдачу уловов. Пристань несколько лет назад смыло штормом, и с тех пор траулеры и большие сейнеры медленно разгружались на рейде при помощи барж и кунгасов. Такая разгрузка, помимо множества технических неудобств, вела к снижению качества рыбы, так как приходилось делать несколько перевалок, прежде чем она попадала на берег. На это уходило много драгоценного времени, и рыба, как правило, портилась и сдавалась третьим сортом. При большом отливе с малых сейнеров рыбу можно было снимать рыбонасосом, тем более, что они уже появились и прочно входили в практику работы камчатских комбинатов.

На берегу отсутствовала самая примитивная механизация, и все трудоёмкие работы, начиная от выгрузки кунгасов и кончая достав-

кой рыбы в цеха, велись вручную. На остатках пристани сохранилась неисправная подъёмная стрела, её можно было восстановить и механизировать разгрузку кунгасов, но и этим никто не занимался. Для доставки рыбы с берега в засольные цеха можно было поставить ленточный транспортёр, или же, в крайнем случае, изготовить необходимое количество тачек и построить для них хорошие дорожки. Но «проходят годы, а на заводе механизацию труда считают пустой затеей. А ведь проведение этих несложных мероприятий не только облегчит труд людей, но и в несколько раз увеличит их производительность, освободит десятки рабочих рук, на нехватку которых так часто жалуются руководители комбината» [13, № 7, 93].

Труженики базы, «передовики производства» неоднократно резко критиковали недочёты в руководстве предприятием, высказывали много деловых предложений, призванных улучшить положение дел на производстве. Но вместо того, чтобы прислушаться к ним, директор Морлова С. С. Липков «встал на путь зажима критики». Например, он «вызвал к себе группового механика Лебедева и других критиков и учинил им разнос. Мало того, издал приказ, в котором под страхом строжайшего наказания запретил рабочим, инженерам и техникам, служащим в присутствии посторонних обсуждать ход подготовки к путине, высказывать то, что мешает им работать, и критиковать начальство» [13, № 94].

*21 февраля* для сокращения непроизводительных простоев траулеров как в порту под бункеровкой, так и под выгрузкой уловов на комбинатах и тем самым обеспечения «безусловного выполнения установленного Морлову плана добычи рыбы на первый квартал в количестве 48 000 центнеров» директору предприятия приказано обеспечить до конца первого квартала завершение не менее пятнадцати рейсов. Чтобы сократить потери траулерами времени в порту, туда требовалось назначить «ответственного представителя». Ему вменить в обязанности встречу прибывших судов, находиться на них до момента выхода на лов, «увязывая все вопросы, связанные с обеспечением траулера углём, водой, промысловым снаряжением», а также уточняя объём междуреисового ремонта и проверяя завершение исполнителями всех заказов. Установлены нормы выгрузки уловов и бункеровки: камбалы в Авачинском комбинате — 80, на базе «Моховой» — 70, на Западной Камчатке — 60 т в сутки. Решено, что полная бункеровка и водоснабжение должны занимать не свыше двух, чистка котла — пяти суток [14, л. 280].



Разведчик «Юпитер»



Сейнер «Вилкой»



Суда Морлова АКО в Петропавловском морском рыбном порту.  
На переднем плане траулер «Палтус»



Паровой траулер «Дальневосточник»

*13 апреля* «в целях безусловного выполнения и перевыполнения Морловом ГКРП утверждённого плана добычи рыбы на апрель» начальник главка приказал завершить в этот день выгрузку рыбы с «Палтуса» на базе Моховой, после чего вычистить котёл, одновременно провести неотложный междурейсовый ремонт судна. Траулеру «Лебедь», завершившему сдачу улова Авачинскому рыбокомбинату 12 апреля, также предписано вскрыть и вычистить котёл, произвести требуемые работы. Руководству Морлова требовалось принять все меры по быстрейшему окончанию ремонта «Дальневосточника» на ПСРВ и вводу его в эксплуатацию. За каждым траулером вновь закреплены ответственные работники Морлова, персонально отвечавшие за их подготовку к выходу в рейс в установленные сроки [15, л. 90].

*24 апреля* в Морлов направлены курсанты, будущие штурманы малого плавания, слушатели УКК ГКРП. Практика длилась с 5 мая по 1 ноября. Зарплату им платили по занимаемой должности. На капитанов судов возлагалось наблюдение за полным выполнением разработанной программы, оказание теоретической и практической помощи «в затруднительных для курсантов вопросах» [15, л. 255].

*26 апреля* ГКРП утвердил промфинплан Морлова на 1948 г. [16, л. 5]. Он предусматривал добычу 85 000 ц гословом и 1 000 ц скупом. Сейнерам предстояло взять 16 000 ц, основной улов ложился на траулеры. Ежегодный рост плана добычи привёл к резкому разрыву между добывающим флотом и обрабатывающей базой. Между тем, последняя могла пропустить максимально 15 000 ц в год. Кто был должен обрабатывать избыточные 71 000 ц — вопрос не решался. Поэтому сдача рыбы, добытой траулерами и сейнерами, носила «совершенно случайный характер». Суда, заловившись, ходили из комбината в комбинат, и без того перегруженные своими заботами, простаивали, рыба теряла качество. Руководство Морлова полагало, что «необходимо главку раз и навсегда внести ясность о постоянных пунктах сдачи рыбы», вылавливаемой флотом [4, л. 15].

*8 мая* поступило распоряжение: для обеспечения эффективно использования кавасачного флота Петропавловской моторно-рыболовной станции, занятого на лове трески, 9 мая вытянуть на берег сейнер «Жданов», назначенный для вывоза улова на обработку. Его следовало до 12 мая отремонтировать, спустить на воду, опробовать на ходу, после чего 13 мая передать на баланс Авачинскому рыбокомбинату. Временно в комбинат направлялись дипло-



мированные капитан и механик. Кроме этого, с 9 по 13 мая комбинату передавался сейнер «Авача» с полной командой [15, л. 279].

10 мая списан пришедший в полную негодность по истечении предельного двенадцатилетнего срока службы, установленного Регистром СССР для деревянных судов, разведчик «Юпитер», построенный в Японии в 1936 г. Во время осмотра на Ключевской судовой верфи у него «после снятия наружной обшивки... обнаружена полная непригодность продольного и поперечного набора, включая киль и штевни». Для ремонта, «ввиду большой гнилости», судно признано непригодным [15, л. 280].

22 мая планом путины 1948 г. намечено использовать сейнеры в Олюторском заливе на лове летней нагульной сельди, для чего отправлять их партиями по маршруту Камчатский залив — остров Карагинский — Олюторский залив. Подход туда сельди подтверждался статистикой её вылова ставными неводами, работой разведчика «Сатурн» в 1946 г. и сейнеров № 1 и «Авача» в 1947 г. По этому плану в море первыми вышли сейнеры № 1, «Авача» и «Стахановец». До середины июня они ловили треску и камбалу в Камчатском заливе, ожидая, пока пролив Литке очистится ото льдов. Улов сдавали Шубертовскому и Усть-Камчатскому комбинатам. Затем суда ушли к острову Карагинскому на треску, сдавая её Карагинскому комбинату. В июле в Петропавловске готовилась к отправке к острову Карагинскому ещё одна группа сейнеров. Суда, которым Регистр СССР ограничил район плавания ввиду износа, направлялись на кошельковый лов трески и нагульной сельди в Авачинский залив. В начале июля флот ушёл на два месяца в Олюторский залив на сельдь. Его основной базой стала бухта Южно-Глубокая, на берегу которой располагался Ново-Олюторский комбинат [13, № 133].

Но достаточного количества сельди ни в Авачинском, ни в Олюторском заливе не оказалось. После того как это было установлено в конце августа часть сейнеров перебросили в район Озерновского комбината и Северных Курильских островов, где были обнаружены скопления жировой сельди. Но рано начавшиеся штормы не дали возможности их обловить [17, л. 83].

24 мая сейнер № 2 под командованием судоводителя-маломерщика (диплом на управление судами до 20 рег. т), следуя из Жупаново в Усть-Камчатск, в 01.20 в густом тумане выскочил на подводные рифы мыса Козлова. Через полтора часа, работая переменными ходами, сейнер сошёл с мели и направился в Петропавловск, имея течь и ряд повреждений подводной части корпуса. На их

ликвидацию потрачено 4 346 руб. 88 коп. Капитана «за грубую навигационную ошибку при снятии склонения с карты и как не имеющего права по своей квалификации занимать должность капитана сейнера» понизили в должности до помощника капитана. Его старпома, «не имеющего никакой судоводительской подготовки», от должности отстранили и решили использовать неводчиком или боцманом [18, л. 64].

8 августа сейнер «Авача» под командованием Ф. С. Кощеева, по диплому штурмана малого плавания, с экипажем из пятнадцати человек, в том числе пяти матросов-корейцев, промышлял в Олюторском заливе, базируясь в бухте Южно-Глубокой. Следуя с места лова к рыбозаводу № 5 Пахачинского рыбокомбината, двигаясь полным ходом, в 22.15 сейнер задел днищем грунт и остановился. Работая полным задним ходом, судно самостоятельно с грунта сойти не смогло, стоя на киле и «ощущая слабые толчки о грунт». 9 августа в 03.00 оно сошло с мели. Отмечено усиление поступления в корпус воды.

26 августа в 17.00 «Авача» при заходе в бухту Южно-Глубокую в тумане вновь задела грунт и застряла на нём. Сделав пять реверсов, сейнер сошёл с грунта. 30 августа он, маневрируя в бухте Южно-Глубокой, вновь сел на мель. Проработав задним ходом двадцать минут, стянулся с неё. С 31 августа по 17 сентября никаких происшествий с судном не было. Поступление воды в корпус продолжалось в обычных количествах, её откачивали центробежной электропомпой производительностью двадцать тонн в час за двадцать минут.

17 сентября капитан «Авачи» получил от директора Морлова указание следовать в Петропавловск. 18 сентября в 00.10 судно снялось с якоря одновременно с сейнером «Жданов», пошедшим впереди. Прогноз погоды оба судна не принимали, так как не имели кода для расшифровки радиogramм. Дул трёхбалльный северо-восточный ветер, «Жданов» был виден с «Авачи» впереди по курсу. Утром пошёл дождь, ветер усилился до пяти, затем до восьми баллов. С 11.00 нашёл туман, ветер усилился до девяти баллов, «Авача» стала принимать воду. «Жданов» исчез из виду, радиосвязь между сейнерами не велась, так как на «Жданове» укачался радист. К 14.00 сила ветра достигла жестокого шторма. В машинном отделении из-под внутренней обшивки «Авачи» стала пробиваться вода. В 15.00 после сильного удара волны в борт вода в машине стала быстро прибывать. Электропомпа с её откачкой уже не справлялась.

Уровень воды продолжал расти, помпу залило водой, и она остановилась. Борьба за живучесть сейнера продолжалась. В 23.00 главный двигатель стал сбавлять обороты, а в 01.40 остановился. Крен на правый борт увеличивался и 19 сентября в 11.20 достиг двадцати пяти градусов. Начали готовить спасательные средства, все моряки надели нагрудники. В 11.30 спустили на воду рабочую шлюпку и плот из двух снайтовленных пустых железных бочек. В 12.00 сейнер стремительно лёг на правый борт с креном до восьмидесяти градусов. Капитан скомандовал покинуть судно. На шлюпку сели десять человек во главе с ним, и на плот — семеро, в том числе пятеро матросов-корейцев и двое русских во главе со старшим помощником капитана. В 12.10 сейнер погрузился кормой и скрылся под водой. Шлюпка и плот держались вблизи друг друга. В 18.30 к месту гибели «Авачи» подошло китобойное судно «Трудфронт» и сняло с плота пятерых корейцев. Затем в 18.55 «Трудфронт» подошёл к шлюпке и принял с неё остальных людей, саму шлюпку поднял на борт. В момент снятия людей на плоту не оказалось двух русских членов экипажа: старшего помощника капитана и машинного ученика. Убытки от гибели сейнера составили 194 963 руб.

23 ноября на борт траулера «Лебедь» поднят последний улов в счёт плана завершающегося года. Новым трудовым успехом рыбаки решили ознаменовать наступающий славный праздник — День Сталинской Конституции. Они взяли повышенные обязательства — выловить ещё 9 000 ц рыбы, сэкономить 8 % угля и 5 % смазки, снизить износ орудий лова на 20 % [13, № 280].

План по гослову на 1948 г. был выполнен на 61,7 %, по скупу — на 63,8 %. Всего заготовлено 53 103 ц. Стоимость продукции определялась, наряду с текущими, и в неизменных ценах 1926/27 г. В соответствии с ними центнер сельди стоил 17, трески — 18, камбалы и частика — 10 руб., а общая стоимость пойманного составляла 609 тыс. руб. Сельди при плане 10 200 ц выловили всего 670, или 6,6 %. Камбалы при плане 38 000 ц взяли 41 942, или 61,6 %. Мелкого частика при ожидавшихся 1 200 добыли всего 189 ц, или 15,8 %. Зато переловили трески: 10 026 вместо 6 000 ц [17, л. 21].

По словам опытного специалиста, начальника отдела эксплуатации В. П. Нахабова, в начале 1948 г. «особенно много споров вызвал вопрос выбора районов лова. Точных данных, на которых можно было бы планировать работу сейнеров, не имелось, в противном случае не организовывались бы многократные экспедиции в Олюторский залив, стоившие больших средств, но не давшие

результатов». Итоги деятельности сейнеров с июля по сентябрь по облову нагульной сельди в Петропавловском районе в послевоенные годы оказались неудовлетворительными. Максимальный вылов на одно судно был ниже 1 000 ц при крайне низком в среднем по флоту. Слабые подходы рыбы в 1946 и 1947 гг. подтвердились ловцами Петропавловской моторно-рыболовной станции, промыслявшими кошельковыми неводами с кавасаки [13, № 133].

На основе многолетнего опыта эксплуатации ставных неводов в районе Озерновского комбината и отдельных наблюдений с судов было предположено, что сельдь массово нагуливается в южной части Охотского моря в районе от залива Камбального до Опалы с июня до сентября. Сейнеры можно было бы направить туда, но здешние комбинаты были загружены уловами собственных ставных неводов и не могли обслуживать суда. Примером был дрефтер «Стахановец», взявший улов жировой сельди в районе Озерной в конце августа 1947 г., но не сумевший сдать его. Выходом из положения могла бы стать организация плавучей приёмной базы, одновременно служившей бы и базой снабжения промыслового флота. Её можно было бы организовать на одном из крупнотоннажных транспортных пароходов и использовать в районе Озерной, тем более, что здесь же располагались и ближайšie к Петропавловску камбальные «банки», на которых основывался траловый промысел.

Траулеры ловили 811 судосуток, что оказалось почти вдвое ниже ожидавшегося, удельный вес промыслового времени составил всего 37 вместо 70 %. Такое снижение произошло за счёт использования траулеров как транспортов, а также из-за их сверхпланового простоя в капитальном и текущем ремонте. Транспортные работы забрали 288 судосуток или 13 % эксплуатационного периода, в то время как они не планировались вообще. Сейнеры работали 1 450 суток против 2 132 плановых, также за счёт перестоев в ремонте [17, л. 22—23].

Из шести траулеров годовой план добычи рыбы выполнили только «Палтус» под командованием капитана Д. С. Рожанского (136,1 %) и «Лебедь» капитана С. Г. Оводовского (118,5 %). «Буревестник» почти весь год пребывал в капитальном ремонте, «Гага» встал в него 6 апреля 1948 г. «Восток» и «Дальневосточник» вышли с ПСРВ в конце апреля и оставшуюся половину года использовались преимущественно на перевозках [17, л. 24].

«Команды траулеров, включившись в социалистическое соревнование, достигли среднесуточной добычи на лову 110 ц, или 167 %

от плановой. Таким образом, несмотря на самоотверженную работу команд тралового флота, план добычи рыбы-сырца траловым флотом в 1948 г. был провален из-за использования траулеров на грузоперевозках и простоев в капитальном и текущем ремонте. Простой сейнерного флота являлись основной, но не единственной причиной невыполнения планов добычи. В то время как в Олюторском заливе сельди не было, а в районе Авачинской губы её ход был чрезвычайно слабым, управление Морлова не проявило надлежащей оперативности, не смогло наладить работу промысловой разведки и только в конце августа перебросило часть сейнерного флота в район Озерной — Курильских островов, где были обнаружены большие скопления нагульной сельди, обловить которые, однако, не удалось ввиду начавшихся ранних штормов» [17, л. 15].

По заключению исполняющего обязанности начальника отдела лова ГКРП О. Орехова, «на основании изложенного, работу комбината морского лова по добыче рыбы на 1948 г. следует считать неудовлетворительной» [17, л. 25].

В 1948 г. на лов выходили пять траулеров, три больших и восемь малых сейнеров, дрейфтер и разведчик. Траулер «Буревестник», 23 марта вернувшийся из Карагинского района, встал в аварийный ремонт и вступил в строй только 6 февраля 1949 г. Малый сейнер «Гак» в путине 1948 г. не участвовал совсем ввиду ветхости корпуса и отсутствия двигателя. Приёмно-транспортное судно (сейнер) «Маленков» также не эксплуатировалось из-за технической неготовности. Вследствие чрезвычайной ветхости корпусов и изношенности моторов с большими перебоями работали сейнеры «Нагель», «Ваер», «Трал», «Шток», «Шкив», выполнившие план всего на 10—30 % [17, л. 82].

Траулеры непроизводительно простояли 41 сутки. В переводе на обычные десятисуточные рейсы это значило, что одно судно не поймало 10 000 ц. «Это положение характеризует плохую работу руководства Морлова, которое не сумело правильно организовать встречу траулеров, возвращающихся с лова, своевременно договориться с портом о месте их швартовки, своевременного прибытия на борт приёмщика рыбы, организации одновременной разгрузки рыбы и бункеровки его водой и углём, обеспечить своевременное оформление документов Регистром и портом, комплектование экипажем.

Одна из основных болезней руководства Морлова — это небрежное отношение к оформлению ремонтных документов траулеров,

находящихся на ПСРВ. Только по этой причине верфь всегда имеет возможность отнести любые задержки за счет Морлова. Так, траулер “Дальневосточник” простоял два года и три месяца вместо плановых шести месяцев. За его ремонт, оказавшийся недоброкачественным, переплачено около миллиона рублей. “Восток” простоял около двух лет. Траулеры, принятые из ремонта, после первого рейса становятся на повторный ремонт... С точки зрения технической эксплуатации флота Морлова считаю необходимым признать работу Морлова плохой», — сделал вывод начальник отдела флота ГКРП А. Н. Альфонский [17, л. 34—34об.].

Не выполнен план выпуска готовой продукции (при задании 77 737 фактически сделано 41 123 ц, или 52,8 %), не выдержана её сортность. Последнее, в основном, определялось несвоевременной тарировкой «высолившегося». Все возможности для тарировки имелись, но зимой ею, как и отгрузкой, не занимались, так как база Моховая почти непрерывно принимала сырец. Летом этого не делали из-за запрета Минрыбпрома СССР вывозить в это время разнорыбицу на том основании, что тарированная рыба больше портится, чем чановая. Поэтому произошёл «рост остатков незавершённого производства на 1 января 1949 г.». К нему прибавилась даже камбала, засоленная ещё в 1947 г. Из её 4 000 ц, имевшихся по состоянию на 1 января 1948 г., за указанный год реализовали только 487 ц. Сложилось положение, при котором Морлов лишался возможности и в будущем 1949 г. выполнить план выпуска и реализации готовой продукции, если не прекращал приём рыбы в посол.

Скверное качество рыбопродукции объяснялось также низким качеством добытого сырца и посолом его в неразделанном виде. В погоне за цифрами добычи вопросы качества отходили на второй план. Не выдержана сортность по основной породе — камбале, как солёной, так и мороженой. Недостаточно применялся заготовленный лёд: из имевшихся 2 565 в дело пошли только 1 260 кубометров. «Нет никакого оправдания в невыполнении плана выпуска закусовых консервов. Сырец и все необходимые материалы имелись. Имея полную возможность вырабатывать закусовые консервы, Морлов не занимается их выработкой и до сего времени».

Потери сырца в производстве по основной породе — солёной камбале — составили 1 024 ц, или 12 % от массы сырца. Их причиной стала практиковавшаяся разделка рыбы: много качественного мяса отрезалось вместе с головой и шло в отходы. Третий

сорт и безсортная продукция с моховского завода были использованы как собачий корм [17, л. 30, 83, 87].

В 1948 г. в Морлове в среднем числились 667 чел., в том числе 158 стахановцев и 124 ударника, их доля выросла на 3 % по сравнению с прошлым годом. За год отмечены 23 нарушения трудовой дисциплины, из них 22 прогула. Из-за болезней потеряно 5 218 человеко-дней, что означало, что в течение года не работали 18 чел. Причины этого: плохое санитарно-бытовое и медицинское обслуживание тружеников, а также «совершенно недостаточное обеспечение рабочих жилищ топливом... Недопустимо плохие жилищные и бытовые условия в Морлове являются основным препятствием к использованию имеющихся возможностей к укомплектованию предприятия необходимыми квалифицированными кадрами» [17, л. 32].

На базе Моховой при Морлове действовал детский сад. Смета на его содержание предусматривала наличие одной группы из двадцати пяти детишек с продолжительностью работы 310 суток в год. Содержание одного ребёнка стоило 4 256 руб. в год или 13 руб. 73 коп. в день и на 70 % покрывалось государственным бюджетом, остальное доплачивали родители [16, л. 13].

В 1948 г. руководители и инженерно-технические работники Морлова имели следующие должностные оклады: директор — 2 300, главный инженер — 2 100, начальник отдела эксплуатации — 1 500, капитан и механик флота — 1 200, инженер — 1 370, начальник планового отдела — 1 650, заведующий химлабораторией и директор рыбозавода «Моховая» — 1 400, мастер сетепощивочного цеха — 850 руб. Самые низкие оклады имели вахтер-пожарник — 470, курьер-уборщица, дворник, истопник — 410 и няня детского сада — 310 руб. [16, л. 15, 17].

Предприятие завершило 1948 г. с убытком в 8 506 тыс. руб. при плановом 7 215 тыс. В целях улучшения работы, по мнению его директора и начальника планового отдела, в следующем 1949 г. следовало [17, л. 62—63]:

- использовать траулеры на добыче в течение всего года;
- простроить в бухте Жировой холодильник с суточной производительностью 100 т и утильзавод для морозки и переработки на кормовую муку камбалы. Как показал опыт, этот основной объект тралового промысла в силу его товарных качеств не следовало обрабатывать обычным посолом;
- построить в Петропавловском морском рыбном порту базу для междурейсового ремонта и слип для вытаскивания сейнеров на сушу;

— реорганизовать Морлов в чисто добывающее предприятие, а его моховской рыбозавод передать Дальрыбсбыту или Авачинскому комбинату;

— установить приказом по ГКРП постоянные пункты сдачи вылавливаемого Морловом сырца и включить им принятую рыбу в план по скупке.

Для повышения оперативности руководства флотом руководство Морлова предлагало перенести управление предприятия из посёлка Моховая в Петропавловск, где «выделить или построить в 1949 г. площадь: а) для работы аппарата — 200 кв. м, б) для жилья рабочих и служащих — 1 200 кв. м, в) для склада и мастерской по пошивке орудий лова — 400 кв. м». При этом «безоговорочно» достроить на Моховой поселок из семнадцати домов для работников промыслового флота. Это могло бы в условиях острой нехватки жилья пополнить штат сорока пятью недостающими квалифицированными моряками. По мнению авторов этих предложений, «выполнение перечисленных мероприятий позволит уже в 1949 г. довести добычу рыбы минимально до 100 тыс. ц, а в 1950 г. — не менее 150 тыс. ц».

Дальнейшее развитие событий показало принципиальную правильность изложенного, частично осуществленного в 1950—1951 гг.

#### **1949 г.**

*1 января* промысловый флот Морлова включал двадцать судов: шесть паровых траулеров, два больших и десять малых сейнеров, дрейфтер и разведчик [19, л. 7].

*8 января* приказом по ГКРП «потонувших двух человек — старшего помощника капитана сейнера “Авача” и машинного ученика, находившихся на плоту в числе семи человек» исключили из списков кадров плавсостава флота [20, л. 8—10].

*9 января* во время перехода с Моховского рыбозавода в Петропавловский морской рыбный порт получил аварию руля траулер «Восток». Он шёл на буксире ледокола «Красин» вместе с баржей в свежеекололом льду. Баржа стала рыскать, сбивая траулер с кильватера. Гребные винты ледокола отбрасывали льдины, которые ударялись в перо руля траулера, когда оно выходило из положения «прямо». Основная причина аварии: «взяли на буксир баржу без самостоятельного рулевого управления». Убыток в 5 000 руб. отнесён на счёт Морлова [20, л. 119].

*26 марта* начальник ГКРП распорядился проверить техническое состояние малых сейнеров. Об этом же ещё 16 февраля распорядилось МРП СССР. Проверка показала, что корпусные



работы пока не начались, а подготовка к ним шла крайне медленно. Не были заготовлены все необходимые материалы, отсутствовало достаточное количество рабочей силы и инструмента. Ход ремонта пущен на самотёк, а требования руководства ГКРП ускорить работы — не выполнены. «Вышеизложенное привело к угрозе срыва намеченного срока окончания ремонта сейнеров». Директору Морлова С. С. Липкову и главному инженеру А. И. Гаркави «поставлено на вид». Теперь корпусные работы возложены на мехзавод ГКРП (директор С. Б. Кушнерёв). В его распоряжение на весь период ремонта до 9 мая направлялись десять плотников и четыре конопатчика. Всех их следовало обеспечить инструментом и постельными принадлежностями «в связи с переводом этой бригады на время ремонта сейнеров в общежития мехзавода». Окончание ремонта сейнеров «Жданов» и «Маленков» намечено на 20 мая 1949 г., а в связи с заключением Регистра СССР по «Гаку» и «Ваеру», требовавших более серьёзных работ ввиду изношенного набора, оно продлевалось до 1 июня. «Для быстрейшего окончания ремонта» разрешалась аккордная сдача работ. Об их ходе директор завода должен был ежедневно докладывать заместителю начальника ГКРП [20, л. 224—225].

1 апреля траулер «Дальневосточник» стоял на Моховском рыбозаводе под выгрузкой улова. Завершив сдачу, в 12.20 боцман Истомина заметил на рострах дым, валивший из спасательной шлюпки левого борта. Не теряя времени, он вызвал команду на палубу. Моряки разнесли пожарные шланги и быстро ликвидировали пожар. Возгорание произошло «по непредвиденной случайности, которую следует отнести к стихийному явлению. Виновных лиц в происшедшем пожаре не имеется» [20, л. 166].

21 апреля ГКРП определил основные показатели промфинплана Морлова на 1949 г. Ожидалось, что вылов рыбы составит 85 000 ц. Еще 100 ц приходилось на «скуп» наваги от колхозников. Подсобные производства должны были выпустить 110 «кубов» деловой древесины, запастись по 3 000 «кубов» льда и дров, изготовить пять деревянных лодок и произвести 40 тыс. киловатт-часов электроэнергии. Будущая валовая продукция в неизменных ценах 1926/1927 г. определялась в 3 115,7 тыс. руб. Производительность труда в виде выработки продукции в неизменных ценах составляла 6 491 руб. на одного среднесписочного рабочего, а в оптоворозничных — 61 030 руб., то есть соотношение неизменной и оптовой цен в 1949 г. составляло 1 : 9,4. Плановая численность персонала установлена в 688 чел. Себестоимость центнера продукции в ценах

1949 г. (в руб.): камбала парная — 266,83, мороженая — 414,22, копчёная — 1 078,6, солёная — 501,3; треска солёная — 1 655,11; консервы в томатном соусе — 4 207,61 [19, л. 1—4; 21, л. 4—5].

Ловить в 1949 г. намеревались только траулерами. Им были установлены следующие годовые задания (в ц): «Буревестник» — 18 000, «Восток» — 16 500, «Гага» — 6 000 (судну планировался капитальный ремонт), «Восток» — 14 500, «Лебедь» — 12 000 (его тоже собирались ставить на судоверфь), «Палтус» — 18 000. На лове суда должны были провести в общей сложности 1 607 судосудок [19, л. 9].

17 мая Морлов за 27 000 руб. приобрёл половину жилого дома у его «застройщика» В. П. Нахабова. Вторую половину этого дома занимал владелец К. С. Лавриненко. Характеристики покупки: длина 6,3, ширина 5,8 м, стены рубленые из пластин в лапу из местного леса, кровля из «финской стружки» в четыре слоя по сплошной обрешётке, полы и потолки дощатые. Внутренние стены отделаны под штукатурку и окрашены. Отопление печное. Строение состояло из двух комнат, кухни, имело три оконных просвета, один наружный выход и тамбур с кладовой [22, л. 49].

22 июня ГКРП приказал Морлову начать с 1 июля выработку на своём холодильнике мороженого трескового филе в количестве 1 000 ц. Обеспечивать холодильник сырцом должен был один катер с кунгасом, ежедневно принимавший до сотни центнеров трески от рыбаков на местах лова по берегам Авачинской губы и вёзший её на базу Моховую, обязательно перемешанную со льдом. Эта мера была предпринята для исправления «напряжённого положения в выполнении плана выпуска мороженой и мало-солёной продукции... с целью возмещения невыполнения плана». Провал производственной программы был вызван несвоевременным завозом угля для холодильников рыбокомбинатов побережья [23, л. 52].

3 июля указом Президиума Верховного Совета СССР введены персональные звания и знаки различия для начальствующего состава флота рыбной промышленности. Высшим должностным лицам их присваивали постановлением Совета Министров СССР по представлению Минрыбпрома, а старшему, среднему и младшему составу — по положению о прохождении службы, утверждённому правительством. Сферы деятельности начальствующего состава были разделены на эксплуатационно-судовую, техническую и административную. Звания высшего начсостава по эксплуатационно-судовой службе звучали как «генеральный дирек-

тор ФРП 1, 2 и 3-го ранга»; старшего начальствующего состава: «капитан ФРП 1, 2 и 3-го ранга»; младшего начсостава: «главстаршина, старшина 1, 2 и 3-го класса». Схоже строились звания технической службы, но с прибавкой «инженер» или «техник»: инженер-директор, инженер-капитан, техник-лейтенант, а также главстаршина, старшина технической службы 1, 2, 3-го класса. Подобным же образом были образованы звания лиц административной службы [24, № 185].

31 августа подписаны акты приёмки новых жилых четырёхквартирных домов стоимостью по 125 151 руб., строительство которых подрядным способом вела стройконтора ГКРП. Дома представляли собой рубленые здания из брусьев с железной кровлей, печным отоплением и «устройством уборной на два очка». Они были установлены на основаниях из бревенчатых ступьев. Домам, принятым в эксплуатацию с оценкой «удовлетворительно», присвоены номера 7—10, 13—16, 18 и 20. Ещё один дом № 17 подобной конструкции принят в эксплуатацию 15 ноября [22, л. 118, 121]. Все строения поступили в ведение начальника комхоза В. П. Гудкова. В посёлке Моховая продолжалась прокладка водопровода из цельнотянутых бесшовных стальных труб стоимостью 625 500 руб. Строилась и ветроэлектростанция, на которую предполагалось затратить 136 689, а пока же было освоено 26 126 руб. [25, л. 75—98].

Итоги 1949 г., ставшего рекордным, превзошли самые лучшие достижения предприятия в 1944 и 1947 г. Хозяйственная деятельность Морлова по заключению планово-экономического отдела ГКРП признана удовлетворительной. План заготовки рыбы-сырца впервые за последние годы не просто был выполнен, а перевыполнен на 16,4 %: вместо 85 100 поймано и скуплено 99 051 ц рыбы. Задание по выпуску консервов выполнено на 101,6, по производству непищевой продукции (собачьего корма) — на 100 %. Валовая продукция в оптовых ценах составила 33 145, в неизменных ценах — 4 028 тыс. руб. Себестоимость сырца, добытого гословом, снижена на 13,6 %, или на 2 255 тыс. руб. Это стало возможно из-за перевыполнения плана и уменьшения затрат на перевозки.

Правда, не удалось выдержать качество продукции по основному ассортименту, особенно по мороженой и солёной камбале. За счёт увеличения вторых и третьих доля первого сорта снизилась в сравнении с планом на 17,4 %, или на 1 120 ц. Это привело

к недополучению предприятием 477 тыс. руб. С учётом резкого невыполнения задания по сортности основного ассортимента выпущенной продукции, а также «исключительно низкого качества незавершенного производства», по мнению начальника отдела обработки ГКРП В. Л. Грабовского, работу Морлова следовало признать неудовлетворительной. Низкое качество ничем не оправдывалось, тем более, что моховской рыбозавод находился в гораздо лучших условиях, нежели другие предприятия главка, и имел больше возможности отгружать продукцию, длительно не задерживая её на базе. По оценке специалиста, «причинами исключительно низкой сортности, солёных парных и мороженых является отсутствие координации добычи и обработки в самом Морлове, так как этот комбинат всё время старался быть только добывающим предприятием и с нежеланием занимался обработкой рыбы» [26, л. 20—21].

В качестве иллюстрации обстоятельств, способствовавших снижению качества продукции, можно привести акт, составленный 16 марта 1949 г.:

«...22 февраля 1949 г. по распоряжению ГКРП была отведена в Авачинский рыбокомбинат баржа с камбалой, выгруженной с траулера “Буревестник” в количестве 220 т. С 23 февраля по 8 марта 1949 г. Авачинский комбинат выгрузил всего 52 т. 8 марта 1949 г. баржа была возвращена в порт с остатком не выгруженной рыбы в количестве около 170 т. Из-за ледовой обстановки баржа была доставлена на Моховую ледоколом “Красин” только 10 марта 1949 г. вечером. В ночь с 12 на 14 марта 1949 г. ураганным ветром баржа была унесена вместе со льдом на лайду и затёрта льдами. Только 16 марта баржа была вытащена из ледового плена и доставлена на рыбозавод Моховая. 16 марта была осмотрена находящаяся в барже свежая и подсолённая камбала, выгруженная с траулера “Буревестник”, улова 1949 г... Установлено, что камбала имеет нижеследующие дефекты. Поверхность — потускневшая до тусклой, частично помятая, жабры — от бледного до тёмно-коричневого цвета со слизью. Консистенция мяса — от слабой до мягкой, на поперечном разрезе цвет мяса у позвоночника красноватый, некоторые экземпляры имеют посторонний запах... Камбала понизила своё первоначальное качество от длительного хранения в трюмах баржи. Предложения: считать нецелесообразным направление этой камбалы в посол и просить в управлении ГКРП санкцию о реализации её на технические нужды» [26, л. 25].

В 1949 г. Морлов выпускал следующий ассортимент продукции: сельдь мало-, средне-, крепкосолёная и маринованная; лосось чанового, стопового и посола «арамаки»; чавыча — шведский пласт; треска клипфиск, русский пласт; минтай чанового посола; навага солёная; камбала солёная; частичк солёный; икра лососёвая солёная; рыба мороженая в холодильниках и на воздухе, парная, копчёная; треска полуфабрикат; камбала; сухари сушьяленные (рыбные); прочие пищевые; рыбий жир; кормовая мука.

Цех на Моховой производил консервы «Лосось в собственном соку» в «плоском фунте» и банке № 25. Закусочные консервы в томатном соусе раскатывались в банки «плоский фунт» и «плоский полуфунт» [26, л. 148, 158].

Персонал Морлова в 1949 г. насчитывал 676 чел. [26, л. 9]. Среднегодовая выработка на одного рабочего в оптовых ценах достигла 69 633 руб., или 114,1 % к заданию [26, л. 8—10].

Жильё, производственные и хозяйственно-бытовые объекты базы Моховой электроэнергией снабжали дизельная передвижная электростанция «Стефенсон» (1946 г. выпуска, мощностью 75 кВт, выработавшая за год 80 тыс. киловатт-часов) и стационарный генератор с приводом от калоризаторного двигателя «Болиндер» («нефтянка пониженного сжатия, работает на нефти», выпуска 1941 г., мощностью 30 кВт, произведшая 70 тыс. киловатт-часов) [25, л. 38].

Убытки от аварий флота определились в 4 684 720,85 руб. В их число вошли:

— стоимость услуг ледокола «Адмирал Макаров» по спасению терпевшего в феврале 1949 г. аварию траулера «Дальневосточник», счёт Камчатрыбфлота, выставленный за использование танкера «Херсонес» во время спасательных работ и «порча камбалы» при этом происшествии в количестве 1 310 ц;

— выплаты родственникам двух моряков, утонувших в прошлом году во время гибели сейнера «Авача»;

— решение Московской арбитражной комиссии в пользу Архангельского госморпароходства и счёт Всесоюзной торговой палаты за спасение траулера «Буревестник»;

— стоимость 1 500 кг троса, утраченного во время спасения траулера «Восток», терпевшего аварию во Втором Курильском проливе;

— счёт «Рефрижератора № 2» Востокрыбхолода за убыток, причинённый ему траулером «Дальневосточник» при аварии в ледовой обстановке.

Содержание не работавшего в 1949 г. сейнерного флота обошлось Морлову в 869 093,54 руб. [26, л. 159].

Основные технико-эксплуатационные характеристики промысловых судов Морлова по состоянию на 1 января 1949 г. приведены в табл. 2 [19, л. 7]:

Таблица 2

Судно	Мощность, Грузоподъёмность, Водоизмещение,		
	л. с.	т	т
Траулер «Буревестник»	650	194	1 136
Траулер «Восток»	650	229	1 170
Траулер «Гага»	650	245	1 254
Траулер «Палтус»	710	220	1 190
Траулер «Дальневосточник»	675	213	915
Траулер «Лебедь»	675	220	1 190
Сейнер большой № 1	270	55	248
Сейнер большой № 2	270	55	248
Сейнер малый № 14 «Гак»	150	18,8	74,3
Сейнер малый № 17 «Нагель»	150	18,8	74,3
Сейнер малый № 18 «Ваер»	150	18,8	74,3
Сейнер малый № 24 «Трал»	150	18,8	74,3
Сейнер малый № 25 «Шток»	150	18,8	74,3
Сейнер малый № 29 «Блок»	150	18,8	74,3
Сейнер малый № 30 «Шпиль»	150	18,8	74,3
Сейнер малый № 35 «Жданов»	150	18,8	74,3
Сейнер малый № 40 «Адмирал Корнилов»	100	18,8	74,3
Сейнер малый № 43 «Маленков»	150	18,8	74,3
Дрифтер «Стахановец»	150	30	179
Разведчик «Сатурн»	150	20	124

### 1950 г.

В начале года Морлов превратился из комплексного предприятия с полным циклом производства в специализированное, предназначенное исключительно для добычи рыбы-сырца, сдаваемой на переработку сторонним организациям или комбинатам ГКРП.

1 января по приказу МРП СССР № 36-ДВ, подписанному ещё 23 марта 1949 г., Управление морского лова «Морлов» реорганизовано в Управление тралового флота «Тралфлот» (УТФ). Рыбообрабатывающая база — рыбозавод «Моховая» с холодильником, консервным заводом, рыбопосольными цехами и жилым фондом переданы Авачинскому рыбокомбинату [27, л. 40].

Утверждён штат управленческого аппарата УТФ ГКРП: директор В. Н. Калёнов, инспектор по кадрам и спецработе И. Д. Черных, главный инженер — заместитель директора А. И. Гаркави, главный механик В. К. Жириков, инженеры Н. А. Томашевский

и И. И. Лузик, прораб по судоремонту А. П. Заболотный, начальник отдела технического снабжения Н. И. Анисимов, начальник планового отдела А. В. Степанова, экономист М. Н. Иванов, главный бухгалтер А. Р. Гончаров, старший бухгалтер Г. Н. Дворецкий, счетовод-кассир И. А. Сахно, секретарь-машинистка Е. А. Добровольская, заведующий складом И. В. Фадеев, уборщица-курьер А. И. Антонова, шофер В. Варавин [28, л. 11].

*4 января* объявлен строгий выговор и наложен денежный начёт в одну треть месячного заработка на старшего механика траулера «Палтус». По его вине судно простояло в порту с 15 по 21 декабря 1949 г. Как гласит документ, моряк «вместо организации работ по ремонту механизмов систематически пьянствовал». Простой судна обошёлся Морлову, а значит государству, в 50 тыс. руб. [28, л. 1].

*6 января* в штат Морлова в порядке перевода из Камчатрыбфлота зачислен опытный судоводитель малого плавания и один из первых камчатских специалистов активного лова Илья Григорьевич Евстафиади. Он назначен исполняющим обязанности капитана траулера «Гага» и до прибытия судна считался пребывающим в резерве [28, л. 27]. В должность новый капитан вступил 19 января [28, л. 30].

Его предшественника сняли с должности за грубые нарушения производственной дисциплины. За время стоянки в порту с 16 по 31 декабря 1949 г. он «буквально до последнего часа не организовал снабжение судна тралом, траловыми досками, смазочными материалами и другим. При этом все условия для снабжения были... 31 декабря при разрешении портом выхода в море, командный состав траулера во главе с капитаном, находясь до невменяемости пьяным, не в состоянии был составить судовой роли и подать заявку на выход. Поэтому составление судовой роли, сбор паспортов, дипломов было поручено и выполнено начальником эксплуатации тов. Лузик и начальником отдела кадров тов. Черных. Заявки портнадзору, приглашение властей были сделаны при непосредственном участии т. Лузик под большим нажимом со стороны руководства Морлова». В результате судно вышло в море на семь часов позже. «В санитарном состоянии траулер сильно запущен. Всё это объясняется тем, что капитан... не контролирует работу своих помощников... не интересуется жизнью корабля» [28, л. 15].

*8 января* ГКРП поставил начальнику отдела технического снабжения Н. И. Анисимову и начальнику отдела эксплуатации

И. И. Лузику задачу погрузить на рефрижератор Востокрыбхолода «Пищевая индустрия», стоявший в Вилючинской бухте, 1 000 т угля и 500 т воды. На «Пищевую индустрию» траулеры УТФ должны были сдавать охлаждённую рыбу и получать бункер. Запасы угля и воды на рефрижераторе следовало пополнять по мере надобности. Главному механику В. К. Жирикову приказано организовать профилактический межрейсовый ремонт судов УТФ силами «Пищевой индустрии» и в собственных мастерских, для чего выделить бригаду слесарей, подготовить необходимое количество сменных деталей и материалов. Начальнику судоремонта прорабу А. П. Заболотному предписано обеспечить быстрое выполнение всех токарных работ и организовать бригаду из восьми квалифицированных слесарей для работы на траулерах, четверых откомандировать на «Пищевую индустрию». Главный механик и начальник судоремонта занимались подготовкой на мехзаводе светящихся буёв. Оборудованные аккумуляторами, лампочками, тросами и якорями, они сдавались на промысловые суда. Заведующий плавсредствами М. Я. Пономарёв должен был принять после переоборудования сорокатонную баржу, снарядить её, укомплектовать командой и не позднее 15 января отправить под проводкой одного из траулеров в Озерновский комбинат. Там баржу намеревались использовать для снабжения промысловых судов водой. Ответственным представителем УТФ на «Пищевую индустрию» назначен М. М. Иванов с обязанностями согласовывать взаимоотношения между капитанами траулеров и рефрижератора, оказывать своим судам техническую помощь и обеспечивать «полную защиту интересов Тралфлота» [28, л. 18—19].

*18 января* старший помощник капитана траулера «Дальневосточник» Семён Данилович Буланый переведён в Петропавловскую рыбопромысловую школу юнг ГКРП в качестве её начальника [28, л. 20].

*20 января* траулер «Дальневосточник» (капитан В. М. Неклюдов, вахтенный второй помощник Ф. С. Шевченко), выходя ночью на промысел, в 02.30 потерпел аварию, выскочив с полного хода на риф мыса Пиннэкл Пойнт в горле Авачинской губы, получив при этом повреждения подводной части корпуса. Расследование усмотрело вину капитана и его помощника. Они грубо нарушили правила судовождения, вели судно, не прокладывая курса на карте, не производя определения по огням, несмотря на достаточную видимость. Даваемые капитаном курсы по путевому компасу с показаниями главного компаса не сверялись, в судовой журнал не запи-



сывались, несмотря на «отмеченный девиатором дефект застоя у путевого компаса». Для ликвидации последствий судно на продолжительное время выведено из эксплуатации в период зимней путины. За нанесённый государству ущерб материалы расследования переданы в прокуратуру для привлечения виновных к судебной ответственности [27, л. 322].

*20 марта* «за развал хозяйства фермы, вследствие чего скот при наличии кормов содержался на полуголодном рационе, доведён почти до истощения, имеются случаи падежа», снят с работы и уволен из УТФ заведующий сельскохозяйственной фермой А. В. Мельников [28, л. 82].

*9 апреля* от обязанностей капитана на один рейс освобождён капитан траулера «Палтус» С. Г. Оводовский. Его избрали делегатом областной партийной конференции и считали находившимся в резерве. Временным капитаном «Палтуса» стал Е. С. Поршневу, командовавший траулером «Лебедь» [28, л. 100].

*19 апреля* снят с работы и переведён на сельхозферму рабочим 4-го разряда на три месяца капитан катера «Зюйд-Вест», находившийся на вахте в нетрезвом виде. Из-за этого 11 апреля катер не был выпущен из порта во избежание аварии. 24 апреля новому капитану «Зюйд-Веста» и его помощнику категорически запрещено перевозить пассажиров, не имеющих отношения к Тралфлоту, разрешалось брать на борт только работников флота, направляющихся по служебным делам. В случае возникновения конфликтов, «вопрос о посадке разрешает товарищ Пономарёв». Судоводители предупреждались, что за нарушение этого приказа они будут строго наказаны вплоть до снятия с работы [28, л. 108, 110].

*18 мая* произошла смена руководства УТФ: в соответствии с приказом ГКРП № 97-л от 15 мая 1950 г. В. Н. Калёнов передал дела П. Ф. Козину [28, л. 138].

*27 мая* приказом по ГКРП «Об утверждении промфинплана Тралфлота на 1950 г.» установлены его основные показатели. Заготовка рыбы-сырца должна была вестись только гословом в объёме 100 000 ц, в том числе 97 000 камбалы и 3 000 трески. Основной улов (47 000 и 30 000 ц) приходился на первый и четвёртый кварталы соответственно [29, л. 55]. Объём выпуска товарной продукции в оптовых ценах установлен равным 13 014,8 тыс. руб., в неизменных ценах — 3 671,9 тыс. руб.

Раздел промфинплана «Орудия лова в эксплуатации» включал шесть траулеров: «Буревестник» (план вылова 19 000 ц), «Восток» (21 500), «Гага» (23 000), «Дальневосточник» (7 500), «Лебедь»

(7 500), «Палтус» (21 500). Расчётная численность персонала — 419 чел. с годовым фондом заработной платы в 8 703 тыс. руб. Производительность труда: выработка на одного рабочего в оптовых ценах предприятия 79 439 руб. [29, л. 55об—56]. Запланировано расширение посевных площадей на сельхозферме до 20 га, в её хозяйстве впервые должна была появиться такая отрасль, как растениеводство в закрытом грунте, то есть в теплицах, при этом «количество занятых рам — 225» [29, л. 58].

3 июня для своевременного обеспечения топливом рабочих и служащих на отопительный сезон на 14-м километре Елизовского шоссе и в Берёзовом яру организовывались лесосеки. На каждой их них трудились по три-четыре человека. С подсобного хозяйства в распоряжение ездового Г. Федина передавалась лошадь с повозкой «для эксплуатации в лесу Берёзового яра». Вывозить дрова предстояло автомашине «Студебекер». Установленный план дровозаготовок разбивался по месяцам с июня по сентябрь включительно. Организовывалась охрана древесины и нарубленных дров [28, л. 155—156].

7 июня назначена комиссия для определения состояния и целесообразности ремонта сейнеров № 1 и 2. Её работу возглавил главный капитан отдела флота ГКРП В. Н. Бантюк [30, л. 540]. Сейнеры подлежали передаче Главприморрыбпрому ещё в 1949 г., но в связи с дефектами главных двигателей не были допущены Регистром СССР к морскому переходу и поставлены для ремонта на ПСРВ. 15 марта оба сейнера предъявлялись к осмотру на предмет определения технического состояния корпусов. Осмотр показал необходимость проведения их капитального ремонта, по сути, полной замены. Специалисты УТФ и ГКРП считали это нецелесообразным [30, л. 541].

8 июня на основании приказа по ГКРП № 277 от 31 мая 1950 г. о передаче УТФ двух сейнеров Охотского треста Главамуррыбпрома, находившихся в порту Охотск, туда командирован на самолёте капитан Н. С. Гущеваров для уточнения технического состояния сейнеров и выяснения возможности их перегона и использования на Камчатке [28, л. 161].

27 июня в развитие приказа МРП СССР № 62 от 31 января 1950 г. для освоения траловым флотом новых районов промысла трески на два месяца на поисковый лов в район бухты Угольной направлен траулер «Гага». Предварительно судну провели требовавшийся профилактический ремонт на ПСРМЗ. «Гагу» снабдили всем необходимым промысловым снаряжением, инвентарём

и материалами для лова и обработки трески и вытопки медицинского жира из её печени. Экипаж укомплектовали опытными квалифицированными кадрами. Командование судном осталось за капитаном малого плавания И. Г. Евстафиади.

*6 сентября* заработала техническая комиссия под председательством начальника энергомеханического отдела ГКРП А. Л. Сендзимерж. Её задача: проверить годность к эксплуатации установок для утилизации отходов переработки рыбы на траулерах «Дальневосточник», «Лебедь», «Гага», «Палтус» и «Восток» [31, л. 351].

*1 октября* вместо предусмотренных графиком четырёх, на лов ушёл только один траулер. Для безусловного обеспечения выполнения Тралфлотом октябрьского задания по добыче рыбы в количестве 15 тыс. ц, на основе уточнённого графика выпуска судов из ремонта с ПСРВ на лов отправлялись: 8 октября — «Гага», 12-го — «Восток», 14-го — «Дальневосточник», 21-го — «Лебедь» [31, л. 432].

*26 декабря*, учитывая укоренившуюся практику несвоевременной и некачественной подготовки к промысловой экспедиции траулеров, выходящих из ремонта, ГКРП распорядился направить на «Буревестник» из Камчатрыбфлота до 1 июня 1951 г. капитана шхуны «Краб» Михайлова и судоводителя Кашеева, как специалистов, имевших «большой практический опыт работы на траловом флоте» [32, л. 121].

«Дадим стране в 1951 г. 35 тысяч центнеров рыбы!» — через газету «Камчатская правда» пообещал камчатцам капитан «Гаги» И. Г. Евстафиади, подводя итоги работы экипажа судна в 1950 г., принесшем большие производственные достижения. «Государственный план и обязательство экипажа рыболовного траулера “Гага”, принятое в письме вождю народов товарищу Сталину, выполнено досрочно, к 7 ноября, а к концу года сдано государству 30 600 ц рыбы. Такого улова ещё не брал ни один траулер нашего флота. Вместо 24 000 пудов по обязательству выловлено сверх плана 47 500 пудов рыбы. Наши успехи достигнуты дружной работой коллектива судна. Большинство членов нашего экипажа являются стахановцами и ударниками. Многие из них занесены на Доску почёта тралового флота. Особенно хорошо работали с начала и до конца года старший помощник капитана тов. Новосёлов, старший механик тов. Ильин, тралмейстер тов. Токарев, третий помощник тов. Шехомалов, помощник тралмейстера тов. Шухтин, второй механик тов. Батурлов, матрос тов. Давыдов, кочегар первого класса тов. Кулиниченко и другие. Экипажу траулера

вручены два переходящих Красных знамени — от Камчатского обкома ВКП(б) и облисполкома и от управления тралового флота. Наш экипаж не успокаивается на достигнутом. Мы приняли на себя обязательство — в 1951 г. выловить 35 000 ц рыбы. Моряки нашего судна вызвали на социалистическое соревнование экипажи траулеров рыболовного флота. Можно надеяться, что взятые нами обязательства будут с честью выполнены».

Основной деятельностью Тралфлота в 1950 г. являлся активный лов собственным флотом, состоявшим из шести единиц. Вся добываемая рыба в парном или подсоленном виде (в летнее время) сдавалась на переработку комбинатам Северо-Камчатского и Восточно-Камчатского госрыбтрестов и рефрижераторным судам владивостокского «Востокрыбхолода». В 1951 г. вспомогательные и подсобные производства Тралфлота включали: маломерный водный транспорт, механическую и сетепоплавочную мастерские, стройцех. Обслуживающими производствами оставались жилищно-коммунальное хозяйство и сельхозферма [33, л. 41].

План заготовки рыбы-сырца выполнен на 75,4 %: поймано 75 385 ц, в том числе 75 179 камбалы, 150 трески и 56 «внепланового» краба. Как видно, более 99 % улова пришлось на камбалу. Невыполнение задания по треске объяснялось тем, что она являлась приловом. Специальная «тресковая» экспедиция на «Гаге» не увенчалась успехом: она добыла всего 69 ц, из них трески — 65.

Ни один из траулеров с полученными заданиями не справился. Основная причина этого — чрезмерная задержка судов в капитальном и текущем ремонте, выразившаяся в 456 сутках сверхпланового простоя, и использование их на грузоперевозках на протяжении 41 суток. Только на ожидание ремонта на ПСРВ потрачено 134 дня, на сдачу улова ушло 56 суток, а отсутствие угля в Петропавловском морском рыбном порту вызвало непроизводительную потерю ещё 70 суток. Всё это вызвало резкое сокращение промыслового времени, доведя его до 65 % планового.

Решающим периодом в выполнении годового плана традиционно являлся первый квартал. В это время наблюдались максимальные скопления камбалы на «банках» и держалась благоприятная для лова погодная обстановка, что подтверждалось анализом технико-экономических показателей работы траулеров. В первом квартале за один подъём трала в среднем брали до 47, во втором — 23, а в третьем — всего 6 ц. В четвёртом квартале уловы поднимались до 27 ц. Ещё большая разница обнаруживалась при рассмот-

рении добычи за один час траления: в первом квартале она составляла 260, во втором — 27, в третьем — только 7, а в четвёртом опять повышалась до 48 ц [33, л. 42—43].

План по валовой продукции в оптово-отпускных ценах выполнить не удалось: выручка составила 19 859 тыс. руб. (88,6 %). С сортностью продукции (первым 70, вторым — 30 %) тоже не справились: фактическая сдача составила, соответственно, 45,3 и 54,7 %. Убытки от потери сортности составили 247 тыс. руб. Выработка валовой продукции в оптово-отпускных ценах на одного среднесписочного рабочего превысила плановую на 1,6 % и составила 80 730 руб. [33, л. 6—7].

В УТФ работали 372 чел. В течение года в качестве зарплаты им выплачено 7 833 тыс. руб., что с учётом невыполнения плана дало перерасход в 123 тыс. Существовавшая смешанная оплата труда плавсостава гарантировала выплату половины промышленного оклада при любом количестве добытой рыбы. Характерным примером была деятельность траулера «Гага»: за полтора месяца нахождения в экспедиции моряки получили 105 тыс. руб., а добыли всего 69 ц рыбы [33, л. 44].

Фактическая посевная площадь на сельхозферме составила 18 га, с неё собрали 216 ц картофеля, 56 ц капусты и прочих овощей, а также 15 ц турнепса. Картошки уродилось мало, из занятых ею 13 га половина земли оказалась крайне истощённой, требовавшей интенсивного удобрения или даже отдыха. Сена накопили тоже мало, объясняя это тем, что Елизовский райисполком выделил для этого незначительную площадь [33, л. 46].

### **Количественные и качественные изменения состава камчатского тралового флота в 1951—1952 гг.**

В этот период происходило существенное изменение структуры флота: интенсивно стали поступать принципиально новые промышленные суда — средние рыболовные траулеры (СРТ) с бортовым тралением, оборудованные дизельными энергетическими установками, большими сериями строившиеся на верфях Германской Демократической Республики (ГДР). Кроме СРТ, промышленный флот УТФ пополнился сейнерами (океанскими, типа РС-300, также построенными в ГДР) и ботами типа РБ-50.

**1951 г.**

9 января ГКРП, необыкновенно рано по сравнению с прошлыми годами, утвердил промфинплан УТФ, предусматривавший вылов

100 000 ц рыбы-сырца. Товарной продукции намечалось выпустить на 11 213,1 тыс. руб. Ловить намечали только шестью паровыми траулерами, наибольший вылов (23 000 ц) установлен «Лебедею», наименьший (13 500 ц) — «Востоку». Плановая численность персонала определена в 386 чел. [34, л. 1—3].

*19 марта* ГКРП, в преддверии ожидавшегося пополнения промыслового флота, распорядился отправить с 1 апреля в Главприморрыбпром судоводителей «для прохождения производственного обучения методам активного лова рыбы в производственных условиях на промысловых судах, изучения передовых методов приморских рыбаков и перенесения их в рыбную промышленность Камчатки». В течение трёхмесячной командировки стажёрам предстояло работать на приморских судах в качестве судоводителей-дублеров и осваивать технику лова кошельковыми неводами и снюрреводами в составе Сахалинской весенней сельдевой экспедиции. От УТФ откомандировывались два специалиста. Каждому из них выдано по 3 000 руб. на текущие расходы [35, л. 295—296].

*7 апреля* ГКРП «задним числом» распорядился «в целях стимулирования приёма камбалы рыбокомбинатами от Тралфлота и увеличения вылова трески» установить новые, повышенные, цены на рыбу и полуфабрикат, сдаваемые флотом комбинатам треста (в руб. за ц): треска парная неразделанная — 200, треска поротая солёная без головы (полуфабрикат) — 420, камбала парная неразделанная — 40, жир тресковый (полуфабрикат) — 550. Директору УТФ следовало произвести с комбинатами перерасчёт за уже сданную продукцию [35, л. 241].

*26 июля* предписано «в целях улучшения оперативного руководства траловым флотом» перевести его управление с базы Моховой в Петропавловск. Здесь 1 августа его разместили в бывшем общежитии конторы «Камчатрыбпромкадры» на ул. Чукотской, 8 [36, л. 48].

*4 сентября* ГКРП распорядился начать работу среди перегонных команд логгеров (так называли СРТ) и сейнеров работу по переходу в УТФ для укомплектования команд новых промысловых судов. Ответственность по максимальному привлечению специалистов возложена на начальника политотдела Камчатрыбфлота К. К. Коробейникова [37, л. 194].

*13 сентября* для обеспечения своевременного ввода в эксплуатацию получаемых рыболовных ботов (РБ) начальнику Камчатрыбфлота и директору Авачинского рыбокомбината приказано отко-

мандировать в распоряжение Тралфлота на два месяца (с 15 сентября по 15 ноября) шестерых судомехаников: из транспортного флота В. Дмитриева и Б. Табашникова, с комбината — Кижаева, Балакина, В. Малязина и С. Мисорина [38, л. 257].

2 октября в целях быстреего создания жилого фонда, предназначенного для размещения в первую очередь командного состава вводимых в эксплуатацию новых судов активного лова, ГКРП приказал начальнику стройконторы главка обеспечить своими силами сооружение пяти утеплённых палаток и такого же количества двухквартирных рубленых домов из доставленных с Сахалина готовых комплектов. Эти дома включены в титульный список капитального строительства УТФ [37, л. 202].

5 октября приказом по ГКРП утверждены командные составы новых судов, пока не имевших названий.

*Логгер № 629:* капитан Д. Я. Новосёлов, старший помощник капитана В. М. Титов, второй помощник капитана И. А. Тихомиров, третий помощник капитана В. И. Макаров, старший механик А. И. Шатунов, второй механик В. В. Малязин, третий механик Г. Б. Рогозин, радист В. Д. Алексеев, тралмейстер В. А. Осипов.

*Логгер № 630:* капитан А. Ф. Мамурлан, старший помощник капитана А. Л. Унтевский, второй помощник капитана Г. Б. Смирнов, третий помощник капитана В. И. Генералов, старший механик Ф. А. Трищёв, второй механик В. А. Шингелев, третий механик Ф. Г. Огурцов, радист С. В. Кутузов, тралмейстер Г. В. Мещеряков.

*Логгер № 631:* капитан В. В. Войчук, старший помощник капитана Б. И. Красиков, второй помощник капитана В. М. Мотов, третий помощник капитана В. П. Ефимов, старший механик Крушевский, второй механик В. А. Болотин, третий механик Н. Г. Мировецкий, радист М. А. Захаров, тралмейстер Че-Ден-чу.

*Логгер № 632:* капитан Г. П. Лысаков, старший помощник капитана А. А. Попов, второй помощник капитана Орлов, третий помощник капитана Ф. И. Кирсанов, старший механик М. С. Тузовский, второй механик И. Н. Погожев, третий механик Б. Б. Колычев, радист А. Н. Фёдоров, тралмейстер Я. С. Сунозов.

*Логгер № 633:* капитан П. Е. Алёшкин, старший помощник капитана Л. К. Когляров, второй помощник капитана К. Х. Семёнов, третий помощник капитана Б. А. Лазеев, старший механик В. С. Кохан, второй механик Д. А. Грибенко, третий механик М. С. Запорожец, радист П. Рогов, тралмейстер Н. И. Соколов.

*Логгер № 348:* капитан А. Н. Усков, старший помощник капитана В. П. Тихомиров, второй помощник капитана А. Н. Огородов,

третий помощник капитана А. М. Новиков, старший механик С. А. Арзамазов, второй механик В. В. Зуев, третий механик В. И. Можара, радист В. П. Горлов, тралмейстер М. Т. Сирота.

*Логгер № 371:* капитан Г. Б. Павлов, старший помощник капитана И. Т. Доценко, второй помощник капитана Г. А. Радченко, третий помощник капитана В. К. Степанов, старший механик Г. К. Павлов, второй механик В. Т. Желудков, третий механик А. Е. Чикуров, радист В. А. Саламатин, тралмейстер С. П. Давыдов.

*Логгер № 373:* капитан В. Ф. Костюнин, старший помощник капитана Кизеров, второй помощник капитана Л. К. Завизин, третий помощник капитана Е. А. Петухов, старший механик В. С. Кижаяев, второй механик Терещенко, третий механик Н. Д. Кудлай, радист А. Т. Приходько, тралмейстер А. Т. Кравченко.

*Логгер № 377:* капитан Г. Я. Орлов, старший помощник капитана Л. Т. Карпенко, второй помощник капитана А. В. Кощевский, третий помощник капитана П. М. Ухтверов, старший механик М. Ф. Боровых, второй механик С. М. Шугиров, третий механик Н. И. Зотов, радист И. В. Ананьев, тралмейстер В. П. Лазарев.

*Логгер № 352:* капитан А. С. Белый, старший помощник капитана И. Л. Матвиенко, третий помощник капитана Л. В. Самбуров, старший механик И. Г. Васильев, второй механик В. М. Жуков, третий механик В. А. Кувика, радист Т. В. Исаков, тралмейстер В. А. Петров.

*Сейнер № 623:* капитан М. Т. Пономаренко, помощник капитана В. Г. Тарасов, механик М. И. Черников, помощник механика Н. М. Зайцев.

*Сейнер № 624:* капитан И. Ф. Усатый, помощник капитана Н. И. Луферов, механик И. Т. Шаповалов, помощник механика Г. Г. Столяров, радист В. И. Терёхин.

*Сейнер № 625:* капитан А. А. Кузнецов, помощник капитана В. С. Сметанин, механик Чернышёв, помощник механика П. А. Молоков.

*Сейнер № 627:* капитан И. Ф. Кузнецов, помощник капитана И. Н. Пилясов, механик В. Т. Курносос, помощник механика Н. И. Князев.

*Сейнер № 628:* капитан Р. Э. Носырев, механик К. К. Лушня, помощник механика Д. Л. Третьяков.

Остальной состав команд логгеров и сейнеров требовалось укомплектовать в срок до 10 октября [37, л. 184—188].

5 октября назначена комиссия по техническому осмотру и приёму СРТ и РС под председательством директора УТФ А. М. Шиянова



в составе главного инженера флота П. Ф. Козина (заместитель председателя), капитана Петропавловского морского рыбного порта И. Д. Кадета, инженера добычи УТФ Н. А. Томашевского (заместитель председателя), старшего инженера отдела флота ГКРП М. Ф. Неделько, инженера-механика Е. Н. Булко, инженера-корпусника А. П. Чистякова, капитана траулера «Гага» И. Г. Евстафиади, капитана траулера «Палтус» Л. М. Камашкина, начальника управления связи ГКРП А. А. Николаева, старшего инженера управления связи ГКРП Л. Ф. Гука, начальника электростанции ПСРМЗ А. А. Раецкого, старшего электротехника ПСРМЗ Ю. Г. Абрамова, начальника электростанции рыбного порта У. И. Ткача.

Такой многочисленный состав комиссии объяснялся большим количеством одновременно принимаемых судов. Для ускорения дела комиссия разделилась на три группы под началом П. Ф. Козина, И. Д. Кадета и М. Ф. Неделько под общим руководством председателя. В работе групп принимали участие вновь назначенные капитаны и механики. Акты приёмки подписал и командный состав, сдающий суда.

С городских предприятий ГКРП были откомандированы пятнадцать счётных работников по приёму имущества и материальных ценностей и оформлению сдачи их материально ответственным лицам из числа новых экипажей. Попутно началась заготовка необходимого такелажа и орудий лова. Такелажем занимался мехзавод, получивший задачу изготовить все комплекты к 25 октября из расчёта два за сутки.

Для обучения ловецких команд СРТ и РС технике лова тралами и снюрреводами директору УТФ А. М. Шиянову следовало обеспечить с 10 по 25 октября практическую подготовку тралмейстеров и их помощников. Тралфлот начал подготовку орудий лова: тридцати тридцатиметровых тралов, пятнадцати снюрреводов. Инструктажем рабочих, занятых на их пошивке, занимался мастер В. И. Тропин и пять кадровых рабочих-сетевязальщиков. Сетевязы расположились в помещении бондарной мастерской на Моховском рыбозаводе. Управляющему Западно-Камчатским госрыбтрестом А. В. Баршеву приказано отправить в Петропавловск самолётом в распоряжение УТФ на месяц ещё двадцать квалифицированных сетевязов, «обеспечив денежными средствами ком=андируемых на весь период командировки» [37, л. 189—192].

14 октября на основании указания МРП СССР о передаче ГКРП судов типа СРТ № 377, 352, 348, 371, 373, 629, 630, 631, 632, 633

и сейнеров РС-300 № 623, 624, 625, 627, 628 начальник главка распорядился принять все суда на баланс УТФ и приписать их к Петропавловскому морскому рыбному порту [37, л. 162].

20 октября с целью быстрее вводу в эксплуатацию и освоения новых судов УТФ установлено дополнительное задание по добыче рыбы на четвёртый квартал 1951 г. в объёме 55 000 ц. План вылова на декабрь для СРТ установлен равным 2 500, РС — 1 000 ц. Пойманную камбалу следовало сдавать рефрижераторам и комбинатам камчатского побережья. Последние намеревались выпустить из неё 1 880 туб закусочных консервов. С 1 ноября руководители должны были обеспечить бесперебойную работу консервных цехов на Авачинском, Усть-Камчатском, Кировском, Кихчикском, Озерновском и Жупановском комбинатах. Авачинский комбинат к 1 декабря готовил специальные площадки на Моховской и Тарьинской базах для льдосолевой и естественной заморозки камбалы, принимаемой от судов УТФ. Районом лова установлен Авачинский залив, потом отсюда флот должен был перейти на Западную Камчатку на явинские камбальные «банки».

Директору УТФ ставилась задача до 20 октября укомплектовать экипажи всех судов, организовать обучение вновь принятых тралмейстеров и их помощников технике лова, в двухдневный срок довести до рыбаков систему оплаты команд на лове, провести необходимый профилактический ремонт новых судов и обеспечить их навигационными картами и необходимым снабжением. В рыбном порту для круглосуточной перегрузки парной рыбы с судов Тралфлота на рефрижераторы собирались специальные бригады грузчиков.

Назначена комиссия для выбора площадки под строительство базы тралового флота в составе: председателя — начальника ОКС ГКРП Зенбицкого, членов: начальника отдела добычи главка Нахабова, директора УТФ Шиянова и инженера отдела флота главка Чистяковой. Выбор площадки и её согласование с соответствующими организациями следовало завершить к 10 ноября. Начальнику отдела добычи ГКРП В. П. Нахабову к 20 ноября приказано составить с привлечением специалистов и представить в распоряжение технического совещания при начальнике ГКРП плановое задание на проектирование базы. Рассмотренный на совещании документ предполагалось направить на утверждение в МРП СССР [37, л. 144—147].

12 ноября приказом по ГКРП № 405 новым траулерам и сейнерам присвоены названия: СРТ-348 — «Сокол», СРТ-352 — «Орёл»,

СРТ-371 — «Ястреб», СРТ-373 — «Коршун», СРТ-377 — «Кречет», СРТ-629 — «Чайка», СРТ-630 — «Голубь», СРТ-631 — «Беркут», СРТ-632 — «Гагара», СРТ-633 — «Альбатрос», РС-623 — «Сёмга», РС-624 — «Окунь», РС-625 — «Скумбрия», РС-627 — «Тунец», РС-628 — «Кижуч» [37, л. 102].

На УТФ возложена задача добыть до конца года 75 000 ц сырца. Решалась эта задача, по мнению руководства ГКРП, неудовлетворительно: «Плохое использование судов создало серьёзную угрозу выполнения годового плана по добыче рыбы в целом по ГКРП за 1951 г. Директор УТФ А. М. Шиянов и главный инженер П. Ф. Козин «крайне неудовлетворительно организовали использование промысловых судов, в том числе вновь полученных СРТ» [37, л. 39].

7 декабря в Петропавловске по техническим и организационным причинам простаивали СРТ «Сокол», «Орёл», «Ястреб», «Кречет», «Гагара», сейнеры «Сёмга», «Окунь», «Кижуч» и «Скумбрия». А. М. Шиянов откомандирован в район лова для непосредственного руководства работой промысловых судов. Оперативное руководство УТФ с 7 декабря на время его отсутствия возложено на начальника Петропавловского морского рыбного порта А. С. Херсонского. Персональную ответственность за приведение промысловых судов в исправное техническое состояние начальник ГКРП возложил на главного инженера Камчатрыбфлота В. К. Ершова и главного инженера порта Б. Р. Жуликова.

Ввиду отсутствия у УТФ собственной к ремонтной базе Камчатрыбфлота прикреплены паровые траулеры «Дальневосточник», «Восток», «Лебедь», «Буревестник», «Гага», новые СРТ «Сокол», «Орёл», «Ястреб», «Коршун», «Кречет». К мастерским рыбного порта приписаны СРТ «Чайка», «Голубь», «Беркут», «Гагара», «Альбатрос», РС № 623 «Сёмга», № 624 «Окунь», № 625 «Скумбрия», № 627 «Тунец», № 628 «Кижуч».

Во главе группы судов в составе СРТ-348 «Сокол», СРТ-352 «Орёл», СРТ-371 «Ястреб», СРТ-373 «Коршун» и СРТ-377 «Кречет» в качестве флагманского капитана поставлен П. С. Деревянченко, а во главе группы из СРТ-629 «Чайка», СРТ-630 «Голубь», СРТ-631 «Беркут» и СРТ-632 «Гагара» — И. Г. Евстафиади. Им оперативно подчинены все перечисленные траулеры на время нахождения на лове. Сотличный специалист тралового дела штурман А. А. Кузнецов назначен инструктором-тралмейстером промыслового флота. На него возложены заботы по инструктированию тралмейстеров непосредственно в местах лова.

Не позднее 10 декабря РС «Сёмга», «Окунь», «Скумбрия», «Тунец» и «Кижуч» должны были отправиться на лов камбалы в Камчатский залив с базированием в Усть-Камчатске. С ними налаживалась круглосуточная двухсторонняя радиосвязь «по микрофону» через радиостанцию рыбного порта.

Главному инженеру П. Ф. Козину «за допущенную нераспорядительность, неудовлетворительную техническую эксплуатацию судов и их массовые непроизводительные простои» объявлен строгий выговор «с последним предупреждением» [37, л. 39—41].

24 декабря в 12.35 на риф южнее мыса Сопочного выскочил СРТ «Голубь». Траулер получил пробоины и плотно застрял на камнях. «Следуя на лов рыбы, после выхода из Авачинской губы имел плохую погоду со снегопадом, лаг не выпустил, счисление пути вёл по оборотам двигателя... Считая себя примерно на траверзе мыса Сопочный, для проверки своего места перед входом в Первый Курильский пролив повернул к берегу, глубины не измерял, якорь не приспустил, на бак впередсмотрящего не выставил, шёл на полных оборотах двигателя». Все отсеки судна были заполнены водой, экипаж сняли. По итогам разбирательства капитан был осуждён на три года лишения свободы «без поражения в правах» [39, л. 42].

26 декабря для создания условий для ускоренной оборачиваемости траулеров и «обеспечения завершения плана добычи по ГКРП на 1951 г.» решено в суточный срок, с момента прихода в порт, выделить в качестве приёмной плавбазы пароход Камчатрыбфлота «Капитан Чириков». Ему следовало отправиться в район реки Озерной на восточном побережье полуострова для приёма и обработки сырца. На пароход следовало погрузить 400 т бункерного угля, 200 т соли и другие грузы и поместить 25 грузчиков рыбного порта во главе с передовым бригадиром Дуженкиным. В трюмах парохода устанавливались деревянные переборки. «Капитану Чирикову», который моряки быстро прозвали «камбаловозом», предстояло принять сырец и переработать его в полуфабрикат для последующего выпуска кормовой муки.

Весь произведённый полуфабрикат сдавался Усть-Камчатскому рыбокомбинату. С Авачинского комбината для руководства работами выделен «ответственный руководитель» — директор Тарьинского рыбозавода Романов, а также по два засольных мастера, приёмщика рыбы и плотника. Бригада грузчиков, теперь ставших рыбообработчиками, оплачивалась сдельно, а если нормы

выработки не выполнялись по независящим от них причинам, то сохранялась средняя зарплата по порту [37, л. 12—14].

Экстренно принятыми мерами удалось не только выполнить, но существенно перевыполнить план добычи рыбы на 1951 г. (фактически добыто 142 100 ц, или 142,1 %). Выпуск валовой продукции в оптовых ценах составил 150,3 % к заданию, или 26 758 тыс. руб. Но уложиться в установленную сортность парного сырца, сданного рефрижераторам Востокрыбхолода и своим береговым предприятиям, не удалось. Первого сорта дали всего 47,5 вместо 70, второго — 38,8 вместо 30 и незапланированного третьего — 13,7 %.

В 1951 г. в лове рыбы участвовало семь паровых траулеров вместо шести, предусмотренных планом. В конце года началось пополнение промыслового флота: в сентябре прибыли семь мотоботов РБ-50, в октябре — 10 СРТ, в ноябре — пять РС-300. Кроме новых судов, пришёл хорошо известный тралфлотовцам паровой траулер «Топорок». Пополнение в короткий срок было укомплектовано командным составом, оснащено, и в ноябре большая часть судов вступила в эксплуатацию [40, л. 14]. План добычи на них не устанавливался. Паровые траулеры за год взяли 122,5 тыс. ц. Наибольшая рыбацкая удача выпала «Востоку», выловившему 30 356 ц, или 223,9 % задания. Из «паровиков» не справился с планом только «Буревестник», поймавший 17 686 вместо 20 000 ц. Его неуспех объяснялся задержкой в капитальном ремонте в самый разгар путины — траулер простоял в первом квартале полтора месяца. Вновь прибывший «Топорок» взял 4 976, СРТ — 14 500, РС — 1 000 и мотоботы — 4 100 ц. Тралами поймали свыше 96 % всего сырца, остальной пришёлся на долю снюрреводов.

Траулеры отвлекались от промысла на выполнение транспортных рейсов, для организации экспедиции Камчатского отделения ТИНРО и на аварийные работы, а также простаивали, в основном, по погодным причинам и для укомплектования команды. Несмотря на потерю эксплуатационного времени в 22,6 %, использование судами промыслового оказалось весьма эффективным. Добыча за один судочас составила 10,6 ц, превысив плановую на 4 %.

В течение года заметно изменилась техническая оснащённость флота: число судов выросло от шести до двадцати девяти, суммарная мощность их главных машин — с 4 050 до 9 625 л. с., численность плавсостава — с 240 до 627 чел. [40, л. 15—16].

С учётом пополнения флота среднесписочное количество работающих выросло до 491 чел. В их число входили 332 рабочих, 96 инженеров и техников, 14 служащих, 44 обслуживающих и пятеро учеников. Фонд их заработной платы составил 11,075 млн руб., а выработка на одного среднесписочного работника — 80 597 руб., что было выше плановой на 17 %. Себестоимость центнера добытого сырца равнялась 127,07 руб. Основные затраты в сравнении с планом по перерасчёту на фактическую добычу снижены на 3 615 тыс. руб., или на 16,7 % [40, л. 5—6]. По сравнению с отчётной себестоимостью 1950 г. она стала меньше на 10 087 тыс. руб., или на 32,4 %, а по сравнению с плановой 1951 г. — на 496 тыс. руб., или на 2,3 %. Произошло это, в основном, за счёт перевыполнения плана добычи. Общий результат хозяйственной деятельности Тралфлота за 1951 г. выразился в убытке в 6 235 тыс. руб., что было заметно меньше установленного (10 335 тыс. руб.). Заключением плано-экономического отдела ГКРП хозяйственная деятельность флота за 1951 г. признана удовлетворительной [40, л. 8, 21].

Вспомогательные и подсобные производства УТФ в 1951 г. включали: маломерный водный транспорт из трёх единиц, механическую и сетепошивочную мастерские, стройцех. К обслуживающим производствам относились жилкомхоз и сельхозферма.

В преддверии дальнейшего расширения численности промышленного флота ГКРП поставил задачу своему отделу капитального строительства предусмотреть в плане на 1952 г. выделение 2,5 млн руб. на строительство для УТФ жилья и производственных зданий. Отделу подготовки кадров главка следовало предусмотреть в первом квартале 1952 г. обучение в учебно-курсовом комбинате 60 тралмейстеров, 10 рыбных мастеров, 60 мотористов. Плано-экономическому отделу главка и отделу руководящих кадров в срок до 30 декабря 1951 г. нужно было подготовить ходатайство в МРП СССР об увеличении штатов УТФ в соответствии с возросшим объёмом его работы, а также об отпуске специальных средств на содержание резерва плавсостава и дублёров в размере 5 % от утверждённого фонда заработной платы [38, л. 4—6].

**1952 г.**

Год начался с трагедии.

*12 января* вместе со всем экипажем и двумя пассажирами (всего 40 чел.) погиб паровой траулер «Восток» (капитан Сергей Леонидович Закхеев, старший механик Александр Иванович Лесовой).

Судно, завершив в бухте Жировой перегрузку свежей камбалы на пароход «Капитан Чириков», в 16.30 вышло в Петропавловск. Дул ветер до девяти баллов, шло крупное волнение. Траулер радировал, что полагает прибыть в порт в 23.00, но до конца суток 12-го и в течение 13 января так и не пришёл. «Произведёнными поисками ряда судов траулер не обнаружили. В течение 13 января пограничники стали находить на берегу в районе бухт Большой и Малой Лагерной (при входе в Авачинскую губу) отдельные предметы судового снабжения с надписями “Р/Т «Восток»”, затем подобрали обломки спасательного бота № 2, тоже с надписью, стол с надписью “Александр Лесовой” (старший механик). В районе реки Раковая обнаружили на берегу труп женщины — повара Твороговой (Анны Ивановны. — С. Г.). На основании подобранных на берегу предметов и трупа повара заключили, что траулер “Восток” имел взрыв, в результате которого он погиб. Предполагается, что взорвался на плавучей мине, которая была обнаружена рефрижератором “Нева” 14 декабря в районе Петропавловского маяка» [41, л. 46—49].

16 января СРТ «Ястреб» возвращался с промысла в Петропавловск. В районе острова Уташуд на судне почувствовали удар в подводной части, после чего началась сильная вибрация. После остановки двигателя осмотрели море, но никаких плавающих предметов не обнаружили. В Петропавловске в ходе водолазного осмотра нашли сломанную возле основания лопасть гребного винта. На изломе оказалась большая раковина [39, л. 10].

19 января СРТ-633 «Альбатрос» переименован в «Капитан Закхеев» [42, л. 321].

20 января СРТ «Кречет», проходя Второй Курильский пролив при сильном ветре с пургой, выскочил на риф острова Шумшу, получил течь корпуса в танках и форпике, погнул киль. Через пять минут траулер самостоятельно сошёл с камней. 26 апреля за нарушение правил судовождения линейный суд Тихоокеанского бассейна приговорил капитана к условному трёхлетнему сроку [39, л. 10].

22 января создана бригада для обслуживания рыболовных ботов типа РБ-50 (всего восемь штук) в составе двух шкиперов, двух мотористов и четырёх матросов. Шкиперы ботов сдавали весь ненужный инвентарь и оборудование, а сами суда передавали бригаде по актам. Оплата членам бригады установлена из расчёта промысловых ставок за отработанные дни. С учётом того, что люди были оторваны от постоянного места жительства — базы Моховой

и находились в рыбном порту, им устанавливалась доплата в размере 50 % [43, л. 219].

*2 февраля* опубликован приказ МРП СССР № 67, отметивший неудовлетворительную финансово-хозяйственную деятельность ГКРП. В качестве мер по её улучшению решено шире развивать активный морской лов уже полученными и планируемыми к поступлению судами. В путину 1952 г. намечалось ввести в эксплуатацию новые орудия лова из капрона. Из них на долю Трал-флота приходились четыре кошельковых невода и две тысячи дрейфтерных сетей. Основными направлениями работы промыслового флота определены: для паровых траулеров, СРТ и сейнеров в первом и четвёртом кварталах — лов камбалы; во втором и третьем кварталах для траулеров — лов трески, а для СРТ — ещё и сельди; для сейнеров во втором и третьем кварталах — добыча сельди. Для повышения мастерства рыбаков рекомендовано организовать изучение опыта, накопленного капитаном передового траулера «Гага» И. Г. Евстафиади, и подготовить к 1 июля 1952 г. материал для издания брошюры о методах его работы [42, л. 29, 33].

*9 февраля* в приказе по флоту отмечена большая текучесть кадров. С 15 октября 1951 г. по 1 января 1952 г. было принято 230 и уволено 128 чел. За это время капитаны зачислили в состав экипажей без оформления в отделе кадров 45 чел. «Трудовая дисциплина на судах низкая, капитаны, старшие механики воспитательной работы не ведут и занялись только списыванием с судов, не используя своих прав». Отныне капитанам категорически запрещалось принимать на работу людей без согласования с кадровиками, «в противном случае зарплата принятых будет выплачиваться за счёт капитанов». Списывать людей с судов без разрешения начальника флота также запрещалось. «Если будут иметься факты нерадивых работников, прежде чем списать с судна, представлять лично мне обоснованный рапорт, и только по моему распоряжению можно списывать» [43, л. 200].

*14 февраля* стало известно, что январский план добычи рыбы выполнен только на 14,9 %. Время нахождения на промысле сократилось за счёт перестоя в ремонте свыше 150 суток, имели место непроизводительные простои судов в порту по другим причинам, считавшимся неуважительными. В феврале суда тоже использовались неудовлетворительно. Траулер «Буревестник» 31 января не был выпущен в рейс саннадзором из-за того, что его экипаж во главе с комсоставом пьянствовал, судно находилось в запу-



щенном состоянии. Здесь простой составил шестнадцать часов. СРТ «Орел» прибыл в порт 29 января в 06.00 со 115 т парной камбалы. Выгрузка рыбы закончилась только в 16.00 1 февраля с превышением стояночного времени против нормы на более чем на сутки. СРТ «Чайка» закончил сдачу улова в порту в 04.00 1 февраля и в 24.00 того же числа должен был выйти в рейс. Из-за неявки на судно тралмейстера отход отложили на следующий день. При осмотре судна 2 февраля санитарный надзор задержал отход. Приведение траулера в надлежащее состояние было завершено только в 16.00 4 февраля, после чего траулер снялся в рейс [42, л. 244].

*19 февраля* в Петропавловск с уловом в 104 т прибыл СРТ «Ястреб» и встал под разгрузку к «Рефрижератору № 2». Плановый срок выгрузки — 40 часов. В это время групповому механику приказано произвести ремонт вспомогательных механизмов, окончив его в 17.00. Начальнику снабжения следовало подготовить 30 т топлива и забункеровать судно к полудню 21 февраля, кроме этого, снабдить необходимыми материалами, промысловым вооружением, к 17.00 — обеспечить постельными принадлежностями. Отход в рейс назначен на 21 февраля на 12.00 [43, л. 195].

*20 февраля* на базе «Моховая» заготовлено 3 187 «кубов» льда при плане 27 000. Лёд был «наливной», то есть искусственно подготовленный, и «озёрный», или природный. В связи с ограниченностью площадки на базе, использовавшейся для заливки, следовало увеличить заготовку озёрного. Заботы об этом исполняющий обязанности директора УТФ А. С. Херсонский возложил на своего помощника И. С. Курасова. Ему, в частности, следовало «принять необходимые меры по усилению заготовки наливного льда, обеспечив в течение пятнадцати дней окончание проморозки на полную высоту бунта» [43, л. 189].

*25 февраля* траулер «Топорок», направляясь в очередной рейс в Охотское море, попал в шторм. Началось обледенение. Капитан решил отстояться на якоре до улучшения погоды в заливе Камбальном. Из-за усиления ветра ночью судно стало дрейфовать к берегу. Опасаясь быть выброшенным на берег, «Топорок» начал сниматься с якоря. Выбрав одну смычку цепи, остановился брашпиль. Пустить его не смогли. Капитан приказал изготовить из двух брёвен буй, привязать его к концу якорной цепи и стравить её со жвака-галса в воду. 28 и 29 февраля траулер пытался найти буй и поднять якорь и цепь, но из-за неблагоприятной погоды и плохой видимости сделать этого не смог [39, л. 11].

*28 февраля* А. С. Херсонский освобождён от исполнения обязанностей директора УТФ и на эту должность назначен главный инженер флота П. Ф. Козин [43, л. 181].

Флот уже свыше двух с половиной месяцев работал без руководителя. Вначале его возглавлял начальник рыбного порта, который фактически не отвечал за работу промысловых судов. Затем главк назначил его исполняющим обязанности директора, после этого возложил звание «и. о.» на главного инженера. Отсутствие постоянного руководителя, разумеется, сказывалось на ритмичности работы предприятия. Часть судов не участвовали в промысле, простаивая в ремонте, которым крайне неохотно, кое-как, занимались ПСРВ, ПСРМЗ, мастерские рыбного порта и Камчатрыбфлота. Вообще-то промысловые суда здесь всегда ремонтировались крайне медленно. Междурейсовое обслуживание проводить было негде, своей механической мастерской УТФ не имело. Порочное руководство главком своим промысловым флотом сказывалось и во многом другом. Так, на протяжении многих лет не решался вопрос о создании постоянной приёмной базы, организации чёткого материально-технического снабжения. Из-за этого суда простаивали на выгрузке рыбы, в ожидании бункера, на ремонте. В феврале только СРТ «Чайка» потерял в ожидании сдачи рыбы двое, бункеровки — трое и укомплектования команды — ещё двое суток. «Больше нельзя мириться с подобным руководством траловым флотом. Главкамчатрыбпром обязан в ближайшее время произвести большевистский порядок во флоте, призванном сыграть решающую роль в борьбе за развитие на Камчатке активного лова рыбы», — призывала областная партийная газета [44, № 62].

*28 февраля* траулер «Топорок» ловил камбалу на Явинской банке. «Подошёл лёд, и лов стал невозможен. Траулер перешёл в район Озерновского рыбокомбината. Капитан скомандовал боцману отдать правый якорь и вытравить пять смычек. Боцман ослабил ленточный тормоз, но якорь не стравился. Тогда боцман при помощи ломика стравил якорь, якорь-цепь стремительно стравилась за борт. Боцман не смог её задержать стопором. Когда капитан спросил его, сколько вытравлено цепи, боцман, не проверив, ответил, что две смычки. Капитан приказал протравить до пяти, боцман снова ослабил ленточный тормоз, цепь пошла за борт, и тут же боцман крикнул на мостик, что вся цепь стравилась за борт. Виновный боцман, предложено наложить на него дисциплинарное взыскание и взыскать стоимость якоря» [39, л. 11].

*1 марта* на основании постановления ЦК ВКП(б) в УТФ был создан политотдел. Штатное расписание его аппарата включало пять человек. Приказом по политическому управлению рыбопромыслового флота МРП СССР его начальником назначен А. П. Илюшин. Первым приказом начПО в штат политотдела «на должность секретаря-машинистки с окладом по штатному расписанию с месячным испытательным сроком» зачислена Н. В. Андреева [45, л. 1]. Деятельность политотдела должна была укрепить партийно-политическое руководство флотом.

*2 марта* начался выпуск еженедельной многотиражной газеты «За высокие уловы» (редактор Яков Абакумович Герасимов, принят на должность 1 марта, зачислен в состав политотдела 4 апреля). Задача издания, «органа политотдела и Управления тралового флота»: коммунистическое воспитание моряков и мобилизация их на успешное решение политических и хозяйственных задач, стоящих перед коллективом. «Известно, что умелое сочетание партийно-политической и хозяйственной работы является основой хозяйственных успехов... Политическая работа на промышленном судне — то главное, что решает и будет решать успех активного лова рыбы» [46, № 3]. С первых же дней газета начала рассказывать на своих страницах о передовом опыте рыбаков. Из номера в номер популяризировать стахановские методы труда таких мастеров лова, как капитаны Евстафиади, Алёшкин, Новосёлов, Моисеев, тралмастер Токарев и других. Значительное место отводилось материалам по проведению партийно-политической работы, критике работы аппарата управления, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций флота [47, л. 3].

*15 марта* в состав флота вошли десять новых СРТ. Их приёмом занималась техническая комиссия в составе 18 чел. под руководством начальника рыбного порта ГКРП А. С. Херсонского. Для ускорения работы комиссия разделилась на две группы. Отдел флота ГКРП разработал программу испытаний и приёмки судов, согласованную с инспекцией Регистра СССР. Пришедшие СРТ в качестве балласта были загружены солью, снятой в рыбном порту. В пятидневный срок после прибытия на все суда были установлены аварийные радиостанции. Контрольное вскрытие механизмов для осмотра комиссией, их профилактика и сборка, весь необходимый ремонт и подготовка к выходу на лов возложены на мастерские порта, Камчатрыбфлота и ПСРМЗ [42, л. 96—98].

В этот же день траулер «Дальневосточник» столкнулся с пароходом «Киев». Траулер закончил погрузку льда в Авачинской губе

в районе мыса Сигнального и отправился на промысел. Следуя по каналу, проложенному во льду пароходом «Воровский», с траулера заметили впереди в канале два парохода: справа — «Дмитрий Пожарский», слева дальше — «Киев». Решили пройти между ними. «Киев» направлялся в рыбный порт. Расстояние между судами быстро сокращалось, их инерцию погасить не удалось, и они столкнулись. «В результате разбиты верхний и нижний воротники правого клюза, погнут корпус иллюминатора, в районе клюза вмятина до 20 см, выбито восемь заклёпок, погнут шпангоут и кница. Труба клюза в нижней части имеет три трещины». Виновным в столкновении признан капитан траулера [39, л. 11].

20 марта в штаты судовых команд введены должности первых помощников капитанов (помполитов). Теперь их следовало разместить и обеспечить рабочими местами. Капитанам паровых траулеров предписано освободить каюты, занимаемые вторыми помощниками, и предоставить их помполитам, разместив выселенных ревизоров по своему усмотрению. На СРТ помполитов решено поселить вместе со старшими помощниками, а вторых помощников — вместе со вторыми механиками [48, л. 158].

Помполиты числились в штате политотдела. К концу 1952 г. из тридцати паровых траулеров и СРТ они имелись на двадцати шести. На судах и в управлении действовало двенадцать партийных организаций и две группы. На всех судах имелись судовые комитеты, а при управлении — профгруппы. По состоянию на 5 февраля в Тралфлоте работали 137 членов партии и кандидатов, 96 из них находились на судах. За 1952 г. в члены КПСС вступили четверо, в кандидаты — трое тралфлотовцев. За нарушение партийной и трудовой дисциплины наказаны 44 коммуниста, трое отданы под суд, четверо сняты с работы и уволены. «Наличие серьёзных недостатков в работе партийных организаций объясняется ещё и тем, что они продолжают быть малочисленными (три-четыре человека) и при большой текучести кадров временами распадаются». Секретарями парторганизаций в основном являлись помполиты, большинство которых пришло на суда впервые. Партийную работу они знали слабо, к тому же часть их не имела достаточной теоретической подготовки. Подбор некоторых судовых «комиссаров» оказался явно неудачен. «Провалившиеся на работе в горисполкоме тт. Коблов и Булкин, а в Камчатско-Чукотском пароходстве т. Буцков, хорошо известные горкому партии, были посланы на так называемое “укрепление” в политотдел тралового флота. Они и у нас не хотят работать. Мы вы-

нуждены были двух помполитов (тт. Коблова и Смирнова) отстранить от работы, есть ещё часть помполитов, которые требуют замены» [47, л. 7].

*21 марта* ответственными за прописку и выписку людей по судам назначены старшие помощники капитанов СРТ: № 386 — Павел Абрамович Расколотов, № 387 — Игорь Васильевич Куликов, № 388 — Фёдор Иванович Пронькин, № 389 — Игнатий Кирсанович Андреев, № 390 — Роман Тарасович Федотов, № 391 — Виктор Павлович Губанов, № 394 — Юрий Николаевич Степанов, № 397 — Илья Федотович Матвиенко, № 606 — Лев Андреевич Захаров, № 607 — Александр Андреевич Панов, «Чайка» — Владимир Михайлович Кизеров, «Беркут» — Ревкат Искандерович Носырев, «Капитан Закхеев» — Иван Тихонович Доценко, «Сокол» — Виктор Павлович Тихомиров, «Ястреб» — Александр Андреевич Кузнецов, «Коршун» — Павел Иванович Гришин, «Гагара» — Григорий Кириллович Лысаков, «Кречет» — Леонид Терентьевич Карпенко.

На сейнерах этим занимались старшие помощники капитана: «Орел» — Дага Мандрашевич Шихомалов, «Сёмга» — Пётр Яковлевич Чернов, «Окунь» — Николай Иванович Луферов, «Скумбрия» — Вениамин Семёнович Сметанин, «Тунец» — Николай Яковлевич Пирогов, «Кижуч» — Николай Иванович Савельев; на паровых траулерах — третьи помощники капитана: «Дальневосточник» — Василий Максимович Никотин, «Лебедь» — Виталий Фёдорович Гатиллов, «Гага» — Пётр Фёдорович Козинец, «Буревестник» — Селиверст Иванович Миклашевич, «Палтус» — Павел Фёдорович Старцев, «Топорок» — Генрих Андреевич Раченко [43, л. 155, 174—175].

*25 марта* новым СРТ присвоены названия: № 386 — «Тихоокеанская звезда», № 387 — «Искра», № 388 — «Механик Лесовой», № 389 — «Камчатская правда», № 390 — «Альбатрос», № 391 — «Портовик», № 394 — «Север», № 397 — «Камчатский комсомолец», № 606 — «Стахановец», № 607 — «Камчадал» [42, л. 27]. (Имеется ещё один, неосуществлённый, вариант наименования этих судов: № 386 — «Пеликан», № 387 — «Орлан», № 388 — «Морянка», № 389 — «Крохаль», № 390 — «Альбатрос», № 391 — «Кайра», № 394 — «Баклан», № 397 — «Ласточка», № 606 — «Чеглок», № 607 — «Чирок» [43, л. 151].) За отличную подготовку судов к выходу в море приказом начальника ГКРП благодарностями отмечены слесари механической мастерской УТФ Малышев, Конфедератов, Кудиков, электромонтер Грач и кузнец Чертаков [49, л. 62—63].

*30 марта* заместитель министра рыбного хозяйства СССР Кузнецов поздравил с высокими правительственными наградами тралмейстера траулера «Гага» М. Д. Токарева и старшего помощника капитана «Орла» Д. М. Шихомалова: «Желаю Вам доброго здоровья и успехов в работе, дальнейшего подъёма рыбной промышленности нашей социалистической Родины». Первый получил высший орден страны — Ленина, второй — орден Трудового Красного Знамени. Вздвигнутый тралмейстер Токарев писал в только что начавшую выходить газету «За высокие уловы»: «Спасибо партии, великому Сталину. У меня большая радость — советское правительство за безупречную и долготлетнюю работу в рыбной промышленности наградило меня орденом Ленина. Где, в какой стране так высоко оценивается труд простых людей? Это возможно только в нашей стране, где у власти стоят рабочие и крестьяне, народ. Большое сердечное спасибо большевистской партии, Иосифу Виссарионовичу Сталину за счастливую и радостную жизнь, за то, что они проявляют огромную заботу о людях, о рыбаках Камчатки. Американские империалисты применяют в Корее бактериологическое оружие. Это неслыханное преступление. Я, как и все люди доброй воли, требую прекратить применение бактериологического оружия и строго наказать военных преступников. В ответ на высокую награду я даю твёрдое рыбацкое слово, что буду работать ещё лучше, бороться за достойное выполнение годового плана, дальнейший подъём рыбной промышленности нашей социалистической Родины». За долготлетнюю и безупречную работу в рыбной промышленности медалью «За трудовую доблесть» награждены Александр Григорьевич Ивойлов, Андрей Павлович Мартынов, Григорий Кириллович Лысаков, Яков Семёнович Сунозов, Александр Александрович Черняев, Александр Иванович Шатунов, Евгений Алексеевич Аверьев. Медалью «За трудовое отличие» отмечен Андрей Васильевич Куличенко [46, № 5].

Моряки СРТ «Сокол» (капитан А. Н. Усков), завершая очередной рейс, добыли 158 т камбалы, что стало рекордным уловом для судов типа СРТ. Всю рыбу сдали первым сортом [46, № 5].

*31 марта* на должность заместителя начальника политотдела по комсомолу зачислен Н. Е. Медведев. 29 апреля он отправился в месячную командировку «для усиления партийно-политической работы на судах, идущих на сельдевую путину в район Анапки» [45, л. 2, 5].

В конце 1952 г. на учёте в комсомольской организации УТФ состояли 166 чел. На судах и в управлении действовали двадцать

семь комсомольских «первичек». Хорошо работали комсомольские организации траулеров «Кишинёв», «Гага», СРТ «Чайка», «Капитан Закхеев». Многие комсомольцы являлись передовиками производства, активно участвовали в проведении общественно-политических мероприятий. Но в целом работа комсомольских организаций оценивалась как поставленная плохо. Из-за большой текучести моряков за год сменились секретари восемнадцати «первичек», сильно поменялся и их состав. За это время принято в ряды «помощника партии», как именовали комсомол, всего лишь пятнадцать человек. Такая работа с молодёжью расценивалась как плохая. К тому же отдельные комсомольцы являлись нарушителями трудовой дисциплины. Добровольные общества не работали вовсе [47, л. 8—10].

*31 марта* «для улучшения продуктивности и во избежание родственного разведения крупного рогатого скота в подсобном хозяйстве» последнему с сельхозфермы рыбного порта передан бык-производитель Дукат, «рождения 1948 г., бело-пёстрой масти» [42, л. 16].

*7 апреля* экипаж траулера «Топорок», «вдохновленный отеческой заботой партии и правительства и лично товарища Сталина, выраженной в пятом снижении цен», объявил апрель стахановским месяцем и встал на вахту в честь международного праздника — Первомая. Экипаж обязался выполнить план второго квартала не ниже, чем вдвое, добиться безаварийной работы. О своём решении моряки сообщили в управление флота радиogramмой: «Слова не расходятся делом. На переходе к месту лова после сдачи богатого улова тралмейстером Палкиным было полностью подготовлено траловое оборудование. Старший механик товарищ Калачев проверил и подготовил все палубные механизмы, необходимые на лову. В результате чего, придя на Явинскую банку, траулер сразу стал брать богатые уловы. За 30 часов, сделал 32 траления, взял богатый улов, добыв 260 т камбалы.

Экипаж траулера как никогда дружно и слаженно работал в этом рейсе. Особенно хорошо работали третий помощник капитана Арестов, помощник тралмейстера Сунозов, второй механик Шатунов, засольщик Ларин, матросы Мещеряков, Грохотов, Сибиханов, Лопаткин, Куликов, кочегары Коршунов, Харланчиков, машинисты Мельников, Козлов. Сейчас следую к месту сдачи. Моряки траулера, не считаясь со временем, готовят механизмы, траловое оборудование для очередного рейса, чтобы взятые на себя сообразательства выполнить с честью на благо любимой

Родине. Капитан траулера «Топорок» *Хмелевский*, помполит *Куртов*» [50, л. 97].

По поводу пять раз проведённого снижения цен (было в истории нашей страны и такое) можно сказать следующее. В сознании людей оно в условиях постоянной и даже растущей зарплаты, действительно, воспринималось как «отеческая забота». Было гораздо яснее видно, что покупательная способность населения увеличивается, нежели при свойственном нашему времени одновременном росте цен и доходов.

8 апреля траулер «Гага» с 250 т охлаждённой камбалы прибыл в Озерновский комбинат. Из-за плохой погоды судно не могло встать под выгрузку до 13 апреля. Израсходовав за это время бункер, траулер ушёл в Петропавловск. Получив в рыбном порту уголь и воду, 15 апреля судно снялось на Озерновский комбинат. Несмотря на то, что ГКРП неоднократно указывал руководству комбината на необходимость «форсированной» выгрузки рыбы с тем, чтобы направить её на выработку закусовых консервов и в заморозку, портпункт комбината допустил непроизводительный сточасовой простой «Гаги» с 18 по 24 апреля. В результате траулер, выгрузив только 190 т, 27 апреля вторично снялся в порт для пополнения запасов. После производства котлочистки в порту и бункеровки, имея на борту 130 т камбалы, 13 мая траулер снова пришёл в Озерную, где опять непроизводительно простаивал в течение дня [51, л. 42—43].

В этот же день траулер «Топорок» с уловом в 250 т камбалы прибыл в Кихчикский комбинат. Неблагоприятная погода не позволила разгрузиться, и 12 апреля судно пришло в Петропавловск за углём и водой. Полностью получив бункер, «Топорок» должен был выйти обратно в Кихчик 14 апреля. Но «по причине почти поголовного пьянства команды во главе с капитаном... выход в рейс был сорван». Назначенный повторно отход на 15 апреля также не состоялся из-за продолжавшегося на судне пьянства. Более того, при отходе от пирса по вине команды на гребной винт был намотан трос, и траулер вышел из строя на двое суток.

Осмотром инспекцией по качеству 15 апреля было установлено наличие на «Топорке» 80 % рыбы второго сорта и 20% — третьего. 16 апреля приказом по флоту за пьянство, развал дисциплины и задержку судна со свежим уловом в течение трёх суток капитан был снят с работы и привлечён к уголовной ответственности. Этим же приказом был назначен новый командир траулера. Однако и после этого «надлежащий порядок на судне не был наведён,



так как руководство Тралфлота не оказало капитану должного содействия. По этой причине и после 16 апреля ежедневно намечаемые сроки выхода срывались из-за всяких неполадок и необходимости ремонта машины. Предварительная проверка даёт основания предполагать, что необходимость ремонта была вызвана злоупотреблением со стороны отдельных членов судокоманды». Текущие работы затянулись до 25 апреля, когда из-за окончания срока действия документов на право плавания судно было поставлено на капитальный ремонт. В результате качество всей рыбы, томившейся в трюме, снизилось до третьего сорта, а всю её, по мнению инспекции, можно было только переработать в кормовую муку [51, л. 38—39].

*15 апреля* по инициативе капитана траулера «Гага» Петра Парфирьевича Пионтковского на судне организованы курсы судоводителей. Их посещали шесть моряков, проявлявшие большой интерес к учёбе [46, № 12].

*18 апреля* в преддверии всенародного праздника — Первомая достойные трудовые подарки родине готовил коллектив сетеповоchnого цеха. Здесь все соревновались между собой, постоянно перевыполняя нормы. Особенно хороших результатов добились сетевязальщицы Куракина, Сашина, Матвеева, Арапова, Царькова, дававшие по две с половиной дневных нормы [46, № 8].

*21 апреля* два рыболовных бота типа РБ-50 № 21 и 33 переданы Жупановскому рыбокомбинату [42, л. 141].

*25 апреля* на лов сельди в район Анапка — остров Карагинский — Корф вышли 14 СРТ и пять сейнеров с заданием добыть 19 000 ц из расчёта по тысяче на каждое судно. СРТ оснащались пятьюдесятью дрейфтерными сетями, РС — кошельковым неводом. Кроме этого, для освоения кошелькового лова по одnobортной схеме специальным устройством для работы с неводом и необходимым промысловым вооружением оборудованы СРТ «Капитан Закхеев» и «Сокол». На первый «для производственного освоения гидромеханизации по загрузке сельди в трюмы и механизированной выливке её из трюмов» была установлена рыбонасосная установка РБ-200. В качестве флагманского капитана в экспедицию откомандировывался И. Г. Евстафиади, её начальником назначен инженер Н. А. Томашевский. Начальнику экспедиции до выхода судов в район лова предписано провести практические тренировочные учения с капитанами и неводчиками по изучению техники лова кошельковыми неводами и дрейфтерными сетями. Экспедиция продолжалась до 1 июня [43, л. 142—145].

*1 мая* — День международной солидарности трудящихся на СРТ «Камчатская правда» провели весело. После торжественной части был оглашён приказ капитана Бридько, в котором тот поблагодарил победителей предмайского соревнования тралмастера Мамонова, матроса Ефимова, моториста Михайлова. Затем начался самодеятельный концерт. Хор под руководством второго помощника капитана Половинкина исполнил песни «Варяг», «На рейде», «По диким степям Забайкалья» и другие [46, № 12].

На Доску почёта УТФ занесены команды судов и моряки, добившиеся наилучших результатов в предпраздничном соцсоревновании: экипажи СРТ «Капитан Закхеев» (капитан П. Е. Алёшкин) и «Чайка» (капитан Д. Я. Новосёлов), уже взявшие годовые планы добычи, а также моторист СРТ «Север» К. С. Ворышев, старший механик СРТ «Портовик» И. А. Недвигин, тралмастер СРТ «Искра» М. А. Кочергин, матрос СРТ «Альбатрос» И. Т. Ващенко, матрос траулера «Гага» В. М. Лисицын, матрос СРТ «Камчатский комсомолец» В. П. Потапов, третий помощник капитана траулера «Буревестник» С. И. Миклашевич, старший машинист траулера «Лебедь» В. К. Катасов, засольный мастер траулера «Топорок» Т. П. Ларин, тралмастер СРТ «Сокол» И. Е. Федосов, слесарь П. Ф. Яранцев, кузнец Н. С. Чертанов [46, № 12].

*7 мая* решением ГКРП начальником УТФ назначен Ю. Т. Губенко [51, л. 27].

*16 мая* радист СРТ «Камчадал» Юрий Попов, один из лучших специалистов флота, выступил зачинателем социалистического соревнования. Он принял всё оборудование на «социалистическую сохранность», обязался держать отличную связь, добиться максимальной оборачиваемости корреспонденции, не иметь нарушений эфирной дисциплины и наставлений по радиослужбе и вызывал на соревнование радистов СРТ «Кречет», «Коршун», «Альбатрос» и «Механик Лесовой» [46, № 21].

*19 мая* СРТ «Механик Лессовой» (капитан Извеков) в условиях разреженного хода камбалы сделал пятнадцать тралений, подняв более пятнадцати тонн рыбы. СРТ «Буревестник» (капитан Колядин) за короткое время взял улов втрое больше [46, № 13].

*23 мая* при ГКРП организована бассейновая промысловая разведка рыбы и морского зверя со штатом из двенадцати должностей. В этот день инженером туда назначен В. Г. Дроздов, на следующий день экономистом зачислена А. Г. Александрова. Начальником промразведки стал С. Ф. Гуревский, ранее трудившийся начальником отдела добычи ГКРП. УТФ предписано закрепить

за промразведкой на 1952 г. траулеры «Гага», «Орел», «Беркут» и «Кижуч» и обеспечить первоочередное оснащение этих судов современными навигационными и поисковыми приборами. Помещение и служебный инвентарь новой организации выделены в здании главка [51, л. 85—86].

23 мая на СРТ «Север» работал кружок по изучению биографии И. В. Сталина. Члены экипажа Журавлёв, Орлов, Степанов, Федотов, Никульшин и другие погрузились в «героическую биографию вождя советского народа и всего прогрессивного человечества». Для моряков СРТ «Стахановец» агитаторы прочитали лекции и доклады на темы «Советский Союз в Великой Отечественной войне», «О дне большевистской печати», «Рождение радио», «Советские государственные займы», «Два лагеря после войны», «Источники силы и могущества Советского Союза» и другие [46, № 13].

25 мая в Петропавловск с базы «Моховая» переведены бухгалтерия, планово-экономический отдел и отдел труда и зарплаты [43, л.121].

28 мая в главной областной газете «Камчатская правда» опубликовано письмо «От инженеров, техников и служащих предприятий рыбной промышленности, моряков рыболовного и транспортного флота колхозников и колхозниц рыболовецких колхозов Хабаровского края Председателю Совета Министров Союза ССР товарищу Сталину Иосифу Виссарионовичу»:

«Большевистская партия, Советское правительство и лично Вы, товарищ Сталин, проявляете повседневное внимание и заботу о развитии важнейшей отрасли народного хозяйства нашего края — рыбной промышленности, оказывает ей всемерную помощь, благодаря которой рыбопромышленные предприятия и рыболовецкие колхозы ежегодно пополняются новой первоклассной отечественной техникой, позволяющей значительно улучшить добычу и обработку рыбы...» В письме рыбаки Тралфлота обещали вождю «выполнить годовой план добычи рыбы к 5 декабря, выловить и сдать государству до конца года сверх плана девяносто тысяч пудов рыбы. Сэкономить пять процентов горючего и смазочных материалов» [44, № 125].

Обращение к вождю вызвало шквал окликов «с мест»: многие работники начали принимать персональные обязательства, иногда довольно странные. Так, повар СРТ «Ястреб» Павел Сергеевич Заготин, желая внести свой вклад в досрочное выполнение годового плана добычи рыбы, обязался: приготовить пищу отличного

качества; содержать служебные помещения, инвентарь в чистоте и порядке; быть в рабочее время чистым и опрятным. То есть обещал делать то, что и так должен был по занимаемой должности. Заготин вызывал всех коллег на социалистическое соревнование. Его вызов, в частности, приняла коллега с СРТ «Сокол» М. Петина, пообещавшая выполнять то же самое [46, № 14].

1 июня экипаж СРТ «Камчатский комсомолец» справился с годовым планом добычи на 108,5 %. В ходе его выполнения отличились тралмастеры Рохлецов, Барабашов, третий механик Мачульский, матросы Потапов, Соколов, Аниканов и Будников. Экипаж обещал до конца года взять ещё один план [46, № 15].

6 июня СРТ «Камчадал» (капитан А. Н. Моисеев) радировал: «Коллективу нашего траулера поручена большая ответственная работа: освоить лов краба тралом. К этой задаче экипаж подошёл со всей серьёзностью. Первые уловы краба были забракованы по причине наличия ила под панцирем, тогда стали сортировать и промывать каждого краба в отдельности на палубе. В результате этого отход при приёмке выразился не более пяти процентов. Грунт в районе лова преобладает ракушкой, режущей трал. Необходимо было после каждого траления проводить ремонт трала. С этой задачей экипаж также справился. Годовой план добычи рыбы выполнен на 115 %. В основном это заслуга палубной команды под руководством тралмастера Радостева и помощника Рябушева» [50, л. 281].

До сих пор краба ловили только сетями, обслуживаемыми мелкими судами и мотоботами. «Камчадал» впервые опробовал промысловую добычу этого беспозвоночного тралом. Его команда с энтузиазмом взялась за выполнение новой задачи. Первые замёты показали, что куток трала быстро изнашивался на изобилующем ракушкой дне. Низ кутка зашили «скотскими» шкурами, приподняли куток нашивными кухтылями. Первые уловы дали сильно заиленный краб, который завод отказывался принимать. Практика, по словам капитана, показала, что если сократить время траления до получаса, то ил в трал не попадал. Так, проводя опыты, довели уловы до пяти центнеров краба и столько же камбалы за одно траление. Всех поднятых на палубу непромысловых крабов осторожно отпускали обратно в море, годный сырец тщательно промывали и укладывали в палубные рыбные отсеки штабелем высотой до метра брюшком вверх. Через каждые два часа штабель поливали забортной водой и укрывали мокрым брезентом. При этом краб при температуре не выше шести градусов оставался живым в тече-

ние пятнадцати часов. При более длительном хранении штабель охлаждали льдом. По мнению А. Н. Моисеева, СРТ на этом лове были весьма рентабельны, если бы не простой при сдаче улова, в ходе которых добыча теряла свежесть [46, № 16].

7 июня приказом начальника ГКРП объявлен выговор заместителю директора Ичинского рыбокомбината за допущенный по его вине непроизводительный простой закреплённого за предприятием СРТ «Камчатский комсомолец». С 24 мая по 3 июня судно простояло в ожидании передачи плавсредств 92 часа, причинив государству ущерб в 13 811 руб. 80 коп. при плановой стоимости эксплуатационных суток 3 606 руб. В частичное возмещение нанесённого казне убытка из зарплаты руководителя удержана треть получаемого им месячного должностного оклада [51, л. 160].

12 июня началась организация экспедиции по демонтажу оборудования и определения возможности съёмки с камней аварийного СРТ «Голубь». На спасательные работы откомандировывалась «демонтажная бригада» в составе электромонтеров Ключкина и Павленко, слесарей Бабичева, Конфедератова, Куделова, Боева. Экспедиция отправлялась к месту аварии на траулере «Дальневосточник» [43, л. 102].

12 июня СРТ «Тихоокеанская звезда» сдал Озерновскому комбинату 99 т первосортной трески и камбалы, досрочно завершив выполнение годовой программы. На промысле отличились старший помощник капитана Чекаленко, второй помощник Непочатый, тралмастер Мещеряков, его помощник Ларин, матросы Возов, Травкин, механик Гловатских, моторист Шабалин [46, № 17].

12 июня проверено состояние льда, заготовленного зимой для пересыпки улова, лежавшего на участке моховского рыбозавода и быстро таявшего ввиду отсутствия надлежащей изоляции. Проверка показала, что он размещён «без предварительной подготовки места»: территория оказалась загрязнена рыбными отходами и мусором, находилась в болотистой низменности, вокруг которой стояла вода. Бунты со льдом были сложены далеко от берега, поэтому его погрузка на суда оказалась затруднительной. «Вопросом сохранения качества льда до последнего времени никто не занимался, что привело к большим потерям от таяния». По результатам проверки было предложено до 20 июня лёд надёжно закрыть сеном. Ответственность за хранение и отпуск льда на суда руководство флота возложило на заведующего плавсредствами М. Я. Пономарёва [43, л. 99]. Но и после этого сохранность особенно не улучшилась, в воду превратилось более двухсот «кубов».

13 июня начальник УТФ приказал, «в связи с тем, что имеют место случаи, когда капитаны СРТ не несут вахты», составить графики работы штурманского состава с учётом непосредственного несения вахт капитанами [43, л. 104].

20 июня начальник ГКРП Ш. Г. Надибаидзе издал приказ «О переименовании Управления тралового флота в Управление тралового лова» [52, л. 15]. Следует отметить, что оба названия и аббревиатуры — «УТФ» и «УТЛ» использовались на равных.

23 июня траулеру «Гага» отправкой в промысловый рейс в Берингово море поставлена задача выловом до 10 000 ц трески подтвердить выводы учёных Камчатского отделения ТИНРО о возможности организации её тралового промысла в этих водах. Капитану траулера Орлову следовало при нахождении промысловых концентраций трески (на час траления не менее одной тонны) облавливать их и обрабатывать рыбу на борту судна. В случае потери промысловой концентрации принимать меры для поиска в других районах по указанию сотрудника института, начальника экспедиции кандидата технических наук В. Д. Гордеева, используя данные, полученные СРТ ТИНРО «Изумруд» [43, л. 92]. В Ново-Олюторском рыбокомбинате создавался запас топлива: 150 т дизельного для «Изумруда», опускавшегося за счёт ТИНРО, и 1 200 — сахалинского угля марки «ПЖ» для «Гаги» [51, л. 97].

26 июня СРТ «Гагара» вернулся в порт для замены гребного винта. На это потребовалось сорок шесть дней: двадцать из них вопрос «решался» директором и главным инженером, десять ушли на подготовительные работы. Потом между руководителями порта и УТФ возник спор о том, кто же будет руководить группой водолазов. Мытарства моряков завершились только 8 сентября. Этот случай был не единственным, в подобном положении оказалось ещё много траулеров [46, № 30].

27 июня экипаж СРТ «Коршун», промышляя краб в Охотском море, при очередном тралении поднял старинный адмиралтейский якорь. Его намеревались доставить в Петропавловск и передать в областной краеведческий музей [46, № 18].

28 июня для согласования работ, ведшихся на базе Моховой, и решения неотложных текущих вопросов на месте начальник транспортного цеха П. С. Голик назначен уполномоченным УТЛ. Ему подчинены мастер сетепопшивочного цеха Тропин, мастер механического цеха Заболотный, заведующий сельхозфермой Демиденко, техник по автотранспорту Мишарин и заведующий плавсредствами Пономарёв [43, л. 86].

30 июня стало известно, что за последние шесть дней флот добыл 3 000 ц рыбы. Наивысший улов пришёлся на «Тихоокеанскую звезду», сдавшую в обработку более 800 ц. «Портовик» взял 540 ц и доложил о досрочном выполнении плана третьего квартала. Но в целом добыча продолжала оставаться на низком уровне. На лове находилась лишь половина флота. На перевозки отвлеклось до трёх судов в день, многие непроизводительно стояли [46, № 19].

В июле из Мурманска прибыли капитан-наставник Синьгов и тралмастер Михайлов, чтобы передать камчатским рыбакам свой опыт тралового лова. Они побывали на СРТ «Камчатская правда», «Портовик» и «Искра», обменялись опытом работы, оказали камчатцам практическую помощь. Мурманчане приобрели большую практику активного лова, занимаясь им с 1920-х гг., они раньше получили и освоили дизельные СРТ. «Мы встретились с огромными недостатками в работе команд, в использовании промыслового вооружения... Отдельные части трала не соответствовали нужным размерам... Недостаточно квалифицирован начальствующий и рядовой состав команды: они плохо знают устройство трала и работу с ним». Приезжие специалисты невысоко оценили навыки и знания экипажей, с которыми им пришлось поработать [44, № 187].

1 июля уполномоченный УТЛ С. П. Голик получил «первоначальную неотложную задачу, за выполнение которой в пятисуточный срок он несёт персональную ответственность», — сохранение заготовленного льда [43, л. 84]. Привлечённый к решению этой задачи «товарищ Пономарёв» не выполнил его указания, «не выехал за сеном для укрытия льда и нанес тов. Голик оскорбление при исполнении его служебных обязанностей», за что получил от директора УТЛ строгий выговор [43, л. 78]. А 25 июля начальником ГКРП объявлен выговор уже самому директору, как не обеспечившему сохранность льда от таяния [53, л. 2].

10 июля поставлен на пассажирскую линию катер «Морской охотник», полученный от рыбного порта. Он ходил между базой Моховой и портом, делая в сутки шесть рейсов. Первый начинался на Моховой в 07.00, последний завершался там же в 20.15. Во время дневной стоянки катером распоряжалась диспетчерская служба [43, л. 63].

14 июля началась приёмка от рыбного порта механической мастерской. Её начальником временно назначен групповой механик К. М. Лебедев [43, л. 72].

14 июля рапортовал о выполнении годового плана СРТ «Альбатрос». Но за прошедшую неделю общая добыча составила всего 3 600 ц. Ни одного килограмма не сдали рыбаки «Камчатской правды». На лове находилась всего треть флота, остальные суда либо ремонтировались, либо готовились к выходу в море, либо работали на перевозках. «Моряки тралового флота! Увеличивайте темпы добычи рыбы, не допускайте простоя судов, боритесь за безусловное выполнение государственного плана и обязательств, принятых в письме товарищу Сталину!» — призывала газета «За высокие уловы» [46, № 21].

15 июля комсомольская организация траулера «Палтус» организовала коллективное чтение романа В. Беляева «Город у моря». Вслух читал комсомолец Сидоренко, при этом присутствовали все члены экипажа, свободные от вахты. По завершении читки моряки намеревались провести обсуждение романа. А моряки «Буревестника» с интересом прослушали лекцию помполита Илюшина «о текущем моменте». Такую же лекцию прочитали на СРТ «Окунь». Моряки задали выступающему много вопросов, на которые получили исчерпывающие ответы. На СРТ «Орёл» завершился шахматный турнир на личное первенство. Победителем вышел Черкасов. Работники флота Шевченко, Рыбачёв, Чугунов, Карпенко и Шаламов получили ссуды для начала строительства собственных домов. Флот намеревался отпустить на это в течение года 150 тыс. руб. Это расценивалось как проявление «постоянной заботы партии и правительства о рыбаках нашего флота». К середине августа некоторые застройщики довели свои дома до трети готовности, но тут дело встало. Люди не могли выписать ни гвоздей, ни пиломатериалов, ни стекла с железом [46, № 21, 25].

17 июля по ходатайству комсомольской организации моряки СРТ «Камчадал» объявлены «комсомольско-молодёжным экипажем, принявшим повышенное соцобязательство». Комсомольцы просили руководство флота и политотдела «создать все необходимые условия для выполнения наших повышенных соцобязательств» [43, л. 55—56]. В политотдельском отчёте за первый год работы этот почин назван «благородным». Экипаж «Камчадала» выступил во флоте инициатором социалистического соревнования за досрочное выполнение годового плана и взятых в письме товарищу Сталину обязательств. «Душой этой идеи были именно коммунисты: капитан Моисеев, старший механик Басманов, матрос Щепетов, комсомольцы старший помощник капитана Генералов, Харлашин и другие». Комсомольско-молодёжный эки-



паж судна выполнил план добычи рыбы 1952 г. на 248 %. Таких результатов пока не добивался ни один СРТ. Почин экипажа «Камчадал» на других судах поддержан не был [47, л. 11].

*18 июля* СРТ «Гагара» отправил в управление флота радиogramму, сообщая о невозможности сдать улов: «Нахожусь на месте лова. До сих пор не имею определённости со сдачей рыбы, вследствие чего теряется сортность рыбы, получаю непроизводительные простои и пробеги судна из всех указанных пунктов сдачи рыбы. Ни один комбинат не приступает к своевременной приёмке» [50, л. 61].

*26 июля* в связи с тем, что управление флота находилось в Петропавловске, а на базе Моховой были сосредоточены все производственные цеха, в том числе и такой важный, как пошивки орудий лова, решено подчинить всё здешнее хозяйство единому руководителю. Им стал С. П. Голик, освобождённый от должности заведующего транспортным цехом и назначенный начальником цеха пошивки орудий лова «впредь до окончательного решения реорганизационного периода по УТФ». Теперь он именовался «начальником базы “Моховая”», а все его распоряжения являлись обязательными для работников цехов и капитанов судов, прибывавших на базу [43, л. 58].

*8 августа* главным инженером УТФ назначен Василий Николаевич Лобанов, ранее работавший во владивостокском Китозвертресте. До этого исполнявший обязанности главного инженера Н. В. Дворкин стал главным механиком флота [43, л. 52].

*9 августа* начальник ГКРП распорядился выделить в распоряжение военных моряков до 1 октября для поисков погибшего в январе 1952 г. траулера «Восток» сейнеры «Тунец» и «Сёмга». Работа их экипажей за это время оплачивалась по ставкам для транспортных судов [48, л. 114].

*9 августа* ГКРП установил на период сельдяной путины штат команды СРТ в количестве 24 чел.: капитан, помполит, старший и второй помощники капитана, старший, второй и третий механики, тралмейстер и его помощник, два моториста, радист, боцман, рыбный мастер, два матроса 1-го класса (наборщика), шесть матросов ловцов и обработчиков 1-го и 2-го классов, повар и уборщик. Размер оплаты труда рыбных мастеров СРТ установлен таким же, как у второго помощника капитана. В зимнее время штат сокращался на двух матросов 1-го и 2-го класса [43, л. 40].

*16 августа* МРП СССР объявило благодарность экипажам СРТ «Чайка» (капитан Д. Я. Новосёлов) и «Капитан Закхеев» (капитан

П. Е. Алёшкин), 15 августа выполнившим годовой план добычи рыбы [43, л. 28].

*16 августа* в 03.15 СРТ «Искра» при следовании из Петропавловска на западное побережье Камчатки выскочил на камни в районе мыса Пиратков. Продолжительные и настойчивые попытки стянуть его на воду результатов не дали [54, л. 11].

*17 августа* для доставки водолазной партии ЭПРОН и обеспечения работ по спасению «Искры» выделен сейнер «Окунь» [48, л. 120].

*18 августа* в 03.15 в густом тумане сел на грунт в районе маяка Крестового, получив четыре пробоины, СРТ «Искра». Судно погибло. Капитан и его старший помощник осуждены по статье 59-3 «в», часть 1 к трём и двум годам лишения свободы соответственно [39, л. 19].

*25 августа* в порт Советская Гавань на тридцать дней командирован начальник отдела кадров УТФ В. И. Масютин для «производства вербовки комплавления», которым намеревались укомплектовать новый промысловый флот [43, л. 30].

*3 сентября* объявлена благодарность матросу СРТ «Беркут» Удачину, добившемуся высоких производственных показателей на поселе сельди. Он обеспечил выпуск 38 % продукции высшим сортом, а остальной — первым [43, л. 23].

В этот же день наказан строгим выговором второй механик «Беркута». 18 августа, во время рейдовой стоянки в районе Озерновского комбината, без разрешения старшего механика и капитана он уехал на берег и явился на судно к самому отходу. Оставшиеся члены машинной команды вынуждены были нести за него вахты, при этом работы по заведованию второго механика не производились. По приходе судна в Петропавловск механик, вновь без разрешения, уехал на берег, оставив вверенные ему механизмы и ремонтные работы без надзора. Он «появляется на судне в качестве гостя и стороннего наблюдателя за ремонтом, подготовкой судна к рейсу не занимается» [43, л. 24].

*5 сентября* известие о созыве через месяц, 5 октября, XIX съезда ВКП(б) вызвало «огромный политический и трудовой подъём» у моряков СРТ «Кречет». На общесудовом собрании они решили встать на стахановскую вахту и к знаменательной дате выловить и обработать 1 200 ц рыбы. Обязательства тут же были подкреплены делами: несмотря на скверную погоду только за три дня было поймано более 300 ц первосортной сельди. На митинге, прошедшем на «Камчатской правде» по случаю предстоящего собы-

тия в жизни партии, выступили лучшие члены экипажа. «С каждым днём наша жизнь становится всё краше, — заявил боцман Ефимов, — этим мы обязаны нашей родной Коммунистической партии. Ответим на её заботу о нас отличным, стахановским трудом». Боцмана поддержал помощник тралмастера Иванов и другие. Экипаж единогласно решил: день открытия съезда ознаменовать новой трудовой победой — перевыполнить месячное задание по добыче рыбы в четыре (!) раза и выполнить годовую программу к 5 декабря, Дню Сталинской Конституции, при этом сэкономить полтонны дизельного топлива [46, № 28, 29].

*15 сентября* начальник УТЛ, ознакомившийся с результатами проверки состояния технической эксплуатации судового радиооборудования, проведённой службой связи ГКРП, установившей, что навигационные приёмники используются экипажами для коллективного прослушивания широкоэвещательных передач, приказал запретить это. «Использование в данных целях приёмников является грубейшим нарушением правил технической эксплуатации радиооборудования, является причиной частого выхода приёмников из рабочего состояния, неминуемо ведёт к срыву связи судна с берегом. Всем капитанам судов и их заместителям ввести строгий контроль за использованием приёмников, о нарушениях немедленно докладывать... Категорически запрещаю использование их вне прямого назначения. К радистам и лицам, допускающим в дальнейшем данные нарушения, буду применять самые строгие меры административных взысканий» [43, л. 8].

*15 сентября* решено для временного увеличения площади сетепощивочного цеха в пятидневный срок развернуть рядом с ним две палатки, на время позаимствованные у завершившего сезон пионерского лагеря. Производственному отделу в недельный срок приказано приготовить чертежи раскроя 25 и 34-метровых камбальных и 60-метрового крабового тралов, дрейфтерных посаженных селёдочных и лососёвых сетей, а также кошелькового невода. Следовало произвести хронометрирование производственных процессов и выработать временные нормы выработки на постройку орудий лова [43, л. 6].

*19 сентября* в Озерновский рыбокомбинат отправился заместитель начальника политотдела Тралфлота Н. Е. Медведев «для персонального отбора рабочих, окончивших сезонный договор и изъявивших согласие на перезаключение трёхгодичного договора для работы в Тралфлоте матросами, плотниками, грузчиками» [43, л. 5].



Сейнер «Авача» в доке



Траулер «Буревестник»



«Дальневосточник» и средние траулеры у борта рефрижератора  
«Пищевая индустрия» в Петропавловске



СРТ в Ковше Петропавловского морского рыбного порта



СРТ-300 «Сокол» в порту

*19 сентября* установлен единый день работы кружков и политшкол в сети партийного и комсомольского просвещения на 1952/53 учебный год. На всех судах для занятий кружков по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» им стал вторник с 18.00 до 20.00. Кружки, изучавшие биографии В. И. Ленина и И. В. Сталина, действовали по средам в то же время. Занятия проходили в кают-компаниях [43, л. 3].

*26 сентября* во Владивосток «для ускорения изготовления коленчатого вала для траулера «Дальневосточник» на двадцать дней откомандирован главный инженер В. Н. Лобанов [43, л. 1].

Назначена комиссия по техническому осмотру и приёму новых судов: парового траулера «Кишинёв», СРТ № 645, № 649, 669, 663, 664, 648 и одного РС [48, л. 136—138].

*26 сентября* моряки СРТ «Кречет», выполняя взятые обязательства по достойной встрече XIX съезда ВКП(б), доложили радиogramмой в управление флота, что в условиях шестибалльного холодного северо-восточного ветра и крутой зыби выбрали сорок сетей с уловом сельди в шестьдесят центнеров. «Данный улов, также снасти, в сохранности, находятся на палубе, сельдь обрабатывается в полуфабрикат, судно штормует» [50, л. 84].

*1 октября* установлены цены на солёные полуфабрикаты, сдаваемые судами на рыбокомбинаты (без стоимости тары, руб. за ц): сельдь в бочках — 425, кижуч крепкосолёный — 188, голец крепкосолёный — 213. Полуфабрикаты, сдаваемые вторым сортом, расценивались на 15, а третьим — на 30 % ниже первосортных [53, л. 165].

*3 октября* профсоюзный комитет приобрел тридцать бытовых радиоприёмников для судов и библиотечки, в каждой более сотни разных книг [46, № 32].

*4 октября* с рапортом к начальнику УТФ обратился инженер добычи Е. Ю. Маннер. Осмотрев промысловое вооружение траулера «Кишинёв», он отметил его несовершенство и непригодность для камчатских условий. В частности, обхват носовой мачты был меньше, чем на СРТ. Её стальные ванты имели диаметр 18 вместо обычных 26—30 мм. По его мнению, нужно было изготовить новую грузовую стрелу, впереди мачты над палубой сделать козырёк для уборки орудий лова и другого снаряжения, провести другие переделки. На основании этого рапорта начальник флота издал приказ о назначении комиссии «для определения минимально необходимых промысловых доделок на РТ “Кишинёв”, а также на новых СРТ» [48, л. 116—119].

*5 октября* на всех судах и во всех подразделениях УТЛ прошли митинги по случаю открытия долгожданного съезда партии. «Волнующие дни переживают члены нашего экипажа, — заявил капитан сейнера “Скумбрия” Пономаренко. — В Москве лучшие люди нашей страны решают важнейшие вопросы развития и укрепления нашего государства. В честь открывшегося съезда наш экипаж становится на стахановскую вахту и обязуется досрочно выполнить план добычи рыбы» [46, № 33].

Этот день решением Петропавловского исполнительного комитета городского Совета депутатов трудящихся объявлен воскресником по благоустройству города. Все начальники подразделений и цехов УТЛ были обязаны вывести своих сотрудников с девяти часов утра до двух дня на уборку участка от мехзавода до пожарного депо в посёлке Главка [48, л. 129].

*5 октября* СРТ «Портовик», следуя к Озерновскому комбинату с пассажирами, в 23.23 сел на риф против маяка о. Шумшу. По сообщению с судна, «команда чувствовала себя хорошо, пассажиры также, паники не было никакой. В 02.45 6 октября при приливе снялись сами. Пробоин не обнаружено. Необходимо подводную часть осмотреть» [45, л. 130об.]. Неудача постигла капитана «Портовика» Б. И. Кютта, считавшегося одним из лучших молодых судоводителей-комсомольцев флота.

*9 октября* объявлено, что на следующий день с момента подписания акта о приёмке судна от перегонной команды котловое довольствие последней прекращается [48, л. 115].

*10 октября* приказом по ГКРП предписано передать на баланс Главприморьрыбпрома пять стальных сейнеров РС-300 (как их называли, «океанских»): № 623 — «Сёмга», № 624 — «Окунь», № 625 — «Скумбрия», № 627 — «Тунец», № 628 — «Кижуч» [54, л. 5].

*14 октября* определён срок выхода траулеров на добычу рыбы: 15 октября — «Коршун», «Сокол», «Стахановец»; 16 октября — «Портовик», «Камчатская правда», «Север», «Беркут», «Палтус»; 17 октября — «Камчатский комсомолец»; 20 октября — «Тихоокеанская звезда», «Камчадал», № 663, № 649; 22 октября — № 669, «Гага»; 25 октября — «Кишинёв», «Кречет», № 645; 27 октября — № 648; 29 октября — № 664; 10 ноября — «Дальневосточник»; 15 ноября — «Лебедь»; 1 декабря — «Буревестник». Начальник производственно-диспетчерского отдела А. Я. Думенко объявил о назначенных сроках капитанам судов под расписку, указав в рейсовом задании районы лова, места сдачи улова и продолжительность рейсов [48, л. 111].

*25 октября* объявлена благодарность начальника УТЛ рыбному мастеру СРТ «Север» Ковалю, добившемуся высоких качественных показателей в обработке сельди, давшему 93 % продукции первым сортом [48, л. 106].

*3 ноября* введён единый политдень — понедельник, когда все рабочие, инженеры, техники и служащие были обязаны посещать политзанятия по изучению материалов недавно завершившегося съезда партии, теперь именовавшейся «Коммунистическая партия Советского Союза». В единый политдень занятия с 18.00 до 19.00 проходили в управлении и мехмастерских, и на судах, и в подсобном хозяйстве — утром с 08.00 до 09.00. Все руководители занятий во вторник должны были сообщить в политотдел о достигнутых результатах «по установленной форме» [48, л. 100].

*3 ноября* за превышение во втором квартале 1952 г. плановых убытков на 20 % уменьшены процентные надбавки за выслугу лет на Крайнем Севере ряду инженерно-технических работников. В их число попали начальник производственно-диспетчерского отдела А. Я. Думенко, инженер добычи Е. Ю. Маннер, диспетчеры И. И. Лузик, И. И. Мионов, начальник отдела кадров В. И. Масютин и другие [48, л. 98].

*3 ноября* заработала квалификационная комиссия по переаттестации командного состава судов под председательством начальника флота [48, л. 101].

*6 ноября* с большим опозданием, ввиду низкой дисциплины, выполнен приказ СРТ-664 идти из Петропавловска к мысу Поворотному для оказания помощи терпевшей бедствие шхуне погранвойск. Траулер вернулся с уничтожения девиации, нетрезвый капитан при заходе в Ковш столкнулся с буксирным катером «Чапаевец», причинив ему повреждения, ушёл с судна и отпустил радиста, что вызвало задержку с отправкой в экстренный рейс на четыре часа. Дело на капитана передано в водную прокуратуру [48, л. 38—39].

*7 ноября* коллектив художественной самодеятельности клуба флота дал большой концерт в честь 35-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Для моряков, рабочих и их семей хоровой кружок исполнил песни «О Сталине», «Гимн демократической молодёжи», грузинскую народную песню «Сулико» (между прочим, любимую песню самого товарища Сталина), а также сольные номера «Я за реченьку гляжу, «Вечерком на реке» и другие. В подготовке праздничного концерта активное участие приняли работники флота Евтушенко, Бранкован, Остапенко, Ворсегова и другие [46, № 37].



*13 ноября* для предупреждения несчастных случаев при работе с орудиями лова на СРТ и РТ всем капитанам новых судов приказано проработать с комсоставом и командой правила безопасности при спусках и подъёмах трала и объявить их под подпись каждому члену палубной команды, включая всех вновь прибывающих на судно людей [48, л. 68].

*15 ноября* УТФ приступило к подготовке материалов для издания альбома чертежей орудий лова, использующихся в Камчатском бассейне. Сроком окончания подготовки установлено 25 декабря [54, л. 113].

*18 ноября* объявлен строгий выговор «за игнорирование роли помполита на судне и невыполнение распоряжений начальника политотдела т. Илюшина» капитану СРТ «Механик Лесовой». Помполит был направлен на траулер 28 августа. Капитан с первых дней отнёсся к нему с недоверием, «делал вид, что [помполит] — лишний человек на судне, не предоставлял ему каюты, не считался с мнением. По этим вопросам [капитану] со стороны начальника политотдела было дано письменное распоряжение и ряд устных указаний... Находясь в рейсе... вёл себя по отношению к помполиту хуже, чем к обычному члену экипажа, не доверил ему даже ознакомиться с рейсовым заданием. Кроме этого, узнав, что [помполит] в прошлом был радист, списал в рейсе неудобного ему штатного радиста, возложил обязанности радиста на помполита, накладывал на него административные взыскания и не давал ему возможности заниматься партийно-политической работой» [48, л. 61].

Досталось и помполиту. Немногим ранее, 13 ноября, он получил выговор от начПО «за невыполнение обязанностей»: «В рейсе принял радиостанцию на судне и исполнял обязанности радиста до прихода в порт в октябре месяце, не поставив в известность политотдел флота. Своим безразличным отношением к выполнению роли помполита на судне... допустил, что на него капитан наложил административное взыскание, не доверял ему знакомиться с рейсовым заданием, не создавал ему условий для проведения партийно-политической работы. Обо всём об этом умалчивал и не сигнализировал в политотдел». 24 ноября его сняли с «Механика Лесового» и перевели на «Топорок». Помполит же последнего отправлен на «Чайку» [45, л. 30—31].

*22 ноября* создана комиссия под началом начальника АХО В. М. Григорьевой по отбору документальных материалов с истекшими сроками хранения. За время деятельности БАОЛ — Морлова — УТФ, начавшейся в январе 1936 г., отложились документы

по истории рыболовства в водах Камчатки. Их часть имела постоянный срок хранения, другая требовала немедленной обработки и сдачи в архив, но продолжала пылиться на складе, в шкафах. Некоторые документы начали приходить в негодность. С целью предотвращения потери ценных данных, их решили сохранить. Все дела, передаваемые в архив, оформлялись в соответствии с инструкцией № 114, утверждённой НКВД СССР ещё 23 февраля 1940 г. [48, л. 59].

*1 декабря* для установления рабочим-сдельщикам тарифных разрядов и для возможности повышения квалификации лиц, имеющих низкие разряды, создана центральная квалификационная комиссия под председательством главного инженера В. Н. Лобанова. Подобные комиссии организовывались и в отдельных цехах [48, л. 50].

*4 декабря* в соответствии с распоряжением МРП СССР назначена комиссия по проведению общественного смотра работы по изобретательству и рационализации под председательством главного инженера В. Н. Лобанова. В состав комиссии вошли: флагманский механик В. К. Базов, начальник отдела технической эксплуатации П. Ф. Шаров, начальник мехмастерской Н. А. Мельников, начальник отдела добычи Е. Ю. Маннер и член месткома И. С. Архипов. Срок окончания смотра — 20 декабря [48, л. 44].

*5 декабря* в район промысла на Явинской банке командирован инженер Е. Ю. Маннер для проверки на месте работы тралмастеров и их инструктажа [48, л. 41].

*6 декабря* в связи с выводом из эксплуатации СРТ «Кречет» для докования обнаружилась «практика изъятия» с него некоторого оборудования для обеспечения выхода в рейс других СРТ, что «при бесконтрольности может привести к раскулачиванию судна». В трёхдневный срок главному инженеру предписано составить график возврата изъятых с тем, чтобы не позднее 20 декабря судно было приведено в эксплуатационное состояние (кроме докования). Капитану Тимонову и старшему механику Боровых под их личную ответственность следовало следить за выполнением приказа, докладывая начальнику УТФ [48, л. 35].

*13 декабря* на мель у мыса Хлама сел СРТ «Гагара». «При следовании в Петропавловск вдоль восточного побережья Камчатки в условиях отсутствия видимости полным ходом, без лага, по оборотам машины, без учёта сноса течением», капитан, по материалам расследования, «преждевременно повернул судно». Траулер развернуло правым бортом, прижало к берегу, корпус

получил поперечный разрыв. «Гагара» погибла. Капитан осуждён по ст. 59-3в, часть 1, Уголовного Кодекса РСФСР к четырём годам лишения свободы [39, л. 19].

*18 декабря* СРТ-645 (капитан В. Т. Финашин) выделен в качестве плавбазы, обеспечивавшей работу демонтажной бригады на время снятия ценностей и демонтажа механизмов потерпевшей аварию «Гагары». По окончании работ судну предстояло обследовать состояние также находившегося на рифах СРТ «Искра» и, по возможности, также снять с него механизмы, якоря, канаты и прочее ценное имущество [48, л. 18—19].

*18 декабря* за срыв рейса и нанесение УТФ убытков снят с должности капитан траулера «Палтус». Уходя в рейс, он распорядился принять вместо возможных ста восьмидесяти только сто двадцать тонн воды, не следил за расходом, в результате чего её хватило только на двенадцать суток. Капитан прекратил промысел и возвратился в порт, привезя только пятьдесят тонн рыбы вместо минимально установленных двухсот [48, л. 20].

*20 декабря* до сведения капитанов доведено, что выявлено халатное отношение к составлению и проверке судовых ролей, в результате чего в них обнаруживаются неправильности: искажение имён, отчеств, годов рождения и номеров паспортов. Представляемые на утверждение документы нередко возвращались назад, «как брак с потерей времени». Капитаны предупреждались, что будут наказываться за простой судна лишением на срок надбавок за выслугу лет на флоте [48, л. 16].

*20 декабря* для накопления и правильного хранения всех руководящих материалов по обработке рыбы на СРТ, капитанам приказано завести для этого специальную папку, хранившуюся у их старших помощников. Папки заносились в опись судовых документов [48, л. 17].

*22 декабря* в 11.55 при снегопаде и слабой видимости СРТ № 649 коснулся грунта в районе Озерновского комбината. Во втором рыбном трюме началось поступление воды. 24 декабря судно благополучно пришло в Петропавловск и приступило к сдаче рыбы [39, л. 19].

*23 декабря* считались принятыми в эксплуатацию вновь прибывшие суда: с 8 октября — СРТ № 664 и РС-577, с 9 октября — СРТ-648, с 10 октября — СРТ-645, с 11 октября — СРТ-649. Траулер «Кишинёв» числился принятым с перегона, но не введённым в эксплуатацию из-за конструктивных недостатков, требовавших устранения после составления рекламационного акта. Им присвоены

названия: СРТ-645 — «Академик Книпович», СРТ-648 — «Северянин», СРТ-649 — «Полярник», СРТ-663 — «Рыбак», СРТ-664 — «Промысловик», СРТ-660 — «Академик Шулейкин» [48, л. 10, 12].

*24 декабря* с формулировкой «как не справившийся» снят с работы директор Тралфлота Ю. Т. Губенко [55, л. 11].

*26 декабря* произошла авария машины СРТ-664 «Промысловик». Расследованием её причин 31 декабря занялась комиссия под председательством главного механика В. И. Дворкина [48, л. 2].

*30 декабря* во исполнение приказа по ГКРП от 24 декабря за № 165 к исполнению обязанностей начальника УТФ приступил В. Н. Лобанов [48, л. 4].

*31 декабря* для выявления причины неисправности печи, отапливавшей первый кубрик СРТ «Капитан Закхеев», и принятия мер к её ремонту назначена комиссия под председательством главного механика В. И. Дворкина в составе флагманских механиков В. К. Базова и В. К. Соколова, старших механиков Черненко и Тищенко. Такое же обследование предполагалось провести на СТР «Сокол» и «Камчатский комсомолец» [48, л. 1].

Первоначально план добычи рыбы-сырца УТФ на 1952 г. был установлен в объёме 122 000 ц. Из них паровыми траулерами предполагено добыть 64 000, СРТ — 54 000 и РС — 4 000 ц. Затем задание с учётом ожидавшегося пополнения флота было увеличено до 193 000 ц. Часть флота (траулер «Палтус», СРТ «Кречет» и «Беркут» и РС «Сёмга») ГКРП планировал направить на экспедиционно-поисковый лов [48, л. 8].

По сравнению с началом 1951 г., численность флота к концу 1952 г. выросла вчетверо. Возрос и удельный вес добычи рыбы УТФ в общем улове Камчатской области. Если в 1951 г. он составлял 6,5, то в 1952 г. — свыше 16 %. Увеличилось и число работающих. По состоянию на 31 декабря 1952 г. в Тралфлоте трудились 1 342 чел., из них 509 берегового состава, 51 управленец и 782 моряка. На судах пребывали 232 чел. командного состава. Более половины моряков имели возраст до тридцати лет, только капитанов, их помощников и механиков в их числе насчитывалось 76 чел. С учётом резерва штат промысловых судов был не укомплектован — недоставало свыше ста членов экипажей, семнадцать механиков и штурманов работали без дипломов. Квалификацию при учебно-курсовом комбинате ГКРП повысили свыше пятидесяти командиров.

«Порочную практику в подборе кадров имели также руководители Главкамчатрыбпрома, когда они в Тралфлот посылали

кадры непроверенные, особенно командный состав судов, которые засоряли наш коллектив, мешали работать. Допущена была также ошибка и в том, что начальником УТФ в 1952 г. был поставлен тов. Губенко, который не способен был руководить флотом в современных условиях, боялся трудностей, не критически оценивал работу флота и свою лично, зажимал критику снизу» [47, л. 15].

За год отмечено 407 нарушений трудовой дисциплины, в том числе два случая самовольного оставления работы, 75 прогулов и 329 опозданий. «Однако взыскания к нарушителям... почти не применялись, так как при указанном количестве нарушений наложено дисциплинарных взысканий за год тридцать шесть, передано в народный суд два и только в одном случае... дело рассмотрено товарищеским судом». Заместитель начальника отдела труда и заработной платы ГКРП в своём заключении признавал работу УТФ в области труда и рабочих кадров неудовлетворительной и предлагал «за полное игнорирование мер к нарушителям трудовой дисциплины, предусмотренных указом от 14 июля 1951 г... привлечь виновных к уголовной ответственности».

По отчётам, в Тралфлоте числилось 22,6 % стахановцев и 30 % ударников от общего числа работавших. Но социалистическое соревнование, по мнению вышестоящего руководства, было организовано крайне плохо. «Периодическая отчётность по соцсоревнованию в главк систематически не представлялась, и для получения самых необходимым сведений работники главка в ряде случаев были вынуждены являться в УТФ и добиваться этих сведений на месте». Подведение итогов соревнования проводилось несвоевременно. Из сорока семи награждённых почётными грамотами, их вручили только двадцати шести. «Книга почёта находится под замком, и передовики соревнования в неё не заносятся» [56, л. 5—6].

В мае 1952 г. в письме рыбаков Хабаровского края председателю Совета Министров СССР И. В. Сталину коллектив Тралфлота обязался завершить годовой план к 5 декабря — дню Сталинской Конституции и до конца года дать сверх плана ещё 1 500 ц рыбы. Одиннадцать лучших экипажей траулеров досрочно справились с обещанным, а экипажи «Камчатского комсомольца», «Камчадала» и «Тихоокеанской звезды» к концу года дали два и более годовых задания. Как победителю в соцсоревновании, экипажу СРТ «Чайка» присуждено переходящее Красное знамя Камчатского обкома КПСС и облисполкома, а экипажу «Камчатского комсомольца» — переходящее Красное знамя Петропавловского

горкома партии и горисполкома. Пять лучших экипажей судов занесены на областную Доску почёта. Несколько месяцев подряд удерживал переходящее Красное знамя флота моряки траулера «Камчадал».

Но девятнадцать судов план не выполнили, а пять сейнеров работали настолько плохо, что добытый ими сырец обошёлся государству около двухсот восьмидесяти рублей за килограмм. Так что несмотря на отличные результаты работы отдельных судов в целом УТФ выполнил годовой план всего на 72,9 %, добыв 140 694 ц, то есть недодав свыше 52 тыс. ц. С учётом этого себестоимость рыбопродукции по флоту против плана возросла на 65,1 %, а убытки от превышения плановой себестоимости составили почти одиннадцать миллионов рублей. В итоге флот завершил хозяйственную деятельность в 1952 г. с убытком 23 млн руб. К тому же за год произошли 22 аварии и поломки механизмов, в том числе два кораблекрушения, приведшие к гибели судов [47, л. 12—16].

На обновление флота в течение года по статье «Капитальные вложения» потрачены 13,41 млн руб. Были приобретены 18 судов, из них три СРТ-400: № 645 «Академик Книпович» (построенный в 1952 г. в ГДР, г. Росток), № 663 «Рыбак» и № 669 «Академик Шулейкин» (1952 г, ГДР, г. Магдебург); 13 СРТ-300: № 648 «Северянин», № 649 «Полярник», № 664 «Промысловик» (все 1952 г. постройки, г. Магдебург), № 386 «Тихоокеанская звезда», № 387 «Искра», № 388 «Механик Лесовой», № 389 «Камчатская правда», № 390 «Альбатрос», № 391 «Портовик», № 394 «Север», № 397 «Камчатская правда», № 606 «Стахановец», № 607 «Камчадал» (1951 г., г. Магдебург); один рыболовный сейнер типа РС-300 № 577, также построенный в Магдебурге в 1951 г., и английский паровой рыболовный траулер «Кишинёв», построенный в 1952 г., с машиной мощностью 1 000 л. с. Стоимость СРТ колебалась в пределах от 349 153 («Механик Лесовой») до 689 001 руб. («Камчатская правда»). Траулер «Кишинёв» обошёлся в 2 845 191 руб., РС-300 — в 535 547 руб. Ещё 140 279 руб. 50 коп. были заплачены за два двадцатитонных и один восьмитонный деревянных кунгаса [48, л. 7].

В течение 1952 г. принято на работу 627 чел. Из них 489 нанято самим Тралфлотом, 95 перешли из других организаций, поступили 12 бывших школьников. Покинули флот 482 чел., из них 316 уволены по разрешению администрации. «Эти данные говорят об отсутствии какой-либо борьбы, направленной на закреп-

ление рабочих, что крайне отрицательно сказалось на выполнении плана. Имеют место многочисленные факты содержания специалистов (судоводителей и механиков) в резерве сроком более двух и трёх месяцев, что грубо противоречит установленным во флоте правилам и приводит к массовому недовольству со стороны работающих, увеличивая текучесть кадров».

Примеры текучести приведены в справке, подготовленной главным бухгалтером УТФ для руководства. Через лучший траулер «Капитан Закхеев» при численности экипажа по норме 21 чел. в декабре 1951 г. прошло 35, а в первом квартале 1952 г. — 45 чел., то есть за короткое время экипаж сменился более чем вдвое. В течение 1951 г. на траулере «Восток» проработали 114 чел., на «Гаге» — 88 чел. при нормальной численности экипажа 38 чел. На СРТ «Коршун» за шесть месяцев его эксплуатации сменилось восемь вторых помощников капитана, а также лиц, на подотчёте которых находился инвентарь и продовольствие. «При такой текучести ответственных лиц за материальные ценности на судах, инвентарь, инструменты и продукты питания бережливого отношения к ценностям не может быть. Там, где текучесть явствует, факты хищения судового инвентаря, коечных штор, спирта из компасов, постельных принадлежностей и т. д., как система — перерасход продуктов питания против установленных норм и недостачи денежных средств... Второй помощник капитана СРТ “Кречет” за три месяца допустил перерасход продуктов питания на 5 397 руб., за что с судна уволен, за шесть дней работы на траулере “Ласточка” [у него] выявлена недостача 1 772 руб., и за пьянку с судна уволен...» [43, л. 136].

Как видно, рассмотренный выше период (1946—1952 гг.) из истории камчатского тралового флота может быть разделен на два характерных этапа:

— 1946—1950 гг., когда флот представлял собой предприятие с законченным циклом производства, предусматривавший вылов рыбы и её транспортировку; обработку на собственной базе, включавшей засольный, консервный и копильный цеха, холодильник и вспомогательные службы; хранение и отгрузку потребителям;

— 1951—1952 гг., в течение которых флот превратился в исключительно добывающее предприятие.

Изменение основных показателей деятельности Морлова — Управления тралового флота — Управления тралового лова в течение указанного периода характеризуют данные табл. 3.

Таблица 3

Год	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Общее количество судов*							
в том числе:	17	21	21	20	6	29	40
паровых траулеров	6	7	6	6	6	7	8
СРТ	—	—	—	—	—	10	26
сейнеров,	11	14	15	14	—	5	6
в том числе РС-300	—	—	—	—	—	5	6
Персонал, чел.	537	623	667	676	372	673	1 342 (782**)
Вылов рыбы, тыс. ц	19,5	62,6	53,1	99,0	75,4	142,1	140,7

## Примечания:

\* указано количество промысловых судов без учёта маломерного вспомогательного флота;

\*\* численность плавсостава добывающего флота.

Данные табл. 3 показывают качественное изменение состава промыслового флота: если в 1946—1950 гг. его основу составляли паровые траулеры постройки 1929—1932 гг., то в 1952 г. их доля уменьшилась до 20 %. За это время энерговооружённость судов (отношение полного водоизмещения к номинальной мощности машин), кВт/т, выросла от 0,38—0,42, характерных для паровых траулеров, до 0,506—0,606 для дизельных траулеров типа СРТ-300 и СРТ-400 и 0,92 для рыболовных сейнеров типа РС-300. Удельный расход топлива на главную энергетическую установку, кг/(кВт·ч), снизился более чем вдвое: от 0,45 для паровых траулеров до 0,21 для судов типа СРТ и РС.

## ИСТОЧНИКИ

1. Гаврилов С. В. Флот Камчатки. 1928—1945. — Петропавловск-Камчатский, 2007. — 432 с.

2. Государственный архив Камчатского края (ГАКК), ф. П-2, оп. 2, д. 845.

3. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 35.

4. Там же, д. 40.

5. Там же, ф. П-2, оп. 2, д. 1360.

6. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 36.

7. Камчатская правда, комплект за 1947 г.

8. ГАКК, ф. Р-470, оп. 1, д. 60.

9. Там же, д. 62.

10. Там же, д. 7.

11. Там же, д. 63.

12. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 38.

13. Камчатская правда, комплект за 1948 г.



14. ГАКК, ф. 470, оп. 1, д. 89.
15. Там же, д. 90.
16. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 42.
17. Там же, д. 43.
18. Там же, ф. 470, оп. 1, д. 91.
19. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 44.
20. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 129.
21. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 45.
22. Там же, д. 47.
23. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 130.
24. Камчатская правда, комплект за 1949 г.
25. ГАКК, ф. Р-275, оп. 1, д. 47.
26. Там же, д. 48.
27. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 178.
28. Там же, ф. П-161, оп. 1, д. 1А.
29. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 55.
30. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 179.
31. Там же, д. 180.
32. Там же, д. 181.
33. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 56.
34. Там же, д. 57.
35. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 227.
36. Там же, д. 228.
37. Там же, д. 229.
38. Там же, д. 230.
39. Там же, ф. Р-610, оп. 1, д. 1.
40. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 62.
41. Там же, ф. Р-610, оп. 1, д. 1.
42. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 265.
43. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 64.
44. Камчатская правда, комплект за 1952 г.
45. ГАКК, ф. П-161, оп. 1, д. 1.
46. За высокие уловы, комплект за 1952 г.
47. ГАКК, ф. П-161, оп. 1, д. 24.
48. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 65.
49. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 266.
50. Там же, ф. П-161, оп. 1, д. 3.
51. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 267.
52. Там же, д. 268.
53. Там же, д. 269.
54. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 270.
55. Там же, ф. Р-277, оп. 2, д. 13.
56. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 70.
57. Флот рыбной промышленности (справочник типовых судов). — Л., 1960. — 472 с.

Технико-эксплуатационные характеристики судов Морлова — УТФ

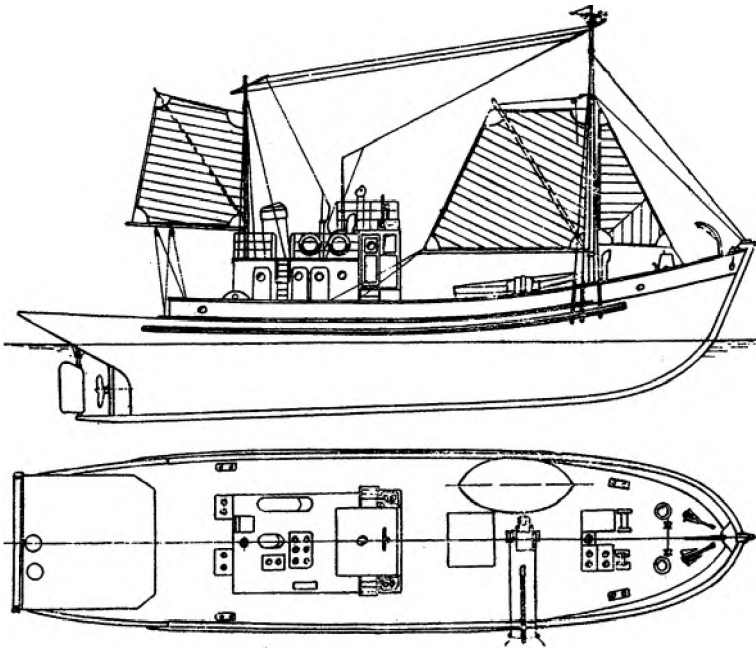


Рис. 1. Сейнер деревянный СЧС-150 отечественной постройки [57, с. 164—165]:

Регистровая вместимость, валовая 80 рег. т.

Автономность 6 сут.

Скорость 9 узл.

Запас топлива 5,1 т.

Длина наибольшая 25,2, ширина 5,8, высота борта 2,7, осадка в грузу кормой 2,57 м.

Водоизмещение в грузу 117, дедвейт 28, грузоподъемность 20 т.

Экипаж 12 чел.

Материал корпуса: дерево (сосна), способ соединения частей корпуса: болтовой, гвоздевой, нагельный, система набора поперечная.

Главный двигатель ЗД6, мощность 150 л. с., частота вращения коленчатого вала 1 500 мин<sup>-1</sup>.

Электростанция: количество и мощность генераторов, 1·13,3; 1·1,5 кВт, приводной двигатель 2Ч10,5/13, 20 л. с. при 1500 мин<sup>-1</sup>.

Промысловые механизмы: электроприводная сейнерная лебедка с тяговым усилием 2 т при скорости выбирания тросов 25 м/мин, неводовыборочная электроприводная машина, рыбонасос РБ-100 производительностью 108 м<sup>3</sup>/ч.

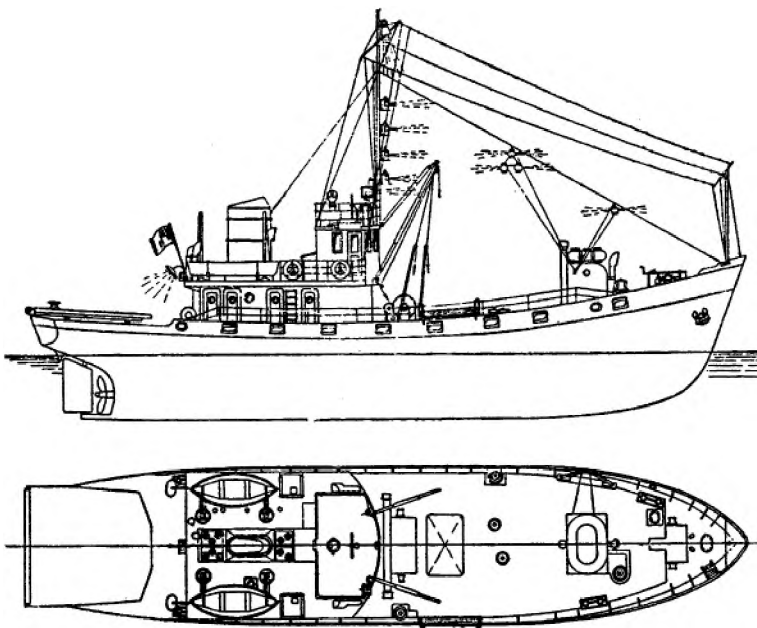


Рис. 2. РС-300 постройки ГДР [57, с. 152—153]:

Место постройки: г. Бранденбург.

Год постройки: 1951.

Завод-строитель: им. Тельмана.

Регистровая вместимость, рег. т: валовая 118, чистая 35.

Автономность 14 сут.

Скорость 10 узл.

Экипаж 14 чел.

Запас топлива 18,8 т.

Длина наибольшая 29,3, ширина 6,2, высота борта 3, осадка в грузу кормой 2,8 м.

Водоизмещение в грузу 240, дедвейт 64, грузоподъёмность 40 т.

Материал корпуса: сталь, способ соединения частей корпуса: сварка, система набора поперечная.

Главный двигатель R8DV-136, мощность 300 л. с., частота вращения коленчатого вала 360 мин<sup>-1</sup>.

Мощность электростанции 52,9 кВт.

Промысловые механизмы: неводовыборочная машина, электроприводная траловая лебёдка мощностью 31 кВт с тяговым усилием 2,5 т при скорости выбирания ваеров 50 м/мин, электроприводной дрейфтерный шпиль с тяговым усилием 0,8 т мощностью 3,6 кВт при скорости выбирания тросов 25 м/мин.

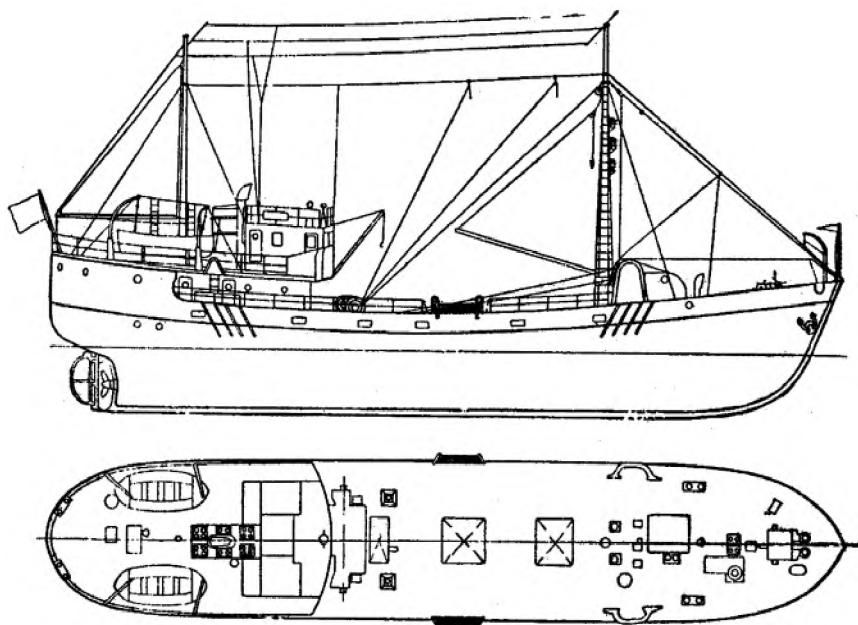


Рис. 3. СРТ-300 клéпаный с кютом постройки ГДР  
[57, с. 96—97]:

Место постройки: г. Росток.

Год постройки: 1951.

Завод-строитель «Нептун».

Регистровая вместимость, рег. т: валовая 261, чистая 94.

Автономность 25 сут.

Скорость 9,5 узл.

Экипаж 22 чел.

Запас топлива 46 т.

Длина наибольшая 38,5, ширина 7,3, высота борта 3,5, осадка в грузу кормой 3,57 м.

Водоизмещение в грузу 436, дедвейт 140, грузоподъёмность 100 т.

Материал корпуса: сталь, способ соединения частей корпуса: клепка, система набора поперечная.

Главный двигатель R8DV-136, мощность 300 л. с., частота вращения коленчатого вала 360 мин<sup>-1</sup>.

Мощность электростанции 69 кВт.

Промысловые механизмы: траловая электроприводная лебёдка мощностью 44 кВт с тяговым усилием 4 т при скорости выбирания ваеров 50 м/мин, электроприводной шпиль с тяговым усилием 2 т при скорости выбирания тросов 15 м/мин.

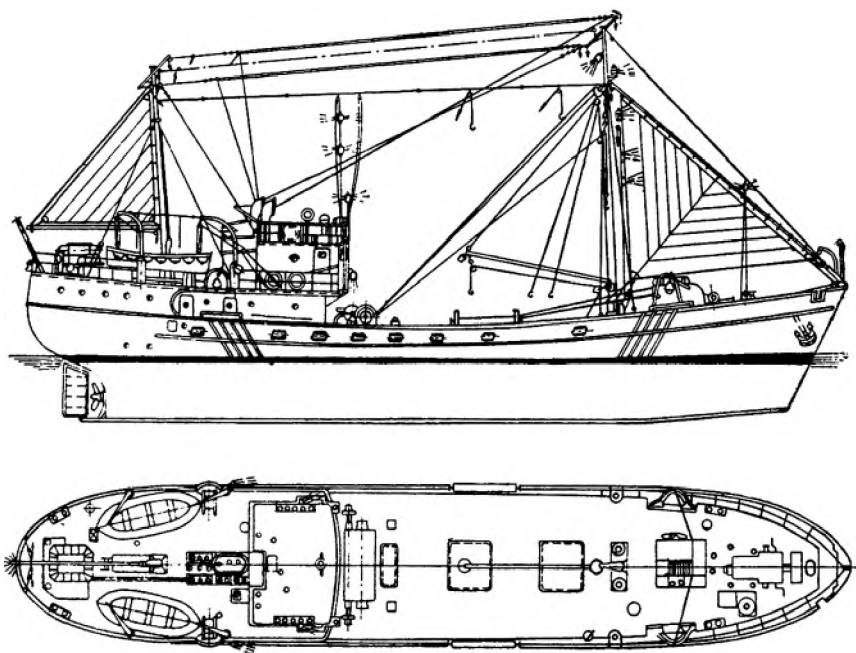


Рис. 4. СРТ-300 сварной с ютом постройки ГДР  
[57, с. 100—101]:

Место постройки: г. Штральзунд.

Год постройки: 1951.

Завод-строитель: «Фолькс-верфт»

Регистровая вместимость, рег. т: валовая 264, чистая 94.

Автономность 28 сут.

Экипаж 25 чел.

Скорость 9,5 узла.

Запас топлива 49,6 т.

Длина наибольшая 39,1, ширина 7,3, высота борта 3,48, осадка в грузу кормой 3,12 м.

Водоизмещение в грузу 352, дедвейт 159, грузоподъёмность 118 т.

Материал корпуса: сталь, способ соединения частей корпуса: сварка, система набора поперечная.

Главный двигатель R8DV-136, мощность 300 л. с., частота вращения коленчатого вала 360 мин<sup>-1</sup>.

Мощность электростанции 73,5 кВт.

Промысловые механизмы: траловая электроприводная лебёдка мощностью 44 кВт с тяговым усилием 4 т при скорости выбирания ваеров 50 м/мин, электроприводной шпиль с тяговым усилием 2 т при скорости выбирания тросов 15 м/мин.

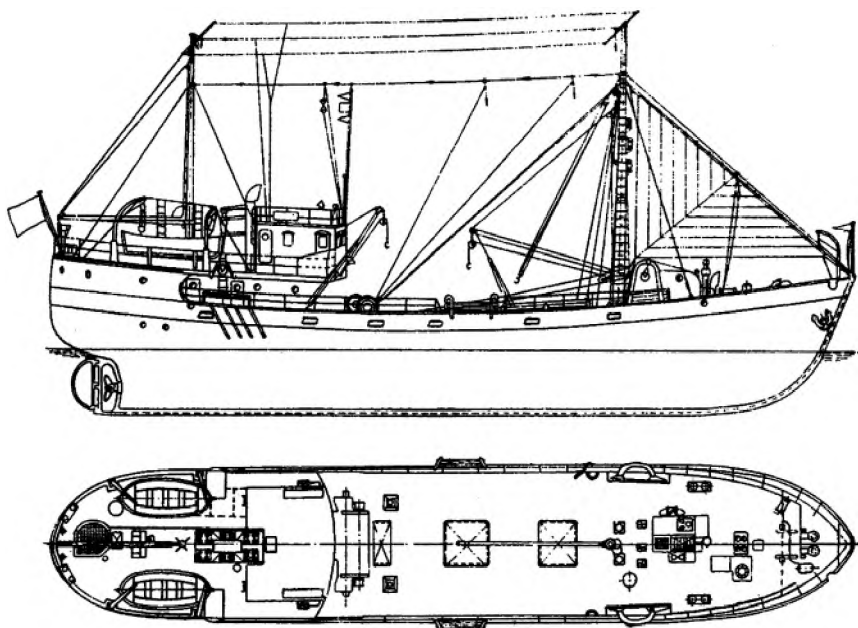


Рис. 5. СРТ-400 клéпаный с кютом постройки ГДР  
[57, с. 98—99]:

Место постройки: г. Росток.

Год постройки: 1952.

Завод-строитель: «Нептун».

Регистровая вместимость, рег. т: валовая 261, чистая 94.

Автономность 25 сут.

Скорость 10 узл.

Экипаж 22 чел.

Запас топлива 43 т.

Длина наибольшая 38,5, ширина 7,2, высота борта 3,5, осадка в грузу кормой 3,4 м.

Водоизмещение в грузу 446, дедвейт 196, грузоподъёмность 100 т.

Материал корпуса: сталь, способ соединения частей корпуса: клепка, система набора поперечная.

Главный двигатель R6DV-148, мощность 400 л. с., частота вращения коленчатого вала 275 мин<sup>-1</sup>.

Мощность электростанции 69 кВт.

Промысловые механизмы: электроприводная траловая лебédка мощностью 44 кВт с тяговым усилием 4 т при скорости выбирания ваеров 50 м/мин, электроприводной шпиль с тяговым усилием 2 т при скорости выбирания тросов 15 м/мин.

А. В. КОРОЛЬКОВ

**ЭКСПЕДИЦИОННЫЙ ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ ОТРЯД  
КАМЧАТСКОГО РАЙОНА ГИДРОГРАФИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ  
ВОЙСК И СИЛ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ РОССИИ**

(Очерк написан в феврале 2002 г.  
по случаю 35-летия отряда)

...Отряду мы слагаем оду  
И про промер, и про моря,  
И про ужасную погоду,  
Про жизнь, прожитую не зря...  
*К. Макаренко, 1987 г.*

В 1960-е гг. в Чукотском национальном округе начинается бурный расцвет горнодобывающей промышленности, выбирают сухопутные и водные пути для доставки грузов для строительства Билибинской атомной электростанции. Транспортные сложности становятся основным сдерживающим фактором интенсивного экономического развития края. Единственная артерия, позволяющая завозить летом грузы в глубь полуострова — бассейн реки Анадырь, обеспечена лоцманской картой, составленной ещё по материалам исследований 1930-х гг. Карты Анадырского залива и залива Онемен масштаба 1 : 100 000 — также выполнены по материалам промера того же времени. Плавание крупнотоннажных судов в этом малоизученном в гидрографическом отношении районе без выставленного на фарватерах плавучего ограждения и береговых створов было невозможно.

По просьбе руководства Чукотского национального округа в 1967 г. для выполнения гидрографических исследований в заливе Онемен и на реке Анадырь направляются подразделения 1-й Тихоокеанской океанографической экспедиции (ТОЭ) под командованием заместителя начальника экспедиции капитана 2-го ранга Э. Н. Аكوпова. В этом же году, 22 февраля, открывается штат, и в Петропавловске-Камчатском начинает формироваться экспедиционный гидрографический отряд (ЭГО) в составе Камчатского района гидрографической службы (КРГС) для изучения рек Чукотки.

Из документов следует, что образование отряда было предпринято в феврале 1967 г., но любое дело начинают не бумаги, а человек, коллектив. Поэтому фактическая история ЭГО ведёт отчёт с 25 апреля 1967 г. В этот день приказом командующего Камчатской военной флотилией (КВФ) Тихоокеанского флота (ТОФ) были

назначены: командиром отряда — капитан 2-го ранга С. А. Соловьёв, его заместителем — капитан-лейтенант Ф. Д. Зеньков, помощником командира по материально-техническому обеспечению — капитан интендантской службы И. А. Григоренко, командиром геодезической партии — капитан-лейтенант А. И. Усачёв, командирами гидрографических партий — капитан-лейтенанты А. И. Вирки и Ю. И. Пчелин. Позже на должность командира гидрологической партии был назначен капитан-лейтенант С. В. Васильев.

10 мая того же года капитан 2-го ранга С. А. Соловьёв приступил к исполнению обязанностей командира отряда. Это было трудное и в то же время очень интересное время, это было дело, которому первый командир посвятил себя полностью. Не имея, как говорится, «ни кола, ни двора», коллектив ЭГО, едва родившись, начал осваивать реки Чукотки. Уже в июне полным ходом развернулась подготовка к полевым работам на реке Анадырь. К отряду прикомандировывается гидрографический промерный бот ГПБ-67 проекта «Ярославец» с капитаном А. Г. Антоновым и экипажем в составе старшего моториста Сорокина, моториста Коробкова, радиста Шатилова, матросов Миндибаева и Шарипова, кока Мурзина, а также военнослужащие 19-го отдельного маневренного отряда (ОМО) КВФ: старшины 2-й статьи В. И. Алексеев и А. А. Швидун, старший матрос Ю. П. Федулов. На гидрографическом исследовательском судне (ГиСу) «Капитан-лейтенант Колесников», где командиром был капитан-лейтенант И. Г. Сиротко, отряд направился в Анадырь. ГПБ-67 был «законвертован» и шёл без экипажа на буксире.

На реке Анадырь отряд получил первое боевое крещение. Работы выполнялись совместно с ТОЭ и Анадырским управлением гидрографической службы (УГС). Геодезическая партия в составе А. И. Усачёва, А. А. Швидуна, Ю. П. Федулова, Л. И. Пермякова, А. П. Никишина, Ю. С. Яценко поступила в распоряжение командира геодезического отряда ТОЭ капитана 3-го ранга П. П. Дроздова. На этот полевой сезон отряду придали десантные баржи Т-20 проекта «танкист» из базировавшегося в посёлке Шахтерском отряда буксируемых катеров дивизии противовоздушной обороны. Сводный геодезический отряд ТОЭ и ЭГО выполнял нивелирование (определение высот точек земной поверхности относительно некоторой избранной точки или над уровнем моря) для обеспечения привязки уровня реки к картам.

Вторая гидрографическая партия отряда в составе Ю. И. Пчелина, прораба Анадырского участка гидрографической службы



Тихомирова и техника Аксенова поступила в распоряжение командира гидрографического отряда ТОЭ капитана 2-го ранга В. М. Черткова. Сводные силы ТОЭ, ЭГО и Анадырского УГС выполнили промер на реке Анадырь и в заливе Онемен на четырёх новеньких малых ГПБ проекта 382, предназначенных по окончании этого полевого периода для дальнейшей эксплуатации в ЭГО.

Первая гидрографическая партия под командованием капитана 2-го ранга С. А. Соловьёва в составе капитан-лейтенантов Ф. Д. Зенькова и А. И. Вирки, старшины 2-й статьи В. И. Алексева и старшего инженера Н. А. Ефремовой отправилась на ГПБ-67 от порта Анадырь до пункта Крепость, одновременно собирая сведения для создания лоции реки Анадырь. На переходе были выполнены первые четыреста километров рекогносцировочного промера по фарватеру реки Анадырь.

Затем командир ЭГО получил устное распоряжение заместителя начальника ТОЭ выполнить на ГПБ-67 промер в заливе Онемен между мысами Длинный и Александра с целью картоиздания. Группа под руководством капитана 3-го ранга Ф. Д. Зенькова в составе техников В. И. Алексева и А. М. Лысикова, учитывая осадку бота, выполняла промер до изобаты (линии постоянной глубины) два с половиной метра. Доведением галсов до берега занималась гидрографическая партия ТОЭ в составе капитан-лейтенанта В. В. Туровцева, старшего лейтенанта В. Д. Солтанова, инженер-лейтенанта Л. Я. Вольфовского, находившаяся на малом ГПБ-150.

В результате совместной работы ТОЭ, ЭГО и Анадырского УГС уже в середине навигации фарватер в заливе Онемен был ограждён светящими буями, что позволило наладить там круглосуточное судоходство. Ранее движение судов в заливе осуществлялось по местным ориентирам в основном только во время полных вод и в светлое время суток. На реке Анадырь навигационное ограждение выставлялось и корректировалось по мере продвижения гидрографических работ. В 1967 г. план летнего завоза грузов в глубь Чукотки Дальневосточным морским пароходством и Анадырским портом благодаря усилиям гидрографов, несмотря на незавершенную ими работу, был перевыполнен вдвое.

Комиссия ЭГО во главе с капитаном 3-го ранга Ф. Д. Зеньковым, включавшая инженеров В. И. Алексева, В. П. Гнатко, А. А. Швидуна, техников Ю. П. Федулова и А. П. Никишина по завершению полевых работ в ноябре приняла от экспедиции «растерзанные» малые ГПБ № 148, 149, 150, 151. Тогда же у командования ЭГО

родилась идея для поддержания их постоянной технической готовности в период навигации использовать в качестве экипажей катеров матросов из отдельного маневренного отряда КВФ, которые успешно справились с поставленной задачей при выполнении работ на Чукотке.

В зимние месяцы 1967—1968 гг. производилась обработка полевых материалов. Она велась в неприспособленной дощатой временке на территории склада гидроштурманского имущества (ГШИ) КРГС, порой при свете керосиновых ламп из-за периодического выключения электроэнергии. Первый и последний раз для ЭГО расчёт наинизшего теоретического уровня (НТУ), обеспечивающего промер водомерного поста (рейки, с помощью которой наблюдали за колебаниями уровня воды) был выполнен в отделе картоиздательского производства (КИП) ТОФ. Далее, начиная с 1968 г., все теоретические расчёты, связанные с обработкой материалов гидрографических исследований, делались только специалистами отряда. Первый промерный планшет вычертила Кларисса Николаевна Макаренко, а отредактировал его командир гидрографической партии капитан-лейтенант А. В. Казанов.

К началу навигации 1968 г. личный состав ЭГО, обогащённый практическим опытом, оснащённый промерными катерами и необходимыми техническими средствами, был готов к выполнению комплекса гидрографических исследований. С этого года он приступил к самостоятельным работам в бассейне реки Анадырь. В летние месяцы численный состав отряда порой достигал ста и более человек. Для формирования полевых подразделений использовали прибывавших на производственную практику студентов Дальневосточного государственного университета. Трудно переоценить их вклад в успехи отряда. Большую работу по подбору студентов и обеспечению снабжения отряда из Владивостока выполнила старший инженер Н. А. Ефремова. Отлично работал со студентами организатор гидрологических и уровенных наблюдений на реках старший инженер А. В. Скрипков. После окончания университета бывшие студенты-практиканты Николай и Людмила Головины, Людмила Солодова успешно продолжили трудиться в отряде.

Начиная с тех лет до 1991 г. десятки студентов Ленинградского, Казанского и Дальневосточного государственных университетов, Владивостокского политехнического института, Новосибирского института геодезии и картографии, Дальрыбвтуза, учащихся Хабаровского топографического техникума и средних профессио-

нальных учебных заведений Петропавловска на конкурсной основе стремились попасть для прохождения летней практики в отряд. В большинстве своём они зарекомендовали себя дисциплинированными, грамотными, работающими и не боящимися трудностей людьми.

Характерной особенностью организации и обеспечения полевых работ ЭГО на Чукотке было привлечение самолётов Ан-12 военно-транспортной авиации ТОФ. Они использовались для доставки и свёртывания личного состава полевых групп по маршруту Владивосток — Петропавловск — Анадырь и обратно. Вертолёты Ми-4 гражданской авиации проводили рекогносцировку с воздуха и перспективные съёмки предстоящих районов работ фотоаппаратом АФА-27. Полевые подразделения так же отличала высокая маневренность. В течение трёх лет экспедиционные работы на Чукотке обеспечивались плавсредствами флота Анадырского порта, катерами «Аскольд», «Сиваш», «Геолог» и самоходными баржами «Северянка» и «Звезда». Положительно проявил себя отказ от громоздких тылов и систем доснабжения производственных групп с катера-базы, что позволяло промерным и геодезическим группам тратить на основную работу практически всё рабочее время. Большие затраты времени на строительство многочисленных вех и пирамид, необходимых угломерщикам для определения места катеров при промере по обратной засечке, восполнялись эффективным применением радиодальномера РДГ, что позволяло с высоким темпом выполнять геодезические работы практически в любую погоду.

Условия промера, строительства и определения координат геодезических знаков, достигавших порой высоты пятнадцати метров для лучшей видимости с катеров, были сложными. Большое количество мелководий, отмелье берега, сильные течения, очень вязкий и присасывающий грунт часто выводили малые гидрографические катера из строя. Доски и брёвна для строительства геодезических знаков с барж выгружались волоком до берега по топям среди туч мошкары и комаров. Однако все трудности были преодолены, и к осени 1970 г. оказались стёртыми «белые пятна» с рек Анадырь, Великая, Канчалан, выявлен судовой ход (фарватер) в заливе Онемен, и в этом районе обеспечено безопасное круглосуточное плавание судов.

Личный состав отряда за четыре года гидрографических работ на Чукотке выполнил 3 713 км промера, 600 км съёмки береговой линии, 368 км нивелирования, построил и определил положение

731 вежи и пирамиды. Эти годы весь отряд, начиная с первого командира С. А. Соловьёва и его надёжного заместителя, отличного специалиста Ф. Д. Зенькова, кончая студентами-первокурсниками Дальневосточного госуниверситета, трудился самоотверженно, не считаясь с личным временем, выходными днями, всегда при хорошем качестве работ. На завершающем этапе гидрографических исследований 1970 г. С. А. Соловьёв отмечал «...высокий моральный дух личного состава отряда, который в крайне тяжёлых условиях тундры, в непогоду (шли дожди с 25 июля по 20 августа), в половодье (уровень воды в реках поднимался на два-три метра), продолжал работать по двенадцать-шестнадцать часов в сутки, не имея жалоб и ни одного выходного дня за время работ».

Гидрографы и геодезисты трудились на Чукотке на совесть, с перспективой на будущее. Такой подход к делу оправдал себя в 1986 г., когда отряд, выполняя обновление карты-лоции реки Канчалан, в основном использовал для плановой основы промера геодезические знаки, добротнo построенные ещё в 1969 г.

В 1971 г. командование отрядом принял опытный гидрограф капитан 2-го ранга Фёдор Дмитриевич Зеньков. Следует отметить, что именно благодаря незаурядным человеческим и профессиональным качествам Сергея Алексеевича Соловьёва и Фёдора Дмитриевича Зенькова отряд стал элитным подразделением КРГС, способным выполнить гидрографические исследования в любом заданном районе океана, черпавшим своё пополнение из лучших и наиболее подготовленных офицеров-гидрографов, прежде всего ОМО КВФ. Зачисление офицера в штат экспедиционного отряда уже само по себе становилось признанием его профессионализма и высоких возможностей как специалиста. Командование КРГС направляло сюда для прохождения дальнейшей службы воинов-интернационалистов, получивших боевой опыт при выполнении специальных заданий правительства: в 1974 г. — участника войны с американскими агрессорами во Вьетнаме старшего лейтенанта И. Д. Анучина, а в 1977 г. — участника разминирования Суэцкого залива Арабской Республики Египет старшего лейтенанта А. Г. Гафиатулина.

С начала 1970-х гг. среди офицеров ОМО началось негласное соревнование за право продолжить службу в ЭГО, а маневренный отряд стал для лейтенантов — выпускников гидрографического и арктического факультетов ВВМУ им. М. В. Фрунзе и ЛВИМУ им. С. О. Макарова — школой боевого мастерства для назначения на должности командиров партий экспедиционного отряда.

В то же время ЭГО стал резервом старших офицерских кадров для КРГС, а также Гидрографической службы ВМФ. Тогда же были заложены основные принципы высокой степени взаимозаменяемости всех категорий личного состава отряда, что позволяло в дальнейшем одними и теми же людьми выполнять весь комплекс исследований, разносторонне и творчески применять полученные ими навыки и знания для повышения эффективности гидрографического производства.

В 1971 г. отряд по завершении работ на подходах к реке Анадырь должен был прекратить своё существование. Однако обстановка изменилась: он стал востребован как никогда. Гидрографическая служба была просто завалена заявками на выполнение исследований в районах Камчатско-Чукотского бассейна и Северо-Курильской проливной зоны. Для обеспечения интенсивно развивающегося мореплавания требовались исследования малоизученных судоходных путей, пунктов укрытия и якорных стоянок, рейдов, подходов к строящимся на побережье портам, портпунктам, погрузо-разгрузочным участкам, рыбоконсервным заводам. Введение в боевой состав ТОФ современных надводных кораблей и атомных подводных лодок так же срочно потребовало получить достоверный картографический материал на новые пункты основного и маневренного базирования, районы боевого дежурства, развёртывания и боевой подготовки сил флота. Поэтому, начиная с 1971 г., на отряд возлагаются исследования по государственным исполнительным планам производственных и изыскательных работ по навигационно-гидрографическому, метеорологическому и гидрологическому обеспечению ВМФ, а в дальнейшем — по планам навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения (НГГМО) ВМФ в зоне ответственности КРГС.

Плановые гидрографические работы отряда охватили всю прибрежную часть Берингова и Охотского морей, а так же Тихого океана от посёлка Чумикан Хабаровского края до Курильских островов, включая остров Китой и заканчивая островом Ратманова в Беринговом проливе. Работы начинались ранней весной от Курил, с таянием снегов на побережье продвигались на север и всегда заканчивались поздней осенью. Каждая длительная экспедиция становилась важным событием для КВФ, руководства Камчатской и Магаданской областей, поэтому проводы и возвращения личного состава ЭГО на судах дивизиона КРГС проходили под музыку военного духового оркестра флотилии. Ежегодные государственные исполнительные планы 1970-х — начала 1980-х гг. по своему

объёму и нормам были очень насыщенными, но всегда выполнялись полностью и с высоким качеством. В эти годы экспедиционный отряд работал в полную силу, тесно взаимодействуя с дивизионом гидрографических судов, с привлечением офицеров, мичманов и личного состава ОМО.

Это было время энтузиастов-гидрографов, романтиков своего дела, самоотверженных «пахарей моря». Гидрографический и судовой состав трудился, не считаясь со временем и силами. Продолжительность работы определялась только состоянием погоды и волнением моря. Эти годы интересны ещё и тем, что большие объёмы подготовительных работ и камеральной обработки, связанные с вычислениями, выполнялись вручную. С 1967 г. в ЭГО в качестве самой точной вычислительной машины использовался механический арифмометр «Феликс», а с 1970 г. — электромеханические счётные машины, натуральные же значения тригонометрических функций извлекались из увесистых таблиц Петерса и Хренова.

С высоты технической оснащённости отряда сегодняшнего дня извлечение квадратного корня из двенадцатизначного числа с точностью до пятого знака после запятой на арифмометре «Феликс» выглядит как добывание огня первобытными людьми при помощи камня. Во время обработки материалов и подготовки к полю стоял грохот, вычислители крутили ручки арифмометров до их полного механического разрушения прямо в руках. Так было вплоть до 1975 г., когда поступила ЭВМ ТЭМ-2 и затем электронные калькуляторы. Эта работа требовала большой усидчивости, настойчивости, аккуратности, много времени и терпения. Гидрографам не было покоя, напряжение не спадало ни летом, ни зимой. Подобный ритм подходил не каждому, поэтому в отряде оставались только целеустремлённые, по-настоящему влюблённые в своё дело люди.

Исходя из новых задач, после полевого периода 1970 г. объединённые силы экспедиционного и маневренного отрядов были срочно брошены на подготовку к выполнению промера в Авачинском заливе Тихого океана. Ранее он проводился здесь в 1950-е гг., но с тех пор дно залива неоднократно подвергалось воздействию землетрясений. Поскольку залив являлся основным районом боевой подготовки кораблей КВФ, выполнить промеры было крайне необходимо. Всю зиму, часто без выходных дней и далеко за полночь рассчитывались и строились промерные планшеты. С мая по октябрь 1971 г. с перерывами две гидрографические группы на ГиСу «Моржовец» и ГПБ-481 в составе А. В. Коробкова, Е. С. Игнатова, В. Е. Вихрова, В. И. Алексеева, С. М. Резина и офицера ОМО

В. А. Фомичёва успешно выполнили работы в заливе с использованием радионавигационной системы (РНС) «Координатор». Далее с перерывами до 1994 г. велись исследования в Камчатском и Кроноцком заливах Тихого океана в интересах ВМФ и безопасности общего мореплавания.

Только в 1972 г. удалось полностью завершить начатое ещё в 1967 г. на Чукотке промером фарватера Анадырского лимана от входных мысов Гека — Русская Кошка до параллели мыса Александра. При этом группа в составе Ф. Д. Зенькова, В. Е. Вихрова, Е. С. Игнатова и В. А. Фомичёва проявила высокие профессиональные качества, выполнив обследование трёх навигационных опасностей с отметкой «Положение сомнительное» (ПС) в Анадырском заливе за пределами технической дальности действия РНС «Рым». По окончании работ крупнотоннажные транспортные суда получили, наконец, возможность свободно, минуя опасности в Анадырском лимане и заливе, доставлять большой объём грузов в Анадырский морской порт.

С полевого периода 1971 г. до 1979 г. включительно маневренная радионавигационная партия (РНП) «Рым» ОМО постоянно участвовала во всех экспедиционных работах. Её деятельность обеспечивали капитан-лейтенанты В. А. Кравцов и Ю. И. Быков, старшие лейтенанты М. Н. Иванов и В. А. Фомичёв, мичманы П. С. Боевец, М. П. Воропаев, В. М. Ляпунов и личный состав ОМО. Вес береговой станции РНС «Рым» превышал одну тонну, да ещё к нему добавлялся запас продовольствия, горюче-смазочных материалов и имущество, необходимое для жизнеобеспечения личного состава. Становится понятно, каких трудов стоило развернуть такой пост для координирования промера. К примеру, в 1975 г. при развертывании на горе Ковровой высотой четыреста тридцать метров острова Карагинского только одной береговой станции РНС «Рым», обеспечивавшей работу на одном планшете объёмом шесть рабочих дней, группе из двадцати двух человек потребовалось сорок восемь часов светлого времени суток. В том же году на Курилах пришлось пять раз на высоте до ста метров переразвертывать береговой пост, удалённый от берега на расстоянии до километра. Всё это всегда выполнялось силами личного состава отряда, РНП «Рым» ОМО и экипажей судов вручную, без каких-либо транспортных средств, в крайне опасных и тяжёлых горных условиях.

На необорудованном побережье при всегда холодной океанской волне использовались высадочные средства гидрографических

судов. Участие в развертывании принимали все, несмотря на звания, должности и возраст. Жизнь личного состава на посту в условиях дикой природы Крайнего Севера как была тогда, так и остаётся сейчас по-настоящему экстремальной. Встреча с бурым камчатским медведем у палаток лагеря — вещь обычная. Поэтому карабин на плече начальника берегового поста или группы, обеспечивающего безопасность подчинённых ему людей от нападения дикого зверя, до сих пор является его постоянным отличительным признаком.

Начиная с 1971 г., с перерывами до 1974 г. отряд исследовал все устьевые участки рек, подходы к портпунктам, рыбообработывающим предприятиям Камчатрыбпрома, расположенным вдоль западного побережья Камчатки от Усть-Хайрюзово до Озерной. Для выполнения этих и последующих промерных работ отряду передали два малых ГПБ № 90 и 467 польской постройки и океанографические исследовательские суда (ОИС) «Алексей Чириков» и «Фёдор Литке». Обычно работы проводили две группы. Так, в мае 1971 г. первая группа геодезистов под руководством командира партии А. И. Усачёва в составе В. П. Гнатко, Н. В. Головина, Л. Г. Головиной и Е. А. Мелконян на рейсовом пассажирском теплоходе убыла в посёлок Кировский для развертывания водомерного поста. К приходу ГиСу «Капитан-лейтенант Колесников», где капитаном был П. П. Литвинов, группой гидрографов под руководством командира ЭГО Ф. Д. Зенькова в составе В. Е. Вихрова, В. И. Алексева, С. М. Резина и других уже в июне были выполнены пятнадцатисуточные уровенные наблюдения и определены координаты теодолитных постов. Далее геодезическая группа работала с опережением промеров. Такая организация позволила в этом году успешно выполнить задание согласно плану в устьях рек Большой Воровской, Крутогоровой, Ичи и Хайрюзовой.

С 1972 по 1983 г. отряд был задействован на обследовании многочисленных навигационных опасностей и затонувших судов с отметками «положение» и «существование сомнительно». В 1975 г. для развития плановой основы промера и обследования опасностей в Олюторском заливе группой под руководством командира геодезической партии В. А. Фомичёва в составе В. И. Шевелёва, В. М. Михайлова, В. Е. Вихрова и других с блестящим качеством в тяжёлых горных условиях северной Камчатки был проложен стокилометровый радиодальномерный полигонометрический ход вдоль побережья залива (основанный на определении взаимного



положения точек путем измерения длин прямых линий, связывающих их, и горизонтальных углов между ними).

Примечателен факт обследования в том же году глубины 0,9 м с отметкой «ПС» к северу от мыса Голенищева в прибрежной части острова Карагинского. Гидрографической партии под руководством капитан-лейтенанта В. Е. Вихрова было поручено произвести поиск этой опасности. С самого начала работа не заладилась, было потеряно много времени из-за густых зарослей морской капусты в заданном районе. Длинные листья цеплялись за забортное устройство эхолота, винт промерного катера запутывался в водорослях, двигатель постоянно глох из-за перегрузки. Малый ГПБ приходилось вытаскивать на буксире рабочим катером ГС-269. После многочисленных неудачных попыток работу пришлось свернуть.

В 1977 г. была совершена повторная, тоже неудачная, попытка обследования опасности. Только в 1978 г. обследование было успешно завершено за несколько ночных часов на большом гидрографическом катере БГК-752 группой под руководством И. Д. Анучина, воспользовавшейся советами опытных судоводителей Н. Н. Матюхина и С. Г. Кологойды. Оказалось, что ночью водоросли ложатся на грунт и промерам не мешают. В результате многолетних работ все навигационные опасности с отметками «ПС» и «СС» («Существование сомнительно») отряд снял с морских навигационных карт (МНК) Тихого океана, Берингова и Охотского морей в зоне ответственности КРГС.

В 1973 г. с перерывами до 1994 г. исследовались Северо-Курильская проливная зона, проливы Надежды, Севергина, Евреинова, Рикорда. На Курилах изучались подходы к постам и маякам, населённым пунктам Байково и Северо-Курильск.

С 1974 до 1998 г. отряд выполнил промеры на подходах ко всем населённым пунктам и маякам восточного побережья Камчатки и Чукотки, производил крупномасштабную топографическую съёмку площадок под строительство береговых средств навигационного оборудования. В это время переопределены координаты старых, установлены координаты построенных новых маяков, створов и знаков, вместе со специалистами КРГС оплавывается (определяется точность работы) векторный радиомаяк ВРМ-5 «Карагинский».

В 1976—1977 гг. отряду было предписано выполнить в течение двух полевых сезонов в северной части Охотского моря по специальному постановлению правительства работы в устьевых участках рек от Удской губы до посёлка Усть-Хайрюзово. Их проводили

две группы. Первой — промерной — в составе В. Е. Вихрова, В. И. Алексеева, Л. Г. Головиной и другими на ГиСу «Глубомер» (капитан Ю. В. Безуглов) руководил командир ЭГО капитан 2-го ранга Н. Н. Грухин. Вторую — на ГС-10 (капитан Ю. А. Качалов) возглавлял командир гидрологической партии капитан-лейтенант И. Д. Анучин, в её состав вошли С. С. Постников, В. П. Гнатко, В. И. Шевелёв, Е. А. Мелконян и другие. Имея в распоряжении два судна, используя положительный опыт двух групп, приобретенный на реках западного побережья Камчатки, и благоприятную погоду с июня по август, отряду удалось действовать так, что к моменту начала промеров в каждом пункте уже были выполнены топо-геодезические работы, имелись рабочие координаты, велись пятнадцати, либо тридцатисуточные серии уровенных наблюдений. Это позволило без простоев выполнить полный комплекс работ во всех пунктах и своевременно, без лишних переходов перебазировать на новые места личный состав береговых постов. Благодаря такой организации двухлетний план гидрографических работ ЭГО был выполнен за год.

С 1977 по 1998 г. были исследованы бухты восточного побережья Камчатки и Чукотки: Асача, Берёзовая, Бечевинская, Вилючинская, Вестник, Железная, Корневская, Мутная, Моржовая, Провидения, Саранная, Солдатская, Угольная. С 1985 г. все промеры в бухтах, начиная с масштаба 1:10 000, проводились одновременно с детальной магнитной съёмкой с применением буксируемого магнитометра МВМ-1. Магнито-вариационный пост Академик наук СССР в посёлке Паратунка обеспечивал выполнение магнитной съёмки в пределах Авачинского залива Тихого океана.

В 1978 г. отряд проводил комплекс гидрографических исследований на подходах и в устье реки Камчатки. По итогам промера выявлен подходный фарватер к Усть-Камчатскому морскому торговому порту. Теперь интенсивно развивавшаяся лесная промышленность Камчатской области была обеспечена своевременным подходом отечественных и иностранных транспортных судов-лесовозов.

С 1978 по 1980 г. выполнен промер на подходных фарватерах для иностранных судов к портпункту Октябрьский, в заливе Корфа и в бухте Провидения.

С 1979 г. планируется выполнение многолетних комплексных гидрографических работ по исследованию «белых пятен» на МНК Пенжинского залива и Пенжинской губы Охотского моря. Личный состав и офицеры отряда — В. М. Михайлов, А. Г. Гафиатулин,

С. С. Постников, А. М. Черненко под руководством командира ЭГО И. Д. Анучина с энтузиазмом взялись за исследование этого малоизученного района плавания к северу от мыса Пенсепель. Экипаж ГиСу «Глубомер» (капитан Ю. В. Безуглов) разработал новую методику заправки судна водой с необорудованного побережья с использованием понтонов. Это исключило непроизводительные потери времени на переходы для дозаправки и позволило ЭГО в 1979 г. досрочно завершить работы в Охотском море по плану и выполнить большой объём внеплановых заданий. К сожалению, уже со следующего года отряд был переориентирован на выполнение более срочных и важных задач, а этот район Охотского моря так и остался малоизученным до сих пор.

В 1980-е гг. отряд работал наиболее плодотворно. Его командир капитан 2-го ранга И. Д. Анучин в лучших традициях, заложенных ещё С. А. Соловьёвым и Ф. Д. Зеньковым, создал в коллективе деловой настрой всех категорий личного состава и прекрасную творческую атмосферу здорового соревнования между исполнителями, постами, партиями. В это время сложился дружный коллектив офицеров-гидрографов в составе: заместителя командира отряда капитана 3-го ранга В. М. Михайлова и командиров партий капитан-лейтенантов В. И. Якухина, А. М. Черненко, С. С. Постникова, А. Г. Гафиатулина, В. Д. Фомченко. Коллектив отряда достиг высот профессионализма. Обладая богатейшим практическим опытом, глубокими знаниями, оснащённый по тем временам современной техникой, он добился наивысшей производительности в выполнении исследований. На вооружение отряда поступили четыре малых гидрографических катера (МГК) проекта 382-км № 952, 1220, 1284, 1285, РНС «ГРАС», квантовый дальномер КТД-1, эхолоты ПЭЛ-4, магнитометры МБМ-1, светодальномеры 2СМ-2, СТ-5, радиостанции Р-107М. Экипаж БГК-481 первым в дивизионе судов и катеров КРГС установил на борту катера гидролокатор бокового обзора ГЭБО-100. На этом БГК внедряются рационализаторские предложения его капитана Н. И. Гаввы, устанавливаются вместо навесных врезные вибраторы эхографа, изготавливается и монтируется специальная подъёмная мачта для крепления приёмо-передающей антенны РНС «ГРАС».

Эффективно используется поступившая на вооружение новая техника. Так, только в 1982 г. с помощью ГЭБО-100 БГК-481 обнаружил сразу четыре затонувших судна. Механизм выполнения полевых и камеральных работ был отлажен, как часы, они завершались в чётко установленные командованием сроки. Была достигнута

высокая мобильность и готовность промерных и геодезических групп для быстрого переразвертывания, доведена до совершенства взаимозаменяемость офицерского и инженерно-технического состава. Это позволяло в зависимости от производственной необходимости и погодных условий переформировывать группы и посты для выполнения различных видов работ без ущерба качеству полевых материалов. Командир ЭГО капитан 2-го ранга Л. Я. Вольфовский, используя значительный практический и научный потенциал личного состава отряда, с 1984 г. расширил круг исполняемых гидрографических задач. Успешно осваивалась магнитная съёмка, отряд вышел в открытое море и приступил к выполнению промера с целью картоиздания. Отдельная партия подводных исследований прошла специальный курс подготовки для обеспечения государственных испытаний глубоководного аппарата «Поиск-6».

Л. Я. Вольфовский внедрил принципиально новую организацию производства гидрографических исследований. Командир ЭГО, доверяя и одновременно возлагая высочайшую ответственность за конечный результат на командиров и начальников партий, назначал их руководителями комплексных гидрографических партий для производства исследований в отдалённых от главной базы районах. Это позволяло им в полной мере проявить самостоятельность, инициативу, организаторские способности. В состав таких партий входило порой до пятидесяти человек гражданского персонала. Старшие прорабы и топографы, прорабы возглавляли в них гидрографические, геодезические, магнитометрические и гидрологические группы. Такой подход к организации работ в ЭГО позволил с 1984 по 1988 г. в кратчайшие сроки подготовить ряд командиров партий для назначения на вышестоящие должности.

С 1980 по 1982 г. отряд проводил комплекс гидрографических работ в Охотском море. Изучалась тенденция подвижки морского грунта, большой объём гидрологических наблюдений выполнен капитан-лейтенантом А. М. Черненко и гидрологом Т. Ф. Митькиной.

В 1984 г. ЭГО обеспечивал первую проводку по реке Камчатке лихтеров (плавающих большегрузных контейнеров), доставленных на полуостров принципиально новым транспортным судном — лихтеровозом «Алексей Косыгин». Для этого выполнен речной промер от посёлка Ключи до Усть-Камчатского порта и в Камчатском заливе на подходном фарватере к порту. Руководили исследованиями В. М. Михайлов, В. Д. Балыкин, Н. И. Костиков, В. И. Якухин, геодезической группой — К. И. Евко, группами

нивелировки — А. Ф. Калашников и офицер отдельного гидрографического отряда (ОГО) А. Ф. Зеньков. При выполнении работ отличилась первая гидрографическая партия под руководством капитан-лейтенанта В. И. Якухина. Из-за быстрого течения реки ежедневное тарирование эхолота на МГК занимало много времени. На первоначальном этапе работ В. И. Якухин правильно оценил гидрологический режим реки, определил, что температура воды по горизонтам тарирования имеет ежедневную плавную незначительную тенденцию к увеличению. Это позволило ему применить метод ежедневного контроля постоянства суммарной поправки эхолота батитермографом (прибором для замера температуры воды) вместо ежедневных тарирований, и тем самым наиболее продуктивно использовать время непосредственно для промера. В итоге первая партия благодаря его умелому руководству и высокому профессионализму выполнила гораздо больший объём работ по сравнению со второй. На реке Камчатке было пройдено с промером 1 226 км, определены координаты ста десяти пунктов плановой основы промера, выполнено 70 км нивелирования.

За зиму 1984/1985 гг. ускоренно шла камеральная обработка материалов, непосредственно с планшетов составлялся рабочий атлас реки Камчатки, переданный в Камчатское морское пароходство. Навигацию 1985 г. портофлот Усть-Камчатска встретил с новым атласом, заменившим издание 1932 г.

В 1986—1987 гг. силами ТОЭ, ЭГО, ОГО (переименован в ОГО из ОМО) и Анадырского района гидрографической службы (РГС) выполнялось обновление гидрографических материалов рек Анадырского бассейна и залива Онемен. В конце мая для подготовки полевых работ в Анадырь улетела группа под руководством командира гидрографической партии капитан-лейтенанта В. Д. Балькина. В конце июня, к приходу на ГиСу «Восток» основного состава ЭГО, уже полным ходом шла подготовка двух плашкоутов для базирования полевых подразделений. Анадырский порт выделил в распоряжение командира отряда речной буксир. Первая комплексная гидрографическая партия под руководством начальника партии магнитной съёмки В. П. Склярова убыла в верховье реки Великой, а вторая (вначале под руководством заместителя командира ЭГО капитана 3-го ранга В. М. Михайлова, а затем командира гидрографической партии капитан-лейтенанта В. Д. Балькина) — в верховье реки Канчалан. В состав каждой комплексной партии вошли по две промерные группы с МГК и РНС «ГРАС», геодезическая группа и группа нивелировки.



Сводный геодезический отряд ТОЭ и ЭГО на реке Анадырь, 1967 г.



С. А. Соловьёв (второй слева) инструктирует Ф. Д. Зенькова по проведению рекогносцировки с воздуха района гидрографических работ на реке Анадырь и её притоках. Чукотка, 1968 г.



Координирование промера с использованием РНС «Рым».  
Охотское море, Пенжинский залив, 1979 г.



Командование КРГС поздравляет передовой коллектив отряда с «Днём формирования воинской части» и с «Днём СА и ВМФ». Слева направо: И. Д. Анучин, В. А. Солодов, А. Д. Ховзун, Л. А. Соболев; внизу: С. С. Постников, П. П. Сороковиков, Е. А. Кардаильский. 22 февраля 1981 г.

Отряд после однодневной связки уровня рек приступил к работам. В этот полевой период командир отряда капитан 2-го ранга Л. Я. Вольфовский эффективно использовал принципы соревнования между партиями и отдельными группами. С первых дней каждый руководитель стремился выполнить наибольший объём работ. Непосредственно в поле начальник группы камеральной обработки Л. В. Солодова принимала материалы гидрографических исследований для дальнейшей обработки от руководителей промерных групп В. И. Алексеева, А. Н. Алейникова, С. О. Гаврика, О. В. Коробицина. К началу сентября отряд завершил работы на реках Великая и Канчалан, а дополнительно к плану — в заливе Онемен. Ударно работал весь коллектив, передовиками соревнования стали: первая комплексная гидрографическая партия под руководством В. П. Склярова, промерная группа под началом старшего прораба А. Н. Алейникова и геодезическая группа во главе со старшим топографом К. И. Евко. Всего ими было выполнено 3 030 км детальной съёмки рельефа дна, 155 км нивелирования, определено 185 пунктов плановой основы промера. Благодаря использованию РНС «ГРАС» за этот полевой сезон отряд выполнил объём, соответствующий двухлетнему плану работ конца 1960-х гг.

По окончании полевого периода начальник КРГС капитан 1-го ранга В. А. Солодов и офицеры ТОЭ, исследовавшие в этом же году реку Анадырь, высоко оценили организацию и большой объём сделанного отрядом. Полевые материалы ускоренно обрабатывались зимой 1986/1987 гг., сразу после этого кальки промера переданы в Анадырский РГС и морской торговый порт для использования.

В 1985—1986 гг. комплексная партия, сформированная из офицеров и служащих КРГС ЭГО, 184-й отдельной радионавигационной системы (ОРНС) и ОГО КВФ под руководством капитана 3-го ранга В. И. Якухина произвела оплаывание (определение точностных характеристик) РНС среднего и дальнего радиуса действия в районах, прилегающих к полуострову Камчатка. Полученные в результате оплаывания поправки позволили с достаточной надёжностью использовать определение места по обратному лепестку Курило-Камчатской и Сахалинской цепочек РНС «Марс-75» для целей картографирования, боевой подготовки и навигации.

В 1985 г. отряд участвовал в навигационно-гидрографическом обеспечении государственных испытаний глубоководного батискафа «Поиск-6», во время которых аппарат опустился на глубину 6 000 м. Выполнение испытаний этого подводного аппарата от



КРГС обеспечивал начальник партии подводных исследований А. В. Калашников.

1990-е гг. становятся временем серьёзных испытаний для гидрографической службы, которые отряд успешно преодолел. Личный состав, несмотря на известные трудности, продолжал качественно выполнять все поставленные командованием задачи, вёл гидрографические исследования и обеспечение сил флота в заданных районах по ежегодным планам НГГМО ВМФ. На вооружение отряда поступили: универсальный вычислительный комплекс «Лидер-04», персональные ЭВМ, лёгкие и удобные в эксплуатации радиостанции «Моторола», современные приборы «Бриз-Н» и «Бриз-К», малые гидрографические катера проекта 16830 № 682, 686, 693, 1907, обладающие прекрасными мореходными качествами. Так, при работах в бухте Моржовая в 1990 г. МГК-1907 успешно выдержал шторм с порывами ветра до тридцати метров в секунду. Одновременно с решением свойственных задач силами личного состава отряда к 1993 г. вводится в эксплуатацию 600 кв. м служебной площади для обработки полевых материалов, хранения и ремонта гидроштурманского вооружения. К 1994 г. оборудуется новое место базирования малых гидрографических катеров, к 1996 г. производятся монтаж и пуско-наладочные работы по введению в эксплуатацию нового универсального вычислительного комплекса «Лидер-04», в гидрографическое производство внедряется новая электронно-вычислительная техника и разрабатывается необходимое программное обеспечение. В 1996 г., опередив в своём развитии картографическое производство, отряд был готов представлять материалы гидрографических исследований для издания МНК на магнитных носителях.

В эти годы были сэкономлены значительные государственные средства за счёт выполнения личным составом несвойственных работ. По оценке начальника Главного управления навигации и океанографии (ГУНиО) Министерства обороны РФ адмирала А. А. Комарицына и начальника гидрографической службы ТОФ капитана 1-го ранга М. П. Суслонова, отряд, как и прежде, занимал передовые позиции среди подразделений и частей гидрографической службы ВМФ России.

С 1991 по 1994 г. ЭГО на ГиСу «Север», «Глубомер», ГС-269, БГК-752 и БГК-481 занимался промером в Тихом океане с использованием космических навигационных средств в районах боевой подготовки сил флота под руководством заместителя командира отряда капитана 3-го ранга В. Р. Глаголева.



ГиСу «Глубомер» обеспечивает выполнение прибрежного промера.  
Охотское море, 1982 г.



Промер подходов к порту Усть-Камчатск. «Выявление нулевой изобаты при промере — дело рискованное». Камчатский залив, 1984 г.



Коллектив ЭГО (слева направо):  
 нижний ряд: А. Г. Гафиатулин, Е. А. Мелконян, В. П. Гнатко, Л. Г. Головина,  
 Т. Ф. Митькина, Л. Ф. Милькина, А. В. Голабурда; верхний ряд: С. С. Постников,  
 В. И. Алексеев, В. И. Швелёв, В. И. Якухин, Т. С. Синёва, Г. Г. Ткач,  
 В. А. Фомичёв, Л. Н. Максимова, И. Д. Анучин, С. М. Тукай, В. А. Панишев,  
 Т. Г. Лузина, В. А. Лищук, А. А. Цариков, А. Н. Чабан, И. А. Новиков,  
 В. В. Заволокин, К. И. Евко, 22 февраля 1982 г.

Одна из последних, наиболее сложных для исполнения и значимых для обеспечения безопасности мореплавания, работ была выполнена в Авачинской губе и на подходах к ней. Гидрографические исследования в этом районе производились с 1985 по 1996 г. с целью получения современного картографического материала на пункт базирования КВФ ТОФ и для открытия порта Петропавловск-Камчатский для захода иностранных судов.

К 1984 г. навигационно-гидрографическая информация, помещённая на действующих МНК Авачинской губы, настолько разнилась с фактической, что начала вызывать серьёзные нарекания со стороны командования флотилии, руководства Камчатского морского пароходства и судоводителей. Интенсивное строительство гидротехнических сооружений, дноуглубление полностью изменило береговую линию и подходные глубины у восточного и западного берегов Авачинской губы, а навигационно-гидрографическая информация, составленная по материалам промера, начиная с 1937 г., устарела. Небольшие по объёму ежегодные гидрографические работы с целью исправления действующих МНК не могли кардинально изменить ситуацию. Поэтому по инициативе командира отряда капитана 2-го ранга Л. Я. Вольфовского и начальника гидрографического отделения КРГС капитана 2-го ранга В. Г. Короткина командование КРГС в лице начальника капитана 1-го ранга В. А. Солодова и его заместителя капитана 2-го ранга И. Д. Анучина приняло решение приступить с июня 1985 г. к плановым исследованиям акватории Авачинской губы и подходов к ней с целью картоиздания. На выполнение работы в объёме более ста крупномасштабных планшетов детальной съёмки рельефа дна и магнитной съёмки был привлечен ЭГО, а для усиления ему придана гидрографическая партия ОГО, которая и начала эти работы с развития плановой основы промера и топосъёмки на побережье бухты Раковой.

Командование отряда, командование и специалисты КРГС постоянно разрешали возникавшие сложности. Изначально необходимо было принять правильное решение по способам и методам развития плановой основы крупномасштабных работ. Дело осложнялось тем, что на побережье Авачинской губы отсутствовали каталоги современной государственной геодезической сети (ГГС), а имелись три разноуровневые геодезические системы координат. Капитан 2-го ранга В. Г. Короткин, проходивший до этого службу в ТОЭ в должности командира геодезического отряда, произвёл уравнивание необходимых опорных геодезических

пунктов ГГС и доказал возможность их использования в качестве опорных пунктов для развития плановой основы работ.

Правильность принятого им решения в дальнейшем была подтверждена на практике. Работа в порту и военно-морской базе для гидрографов всегда была одной из самых сложных задач в организационном плане. С первых дней постоянно приходилось решать с командованием воинских частей и руководителями гражданских ведомств вопросы освобождения многокилометрового фронта причальных сооружений от пришвартованных к ним кораблей и судов, подстраиваться под погрузо-разгрузочные операции в морском и рыбном портах. Осенью 1988 г. комплексная гидрографическая партия отряда приступила к выполнению промера в бухте Крашенинникова — в пункте постоянного базирования флотилии атомных подводных сил ТОФ. Для этого было необходимо освободить пирсы от большого количества пришвартованных к ним лодок. Благодаря инициативе и настойчивости начальника КРГС капитана 1-го ранга И. Д. Анучина этот вопрос под личный контроль взял командующий КВФ. Были привлечены необходимые силы и средства для перемещения кораблей между пирсами, и промеры заданной подробностью завершились в установленные сроки.

Наиболее сложный период выполнения работ в Авачинской губе наступил в 1991 г. С этого времени начался отток ведущих специалистов из отряда в коммерческие структуры, прекратилось финансирование гидрографических исследований, за исключением выплаты заработной платы. В отряде остались самые преданные гидрографии люди. Офицеры ЭГО, которые в составе гидрографической партии ОМО начинали эти работы с бухты Раковой, руководили исследованиями в Авачинской губе до представления материалов для картоиздания в 874-й отдел КИП ТОФ. Как и ранее, в лучших традициях отряда, не считаясь с личным временем, понимая особую важность выполняемых работ, не за страх, а на совесть до полного завершения исследований трудились заместитель командира отряда капитан 3-го ранга В. Р. Глаголев, командиры партий капитан-лейтенанты А. Г. Алтунин, Д. Ф. Зеньков, М. В. Кудрин, Д. Б. Яворский и ведущие специалисты части: старшие прорабы В. И. Алексеев и Е. А. Мелконян, инженер-программист А. Н. Зубкова, начальник ЭВМ В. И. Шевелёв, картографы-составители — О. Д. Дубовая, Т. Г. Заволокина и другие.

Для безусловного выполнения поставленной задачи в условиях недоукомплектованности полевых групп командование отряда

в эти годы пришлось привлечь все внутренние материальные резервы части, укомплектовать корабельные группы персоналом береговых постов радионавигационной партии. Эля этого береговые станции РНС «ГРАС» развернули на постах наблюдения и маяках, включили на время работ в автономном режиме без обслуживающего персонала. К сентябрю 1996 г. все полевые и камеральные работы были успешно завершены. Большой объём материалов многолетних исследований Авачинской губы В. Р. Глаголевым и О. В. Шумиловым сданы для картоиздания.

Наибольшие объёмы гидрографических исследований и топогеодезических работ были произведены группами под руководством В. И. Алексеева, А. Г. Алтунина, С. О. Гаврика, В. Р. Глаголева, К. И. Евко, Д. Ф. Зенькова, В. М. Михайлова, В. П. Склярова и Д. Б. Яворского. Производственные группы отряда на БГК-752, где капитаном был Н. Н. Матюхин, и на БГК-481 под командованием Н. И. Гавва выполнили промер с инструментальной оценкой рельефа дна, магнитную съёмку свободной акватории и подходов к Авачинской губе. Всего за десять лет работ в губе ЭГО произвёл 14 313 км промера и инструментальной оценки рельефа дна в масштабах от 1 : 1 000 до 1 : 5 000, выполнил 1 594 км детальной магнитной съёмки в масштабе 1 : 10 000, взял 1 894 пробы грунта, определил координаты 580 пунктов плановой основы промера и топосъёмки, снял 56 км береговой линии, сделал промер вдоль причального фронта суммарной длиной 24,1 км. В настоящее время по результатам этих работ изданы МНК Авачинской губы и подходов к ней для общего мореплавания, а также ряд специальных карт для ВМФ.

Со второй половины 1990-х гг., в условиях практически полного прекращения финансирования гидрографических исследований и обеспечения необходимыми техническими средствами, отряд был вынужден перейти на оказание платных информационных услуг заинтересованным потребителям. Под руководством инженера-гидрографа В. А. Фомичёва разрабатывался экономический механизм расчёта стоимости гидрографических работ и, начиная с 1998 г., после длительных переговоров с морскими администрациями, отряд приступил к выполнению систематических исследований акваторий Петропавловск-Камчатского торгового и рыбного портов, работ в интересах коммерческих организаций. За счёт получаемых внебюджетных средств отряд оснащался современной специальной и вычислительной техникой, средствами связи. Полевые и камеральные подразделения снабжались рас-

ходным имуществом, продолжились гидрографические и топогеодезические работы для обеспечения безопасности общего мореплавания и группировки Войск и Сил на Северо-Востоке России.

Офицерский состав и гражданский персонал ЭГО все годы его существования активно участвовали в освоении и внедрении в производство нового гидроштурманского вооружения, электронно-вычислительной техники, научной и рационализаторской работе.

Начиная с первых лет своего существования, отряд выполнял уровенные наблюдения на 97 водомерных постах во всех прибрежных районах гидрографических работ, там же на берегах закладывались долговременные реперы для сохранности высотных отметок НТУ моря. С 1974 г. И. Д. Анучин, а затем А. М. Черненко формировали базу гидрологических данных приливо-отливных явлений Тихого океана, Берингова и Охотского морей по побережью Камчатки, Чукотки и Курил, которая пополняется и в настоящее время. Полученная уникальная информация эффективно используется для расчёта предвычислений уровня моря в интересах ВМФ, гражданских ведомств и анализа полевого материала в районах исследований, а заложенные ранее реперы позволяют значительно сократить сроки уровенных наблюдений в районах гидрографических исследований. Гидрологическая информация по водомерным постам передаётся в Камчатское территориальное управление гидрометеорологической службы. Данные тридцати водомерных постов были рекомендованы для корректуры и дополнения таблиц приливов на зону ответственности КРГС для использования в морской практике всеми судоводителями.

При производстве исследований в северо-западной части Берингова моря специалисты отряда столкнулись с тем, что НТУ, рассчитанный по гармоническим постоянным способом Владимирского, иногда лежит выше уровня моря (низких малых вод), наблюдаемых во время работ. Эти случаи неоднократно устанавливались у острова Рагманова (1977), в бухте Угольной (1978, 1979), на Командорских островах (1979), в районе Анадырского лимана (1980). И. Д. Анучин и А. М. Черненко в 1980 г. тщательно проанализировали колебания уровня моря в бухте Угольной. В результате было выяснено, что отмеченные выше факты имели место вследствие того, что колебания моря в северной части Берингова моря подвержены сильному воздействию метеорологических явлений и, в частности, резким перепадам давления и сгонно-нагонным явлениям из-за сильных ветров. Для предварительного решения вопроса о нуле глубин в северной части Берингова моря были

проанализированы годовые наблюдения за уровнем моря на мареографах (приборах для непрерывной записи колебаний уровня моря) бухты Угольной, бухты Провидения и острова Ратманова.

В 1975 г. С. С. Постниковым, А. М. Черненко и другими была освоена и эффективно применена для обработки материалов гидрографических исследований ЭВМ ТЭМ-2. Тогда же офицерским составом отряда был внедрён в производство и на протяжении длительного времени использовался для инструментальной оценки рельефа дна эхотрал ГЭТ-1.

В 1978 г. для обработки геодезических материалов впервые была использована электронная клавишная вычислительная машина типа БЗ-21. С. С. Постников и А. М. Черненко до выхода официального издания разработали инструкцию по использованию микрокалькулятора с программами на основные виды геодезических и гидрографических задач, что дало значительную экономию рабочего времени при расчётах в базе и, особенно, в полевых условиях. Эти программы в отряде используются до сих пор.

В 1980 г. В. И. Шевелёв в кратчайшие сроки внедрил РНС «ГРАС», позволившую значительно увеличить производительность и объёмы плановых исследований, принципиально изменить и облегчить координирование прибрежного промера. Он же в 1993 г. без привлечения заводских специалистов выполнил пусконаладочные работы универсального вычислительного комплекса «Лидер-04», а далее совместно с Д. Б. Яворским в 1996 г. отредактировал программы «Промер» 9-го научно-исследовательского института ВМФ и предложил их для дальнейшего использования в частях ГС ВМФ. Комплекс введён в эксплуатацию и запущен для автоматизированной обработки материалов гидрографических исследований.

В 1980 г. А. Г. Гафиатулиным и далее В. И. Якухиным внедрён в производство и успешно применяется до сих пор для поиска затонувших судов и навигационных опасностей эхограф ГЭБО-100. В 1985 г. В. П. Скляров и С. О. Гаврик освоили магнитометр МБМ-1, использованный для производства магнитной съёмки в Авачинской губе, бухтах восточного побережья Камчатки и районе Охотского моря.

*Тридцать пять лет для экспедиционного гидрографического отряда прошли под девизом: «Невыполнимых задач нет!»*

За эти годы отрядом пройдено 122 179 линейных километров с промером и инструментальной оценкой рельефа дна на 310 планшетах и 7 534 км с магнитной съёмкой на 23 планшетах в основном в прибрежных районах Камчатки, Чукотки, Курил и Мага-



данского побережья. По материалам исследований изданы и откорректированы десятки МНК для общего мореплавания и специальных карт для ВМФ на близлежащую к России северо-западную часть Тихого океана, карты-лоции рек Камчатки, Анадыря, Канчалана и Великой, неоднократно производилось оплачивание и сбор сведений для корректуры лоций Охотского и Берингова морей. Был собран богатый фотоматериал для иллюстраций пособий для плавания. За прошедшие годы все материалы исследований ЭГО приняты 280-м Центральным картографическим предприятием (ЦКП) ВМФ и 874-м КИП ТОФ для картоиздания, что говорит о высоком качестве выполненных работ и профессионализме гидрографов отряда. Значительная часть всех работ произведена на судах и катерах дивизиона гидрографических судов КРГС.

За эти годы личным составом ЭГО был накоплен большой опыт использования катеров проекта 1896 при работах в прибрежных морских районах. Имея сравнительно небольшую осадку, эти катера выполнили основную часть прибрежного промера и магнитной съёмки. На ГиСу «Глубомер», «Восток», «Север», «Моржовец», «Колесников», ГС-199, ГС-269, ГС «Гидростат», «Лот», ГС-10, БГК-752, БГК-481, БГК-682, БГК-787, ГПБ-167 сложились прекрасные деловые отношения и полное взаимопонимание между экипажами и гидрографами, а опытные судоводители А. Г. Антонов, А. Н. Анищенко, П. С. Баранов, Ю. В. Безуглов, И. И. Васильев, А. В. Бориско, С. В. Вейс, Б. А. Верясов, Н. И. Гавва, Б. И. Ермак, Д. А. Капитонов, С. К. Кологойда, П. П. Литвинов, В. В. Лашко, Г. М. Пономарёв, В. Ф. Жидков, Ю. А. Качалов, С. А. Мельник, Н. Н. Матюхин, В. Г. Николаенко, В. С. Полуэктов, В. В. Речинский, В. И. Речинский, Н. Е. Россихин и другие обеспечили безаварийное плавание судов и катеров в сложных гидрометеорологических условиях в малоизученных районах, безопасную высадку личного состава и имущества береговых постов на необорудованное побережье, создали необходимые условия для продуктивной работы промерных групп экспедиционного отряда.

Все эти годы отряд так же активно участвовал в навигационно-гидрографическом и топо-геодезическом обеспечении КВФ, а в дальнейшем группировки войск и сил на Северо-Востоке Российской Федерации. Отряд успешно выполнил 362 обеспечения сил флота, сухопутных войск, авиации и противовоздушной обороны, участвовал в испытаниях оружия и новой военной техники, в калибровках абсолютных гидроакустических лагов атомных подводных лодок и кораблей измерительных комплексов военно-космических

сил, производил координирование постановки специальных изделий и осуществлял их поиск в Беринговом и Охотском морях, обеспечивал высадки военной техники на необорудованное побережье, определял элементы ракетно-артиллерийских позиций и координаты постов противовоздушной обороны и радиотехнических средств, а также ежегодно координировал постановку плавучих средств навигационного обеспечения в Авачинской губе.

Успешное выполнение личным составом ЭГО заданий командования ТОФ с момента его становления до настоящего времени стало возможным благодаря деловым контактам, полному взаимопониманию и заинтересованности офицеров и гражданских специалистов гидрографического, штурманского и радионавигационного отделений района, отдельного гидрографического отряда, гидрометцентра, гидроштурманской мастерской, склада гидроштурманского имущества в качественном выполнении задач, поставленных перед КРГС.

За годы своего существования ЭГО стал настоящей кузницей кадров для КРГС, гидрографической службы и штабов ВМФ. Многие офицеры отряда, получив богатый опыт выполнения комплекса гидрографических исследований и овладев опытом управления подразделением при отдельном базировании в условиях Крайнего Севера на необорудованном побережье, успешно продолжили службу на вышестоящих должностях.

Ряд офицеров, достойно исполнив свой воинский долг, демобилизовались из отряда по возрасту: командир ЭГО с 1974 по 1977 г. капитан 2-го ранга Николай Николаевич Грухин, командир ЭГО с 1977 по 1978 г. капитан 2-го ранга Павел Михайлович Ершов, командир ЭГО с 1984 по 1988 г. капитан 2-го ранга Лев Яковлевич Вольфовский, командир ЭГО с 1988 по 1991 г. капитан 2-го ранга Вячеслав Михайлович Михайлов, заместитель командира ЭГО с 1971 по 1976 г. Алексей Васильевич Коробков, командиры партий с 1967 по 1973 г. капитан-лейтенанты Анатолий Иванович Усачёв и Станислав Иванович Васильев.

Большую работу по снабжению экспедиций выполнили помощники командира отряда по материально-техническому обеспечению капитаны М. А. Григоренко, М. Н. Иванов и А. А. Цариков, старший лейтенант В. М. Косцов, а также прикомандированные на периоды полевых работ в разные годы мичманы В. М. Осколков, И. И. Крамчанинов, Н. В. Никуленко.

Многое сделали для поддержания в длительных экспедициях здоровья личного состава отряда врачи Петропавловск-Камчатского

военно-морского госпиталя старший лейтенант медицинской службы А. И. Рыбальский и лейтенант медицинской службы Ч. Х. Кучкинов.

В недолгую, но богатую свершениями историю отряда внесли достойную лепту инженерно-технический состав, рабочие и служащие части: Р. С. Абзалтдинов, Е. А. Алейникова, Е. Ю. Балацкая, Г. В. Бабкова, Н. В. Болданова, Л. Н. Брагина, Т. В. Волкова, А. В. Волошенко, В. А. Ворфоломеева, Е. А. Гаврилова, С. О. Гаврик, В. П. Гарбузова, Ю. П. Гешель, А. В. Голабурда, А. М. Голубь, Н. В. Головин, Л. Г. Головина, З. Г. Горovenko, С. И. Горянская, В. П. Гнатко, Н. А. Ефремова, И. М. Довбилкин, В. В. Заволокин, П. С. Запороцкий, И. А. Ивашин, А. В. Калашников, Л. И. Кирик, С. В. Коваленко, В. Г. Короткин, Л. Г. Краев, В. А. Куцевалова, Ю. Б. Клейменова, Т. В. Конева, В. А. Лищук, М. В. Лукашенко, С. И. Лукина, Л. Г. Масаковская, А. В. Медведев, В. В. Медведев, С. В. Мельник, Т. Ф. Митькина, А. П. Никишин, И. В. Новиков, В. И. Острый, В. А. Панишев, Б. Т. Панников, О. Б. Панчук, Л. И. Пермяков, А. А. Полушко, Л. К. Приказчикова, С. М. Резин, В. А. Рудковский, Т. С. Синева, В. П. Складаров, А. В. Скрипков, Л. В. Солодова, Г. Г. Ткач, А. В. Турушев, С. М. Тукай, Н. А. Игнатъев, Ю. П. Федулов, В. Г. Харитонов, А. И. Хлевной, Л. В. Черкасова, В. Т. Чередниченко, Г. Н. Чурганов, И. Н. Чубенко, А. Н. Чабан, Е. Н. Шептицкая, А. А. Швидун, К. Н. Швидун, Л. С. Шелухина, Н. Э. Шумилова, Н. В. Яворская, Ю. С. Яценко, плавсостав малых гидрографических катеров А. Н. Алейников, Р. З. Абдрахимов, М. М. Загрутдинов, В. В. Карташев, А. Н. Кравцов, Б. М. Нахушев, П. П. Пустовит, И. В. Савельев, О. В. Серебрянников, В. И. Староватов, а также офицеры: командиры геодезической партии капитан-лейтенант Д. Ф. Зеньков, капитан 3-го ранга Д. И. Будилов и командир гидрологической партии капитан 3-го ранга Н. И. Костиков. С 1969 по 1991 гг., более двадцати лет, во всех полевых работах отряда участвовала старший инженер геодезической партии Л. Г. Головина.

С особым уважением в отряде всегда относились к чертёжникам, так как этим талантом одарен не каждый. Благодаря их золотым рукам, кропотливому труду итогом многомесячной работы многочисленного коллектива ЭГО, плавсостава и других обеспечивающих исследования подразделений КРГС становился отчётный планшет, ручная графика которого всегда вызывала восхищение и заслуженное уважение к труду гидрографов со стороны командования КВФ и руководителей гражданских ведомств.



Передвижной пункт базирования комплексной гидрографической партии ЭГО. Чукотка, Канчаланский лиман, 1986 г.



Геодзическая группа после окончания работ грузится в шлюпку для следования к месту базирования комплексной гидрографической партии ЭГО. Чукотка, река Великая, 1986 г.



К. И. Евко (слева) и Д. И. Будилов выполняют нивелировку для топогеодезического обоснования крупномасштабных гидрографических работ в бухте Моховой с целью обеспечения безопасности мореплавания на акватории Петропавловского рыбного порта. Авачинская губа, 1998 г.



Династия офицеров-гидрографов Зеньковых, (слева направо):  
А. Ф. Зеньков, Ф. Л. Зеньков, Д. Ф. Зеньков, 1987 г.

Кларисса Николаевна Макаренко, с отличием окончившая курсы хромографёров-картографов при 280-м ЦКП ВМФ, Лидия Прокопьевна Пьянзина и Лидия Фёдоровна Милькина стоят у истоков создания «чертёжной школы» ЭГО. Мастерски освоили эту специальность Надежда Петровна Бердник, Ольга Дмитриевна Дубовая, Татьяна Григорьевна Заволокина, Галина Михайловна Игнатова, Татьяна Григорьевна Лузина, а Людмила Михайловна Игнатьева и Ирина Алексеевна Ляшенко пришли в отряд уже профессиональными чертёжницами из Хабаровского ЭГО и океанографической экспедиции Черноморского флота (ЧФ). Эти труженицы вычертили для картоиздания сотни промерных и топографических планшетов, планшетов магнитной съёмки, копий с них для командования КВФ, а также для администраций портов и архива ЭГО.

На завершающем этапе обработки материалов гидрографических исследований Авачинской губы Ольга Дмитриевна Дубовая одна вычертила значительный объём отчётных планшетов в сложное для отряда время в 1995—1996 гг. С 1997 г. труд чертёжниц был облегчен, основной объём работ стал выполняться на графопостроителе УВК «Лидер-04», а с 2001 г. — на высокоточном плоттере под управлением ПЭВМ. Эту новую для отряда работу возглавил начальник ЭВМ В. И. Шевелёв.

В настоящее время благодаря инициативному и добросовестному исполнению обязанностей заместителя командира отряда капитана 3-го ранга О. В. Шумилова, командиров партий капитан-лейтенанта О. Н. Кузнецова, старших лейтенантов С. В. Фомченко и В. И. Неронова, а также служащих части В. И. Алексеева, Л. П. Андреева, В. Ф. Бердникова, Ю. В. Балесной, Е. А. Боровских, М. Ф. Бабушкиной, В. А. Гамаюновой, С. Б. Глаголевой, А. А. Данилькевича, Н. В. Данилькевич, Е. В. Дворянсковой, А. П. Дегтярёва, Е. Б. Денисовой, И. М. Довбилкина, О. Д. Дубовой, К. И. Евко, А. Н. Зубковой, А. А. Ивашкина, В. В. Ивашиной, Н. М. Кульбаба, А. В. Легаева, И. А. Ляшенко, Н. Г. Ляшко, Е. И. Ревы, А. Д. Рудоман, В. И. Сербина, Р. М. Скубко, С. В. Сорокиной, С. А. Снопкиной, В. В. Прудниковой, Л. Н. Максимовой, Е. А. Мелконян, З. А. Мусоновой, В. Ф. Никулина, О. В. Чайкиной, А. А. Царикова, С. И. Паланич, Т. Л. Пестряковой, В. И. Шевелёва, С. В. Шевелёва, А. Н. Щербины, Н. В. Фомченко, Н. А. Яценко отряд успешно продолжает выполнять все задачи, поставленные вышестоящим командованием. Совместно со специалистами КРГС и ОГО продолжают систематические исследования акваторий у причальных

сооружений Авачинской губы для корректуры карт, проводятся работы в Охотском море в опасных в навигационном отношении районах из-за недостаточной гидрографической изученности, производятся крупномасштабные топографические работы для проектирования установки наземных станций Глобальной морской системы связи и безопасности Дальневосточного региона и большие объёмы геодезических работ по определению элементов ракетно-артиллерийских позиций береговых и сухопутных войск.

Последние годы ветераны отряда передают молодым специалистам-гидрографам свой богатый опыт успешного выполнения полевых и камеральных работ, а также сложившиеся годами традиции части. С 1967 г. ни одна крупная работа не обходится без участия старшего прораба Вячеслава Ивановича Алексеева. Анадырь и Курильские острова, Берингово и Охотское моря, камеральная обработка и обеспечение боевой подготовки сил флота — славный боевой путь отряда и Вячеслава Ивановича. Трудятся, образцово исполняя обязанности: с 1970 г. — старший прораб Елизавета Александровна Мелконян, с 1971 г. — начальник ЭВМ Валентин Иванович Шевелёв, с 1976 г. — старший топограф Константин Иванович Евко, с 1981 г. — инженер Людмила Николаевна Максимова и начальник группы камеральной обработки Антонина Николаевна Зубкова.

Воспитанные на лучших традициях отряда дети офицеров и служащих ЭГО продолжают дело отцов. Сын капитана 1-го ранга В. Д. Фомченко — старший лейтенант С. В. Фомченко исполняет обязанности командира гидрографической партии отряда, совместно с отрядом выполняет задачи офицер ОМО капитан-лейтенант П. А. Черненко — сын капитана 2-го ранга А. М. Черненко. В ЭГО формируются династии гидрографов Шевелёвых и Зеньковых. Исполняли обязанности командиров геодезической партии капитан 1-го ранга А. Ф. Зеньков и капитан-лейтенант Д. Ф. Зеньков, работают в отряде дети В. И. Шевелёва — техник РНП «ГРАС» С. В. Шевелёв, картограф-составитель Н. В. Данилькевич (Шевелёва) и её муж — инженер-программист А. А. Данилькевич.

Командование флота и судоводители положительно оценивают роль и место ЭГО в системе обеспечения безопасности мореплавания Камчатского района гидрографической службы Войск и Сил на Северо-Востоке России. Сделано отрядом для этого немало, но впереди предстоит сделать гораздо больше. Малоизученной остаётся значительная часть Тихого океана, Охотского и Берингова морей, покрытая разряженными галсами маршрутного промера.



**Встреча с ветеранами ЭГО (слева направо):**

первый ряд: Е. А. Мелконян, К. И. Евко, В. И. Шевелёв, А. В. Корольков, А. Ф. Зеньков, А. Н. Зубкова, В. И. Алексеев; второй ряд: С. А. Снопкина, С. В. Сорокина, Г. В. Бабкова, В. А. Гамаюнова, И. А. Ляшенко, С. Б. Глаголева, О. Д. Дубовая, Н. В. Фомченко, Е. Б. Денисова, Е. А. Гаврилова, Л. Н. Максимова; третий ряд: С. В. Шевелёв, М. В. Бовтун, А. Г. Гафиатулин, В. Р. Глаголев, В. И. Сербин, Л. Я. Вольфовский, В. А. Фомичёв, А. А. Ивашкин; четвёртый ряд: А. А. Цариков, М. В. Кудрин, С. В. Фомченко, В. И. Неронов, О. В. Шумилов, А. А. Данилькевич, 22 февраля 2001 г.



**С. А. Соловьёв**



**Ф. Д. Зеньков**



**Н. Н. Грухин**





П. М. Ершов



И. Д. Анучин



Л. Я. Вольфовский



В. М. Михайлов



А. В. Корольков



В. И. Алексеев



Е. А. Мелконян



В. И. Шевелёв

Требует полного обновления большая часть МНК в пределах Дальневосточной экономической зоны Российской Федерации, изданных по гидрографическим работам 1930—1960-х гг. Меняется навигационно-гидрографическая обстановка устьевых участков и фарватеров судоходных рек Камчатки и Чукотки.

В настоящее время для продолжения гидрографических исследований в этом обширном и до сих пор слабо изученном районе Тихого океана и его морей КРГС требуются новые суда и катера, оснащённые современными техническими средствами, а также необходимое количество топлива. Уверенность в том, что ЭГО КРГС в ближайшее время будет востребован и обеспечен всем необходимым, как и ранее, основывается на возрождающемся интересе начальников государственных администраций портов и портпунктов, руководителей государственных и частных компаний транспортного и рыбопромыслового флотов, владельцев причальных сооружений и коммерческих организаций к проведению постоянных гидрографических работ в районах интенсивного судоходства для обеспечения безопасности мореплавания. Понимая это, коллектив отряда с уверенностью смотрит в будущее, трудится, не покладая рук, над повышением эффективности гидрографического производства и рвётся в море для продолжения работ в интересах общего мореплавания и обеспечения обороноспособности дальневосточных рубежей Российской Федерации.

## Приложения

### Использованные сокращения

ВВМУ	— высшее военно-морское училище
ВРМ	— векторный радиомаяк
ВС	— вооружённые силы
БГК	— большой гидрографический катер
ГС	— государственная геодезическая сеть
ГПБ	— гидрографический промерный бот
ГС	— гидрографическое судно
ГиСу	— гидрографическое исследовательское судно
ГУГК	— Главное управление геодезии и картографии
ГУНиО	— Главное управление навигации и океанографии
ГШИ	— гидроштурманское имущество
КВФ	— Камчатская военная флотилия
КИП	— картоиздательское производство
КРГС	— Камчатский район гидрографической службы
НГГМО	— навигационно-гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение

НГО	— навигационно-гидрографическое обеспечение
МГК	— малый гидрографический катер
МНК	— морские навигационные карты
НТУ	— наимизший теоретический уровень
ОГО	— отдельный гидрографический отряд
ОИС	— океанографическое исследовательское судно
ОМО	— отдельный маневренный отряд
ОРНС	— отдельная радионавигационная система
ПС	— положение сомнительное
РГС	— район гидрографической службы
РНП	— радионавигационная партия
РНС	— радионавигационная система
СС	— существование сомнительно
ТГО	— топогеофизическое обеспечение
ТОФ	— Тихоокеанский флот
ТОЭ	— Тихоокеанская океанографическая экспедиция
УВК	— универсальный вычислительный комплекс
УГС	— управление гидрографической службы
ЦКП	— Центральное картографическое предприятие
ЧФ	— Черноморский флот
ЭВМ	— электронно-вычислительная машина
ЭГО	— экспедиционный гидрографический отряд

### Командиры отряда

— с 1967 по 1971 г. — Сергей Алексеевич Соловьёв, капитан 2-го ранга, с 1971 по 1974 г. командовал топографическим отрядом океанографической экспедиции ЧФ;

— с 1971 по 1974 г. — Фёдор Дмитриевич Зеньков, капитан 1-го ранга, командовал специальной океанографической экспедицией ЧФ, созданной для работ в Эфиопии на Африканском континенте;

— с 1979 по 1984 г. — Игорь Дмитриевич Анучин, капитан 1-го ранга, с 1987 по 1992 г. командовал КРГС.

### Командиры гидрографических партий

— с 1967 по 1971 г. — Анатолий Васильевич Казанов, продолжил службу в составе специальной океанографической экспедиции на Кубе;

— с 1967 по 1971 г. — Евгений Андреевич Денисюк, поступил в Военно-морскую академию им. Н. Г. Кузнецова;

— с 1971 по 1974 г. — Евгений Семёнович Игнатов, продолжил службу в отделе кадров КВФ;

— с 1971 по 1977 г. — Владимир Евгеньевич Вихров, капитан 2-го ранга, исполнял обязанности заместителя начальника КРГС по материально-техническому обеспечению;

— с 1977 по 1982 г. — Анатолий Габбасович Гафиатулин, капитан 1-го ранга, исполнял обязанности заместителя начальника КРГС и далее — начальника отдела штаба войск и сил на Северо-Востоке России;

— с 1979 по 1986 г. — Владимир Иванович Якухин, капитан 1-го ранга, служит в Главном штабе ВМФ;

— с 1984 по 1988 г. — Валентин Дмитриевич Балыкин, капитан 1-го ранга, окончил военно-морскую академию им. Н. Г. Кузнецова, служит в ГУНиО Министерства обороны;

— с 1986 по 1991 г. — Вадим Рэмович Глаголев, капитан 2-го ранга, заместитель начальника КРГС по материально-техническому обеспечению;

— с 1988 по 1992 г. — Александр Геннадьевич Алтунин, капитан 2-го ранга, заместитель начальника 1-й ТОЭ;

— с 1993 по 1994 г. — Марат Вячеславович Кудрин, капитан 2-го ранга, служит в штабе войск и сил на Северо-Востоке России.

### **Командиры геодезической партии**

— с 1973 по 1976 г. — Владимир Александрович Фомичёв, капитан 2-го ранга, исполнял обязанности начальника отделения маячной службы КРГС;

— с 1976 по 1981 г. — Сергей Сергеевич Постников, капитан 3-го ранга, исполнял обязанности командира РНС «Марс-75» КРГС;

— с 1981 по 1984 г. — Валерий Дмитриевич Фомченко, капитан 1-го ранга, заместитель начальника ЦКП ВМФ.

— с 1984 по 1985 г. — Андрей Фёдорович Зеньков, капитан 1-го ранга, начальник КРГС.

### **Командиры гидрологической партии**

— с 1976 по 1981 г. — Аркадий Михайлович Черненко, капитан 2-го ранга, служил в научно-исследовательском институте ВМФ;

— с 1981 по 1983 г. — Николай Алексеевич Игнатъев, капитан 2-го ранга, исполнял обязанности начальника склада гидроштурманского имущества КРГС;

— с 1985 по 1988 г. — Олег Владимирович Коробицин, капитан 3-го ранга, служил в материально-техническом обеспечении КРГС;

— с 1991 по 1997 г. — Денис Брониславович Яворский, капитан 3-го ранга, командовал отдельным гидрографическим отрядом КВФ.

### **Биографические сведения о командирах и сотрудниках ЭГО**

*Соловьёв Сергей Алексеевич*, капитан 2-го ранга, первый командир ЭГО с 1968 по 1971 г. В 1947 г. начал офицерскую службу во Владивостоке в 1-й Тихоокеанской гидрографической экспедиции. Выполнял прибрежный промер у островов Курильской гряды Шумшу, Параму-

шир, Кунашир и Итуруп, а также в заливе Юнгхинг и в порту Вонсан Северной Кореи. Затем командовал первой на ТОФ отдельной радиодальномерной гидрографической партией «Координатор». Переведён в ГС ЧФ. С 1962 г., после её значительного сокращения, переведён на ТОФ на должность начальника склада ГШИ КРГС. В 1964 г. командовал объединённой группой разнородных сил ГС ТОФ и выполнял самое сложное по тем временам навигационно-гидрографическое обеспечение (НГО) по прокладке правительственной морской кабельной магистрали в Охотском море. Далее исполнял обязанности начальника гидрографического отделения КРГС. С 10 мая 1968 г. формировал ЭГО, создавал коллектив гидрографов-единомышленников из офицерского и гражданского персонала КРГС. Под его командованием ЭГО становится подразделением, способным выполнить исследования в любом заданном районе океана, и выполняет работы на реках Анадырь, Великая, Канчалан Чукотского полуострова. С 1971 по 1974 г. командует топогеодезическим отрядом океанографической экспедиции ЧФ и увольняется из рядов ВС по возрасту.

*Зеньков Фёдор Дмитриевич* (1933—1994), капитан 1-го ранга, командир ЭГО с 1971 по 1974 г. В 1957 г. окончил с отличием гидрографический факультет ВВМУ в Калининграде, направлен для прохождения службы на ТОФ в КРГС. С 1957 по 1967 г. — помощник, старший помощник, командир гидрографической партии отдельного маневренного дивизиона гидрографического обеспечения КВФ (ОМДГО, переименован в ОМО), с 1967 по 1974 г. — заместитель командира, командир ЭГО. В 1974 г. переведён на должность командира гидрографического отряда океанографической экспедиции ЧФ. В 1980-е гг. формировал и командовал специальной океанографической экспедицией ЧФ для работы за рубежом. За десять лет службы в ОМДГО КВФ получил прекрасную боевую выучку, успешно выполнял НГО и топогеофизическое обеспечение (ТГО) сил КВФ, освоил весь комплекс гидрографических исследований. Принимал активное участие в формировании ЭГО. Под его командованием отряд стал элитным подразделением КРГС. Выполнял гидрографические исследования на реках Анадырь, Великая, Канчалан, в заливе Онемен (1967—1970). Под его командованием ЭГО приступил к снятию с МНК навигационных опасностей с отметками «ПС» и «СС» в зоне ответственности КРГС (с 1971), выполнил гидрографические работы в Авачинском заливе Тихого океана (1971), исследовал устьевые участки рек на западном побережье Камчатки (1971—1974), фарватер Анадырского лимана (1972), подходы к посёлку Байково, порту Северо-Курильск во Втором Курильском проливе (1973). Несмотря на нестабильную военнополитическую обстановку и непривычный климат специальная океанографическая экспедиция ЧФ под его командованием выполнила гидрографические исследования в Красном море, на побережье и в прибрежных водах Эфиопии. Там же им впервые в ГС ВМФ был применён метод транслокации с использованием спутниковых радионавигационных

систем для создания геодезической опоры. Ветеран КВФ, награждён орденом Красной Звезды. В 1983 г. уволился из рядов ВС по возрасту, но продолжил трудиться в океанографической экспедиции ЧФ ведущим специалистом отделения камеральной обработки.

*Грухин Николай Николаевич*, капитан 2-го ранга, командир ЭГО с 1974 по 1977 г. Прибыл на должность командира отряда из ГС ЧФ. Отличался высокой требовательностью к себе и подчинённым, готовностью личным примером повести за собой личный состав отряда. Под его командованием по специальному постановлению правительства выполнены исследования вдоль западного и северного побережья Охотского моря в устьевых участках рек от посёлка Чумикан до посёлка Усть-Хайрюзово, а также на Северных Курилах и в Карагинском заливе Берингова моря. Под его руководством за навигацию 1976 г. выполнен объём работ, запланированный ЭГО на два года. Награждён орденом Боевого Красного Знамени. В 1977 г. уволен из рядов ВС по возрасту.

*Ершов Павел Михайлович*, капитан 2-го ранга, командир отряда в 1978 г. Прибыл в отряд с должности начальника отделения навигационного оборудования КРГС. Под его командованием проведены работы в Камчатском заливе на подходах и в порту Усть-Камчатск, в бухтах Саранной и Вилючинской Тихого океана, у острова Ратманова в Беринговом проливе. В начале 1979 г. уволен из рядов ВС по возрасту.

*Анучин Игорь Дмитриевич* (1946—1992), капитан 1-го ранга, командир ЭГО с 1979 по 1984 г. В 1969 г. окончил гидрографический факультет ВВМУ им. М. В. Фрунзе и направлен для прохождения службы на ТОФ в КРГС. С 1969 по 1971 г. — помощник начальника гидрографического отделения КРГС. С 1972 по 1973 г. в составе сводного отряда ВМФ выполнял специальное задание правительства СССР в порту Хайфон (Вьетнам) по оказанию интернациональной помощи вьетнамскому народу в период борьбы с американскими агрессорами, с 1974 по 1984 г. — командир гидрологической партии, заместитель командира, командир ЭГО, с 1984 по 1992 г. — заместитель начальника, начальник КРГС. Освоил весь комплекс гидрографических исследований. Выполнял гидрографические работы в северной части Охотского моря, в прибрежных районах Курил, Камчатки и Чукотки. Под его руководством и при непосредственном участии произведены исследования в Пенжинском заливе (1979), у мыса Левашёва Охотского моря (1980—1982), в проливах Курильских островов Надежды, Севергина и Рикорда (1983), завершены многолетние работы по обследованию и снятию с МНК навигационных опасностей с отметками «ПС» и «СС» в зоне ответственности КРГС (1983). Является одним из инициаторов выполнения многолетних гидрографических исследований Авачинской губы. Провёл со специалистами ЭГО серьёзные научные исследования по определению нуля глубин в северной части Берингова моря и выдал рекомендации по его определению и практическому использованию. Положил начало создания базы гидрологических данных многочисленных уровней наблюдений ЭГО по

побережью Тихого океана, Берингова и Охотского морей в зоне ответственности КРГС. Благодаря глубоким теоретическим знаниям гидрографии, большому практическому опыту выполнения комплекса гидрографических исследований, прекрасным организаторским способностям, порядочности и корректности во взаимоотношениях с людьми, независимо от подчинённости, завоевал высокий авторитет среди гидрографов КРГС. Награждён орденом Красной Звезды и медалью правительства Социалистической Республики Вьетнам «За боевое содружество в борьбе с американским агрессором». Ветеран КВФ и ЭГО. Скоропостижно скончался в 1992 г., будучи в расцвете творческих сил. По инициативе коллектива ЭГО память увековечена на МНК 65280, 68280 в названии скалистого рифа «Камни Анучина» на входе в горло Авачинской губы Тихого океана.

**Постановление правительства Российской Федерации  
«О присвоении имён российских исследователей С. А. Фридмана,  
И. Д. Анучина и Р. М. Деменицкой географическим объектам  
в Арктике, Тихом и Атлантическом океанах»**

В целях увековечения памяти российских исследователей Арктики, Тихого и Атлантического океанов С. А. Фридмана, И. Д. Анучина и Р. М. Деменицкой Правительство Российской Федерации постановляет принять представленные Федеральной службой геодезии и картографии России предложения Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации о присвоении наименований... «камни Анучина» — безымянному скалистому подводному рифу в Авачинском заливе Тихого океана с координатами 52°52'15" северной широты и 158°39'18" восточной долготы...

Председатель Правительства Российской Федерации

*Е. Примаков*

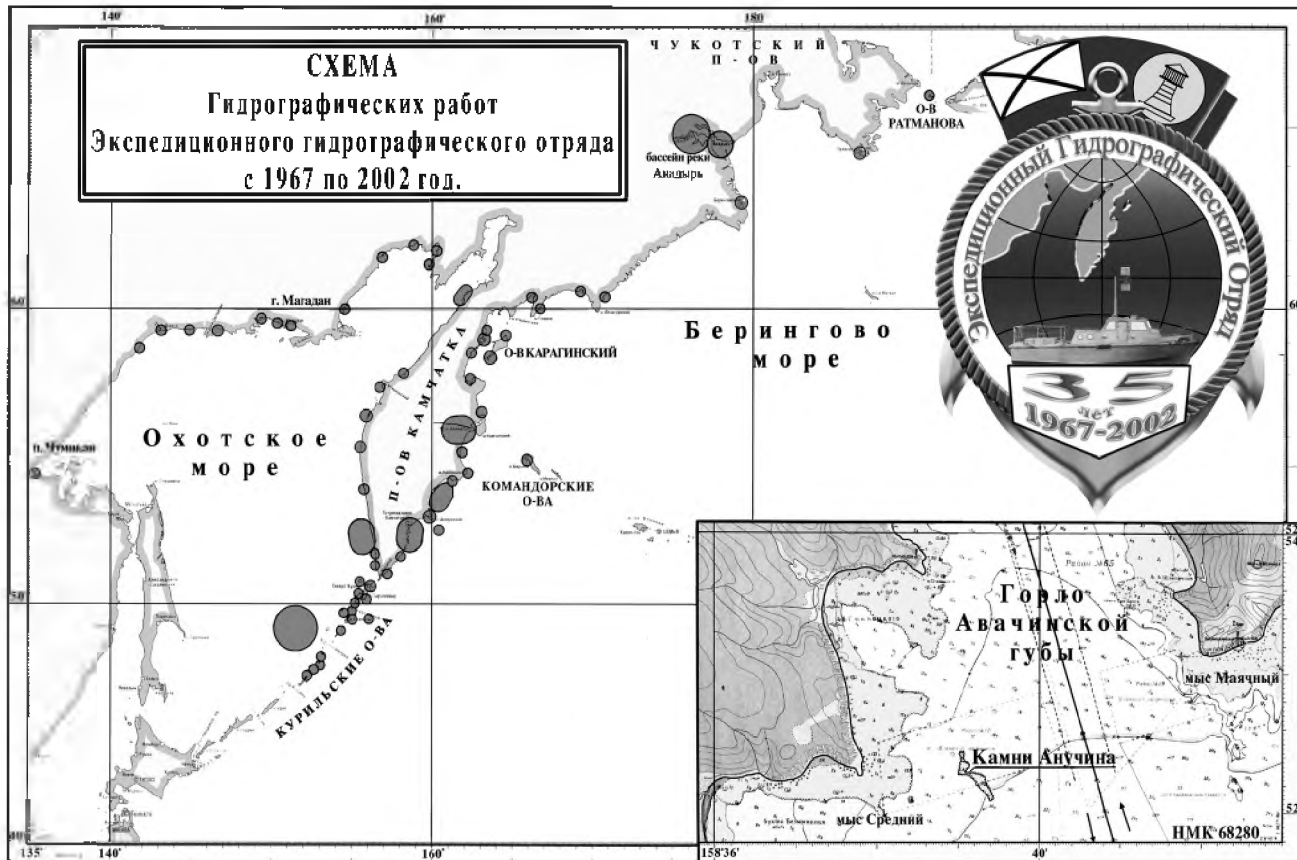
Москва, 30 декабря 1998 г., № 1587

*Вольфовский Лев Яковлевич*, капитан 2-го ранга, командир ЭГО с 1984 по 1988 г. В 1966 г. окончил Арктический факультет ЛВИМУ им. С. О. Макарова, призван в ВМФ и инженер-лейтенантом направлен для прохождения службы в 1-ю ТОЭ. С 1966 по 1983 г. — помощник, старший помощник, командир гидрографической партии, начальник отделения камеральной обработки, командир гидрографического отряда 1-й ТОЭ. В 1984 г. переведён в КРГС на должность командира ЭГО. Освоил весь комплекс гидрографических исследований. Выполнял гидрографические работы в заливе Онемен (1967), у побережий Камчатки, Приморского края, острова Сахалин и Курильских островов, в северной части Корейского пролива Японского моря, в Пенжинском заливе Охотского моря, в районе островов Общества на Императорском хребте и рифах Филиппинского моря. Руководил исследованиями озера Байкал, в Филиппинском, Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях. В 1983 г. командовал навигационно-

гидрографическим отрядом ГС ТОФ по поиску сбитого в воздушном пространстве СССР южнокорейского самолета «Боинг-747» в районе острова Монерон Татарского пролива Охотского моря. Будучи командиром ЭГО, руководил исследованиями реки Камчатка (1984), в бухтах Асаха, Берёзовая, Мутная, Железная, Саранная, Бечевинская восточного побережья Камчатки (1985, 1987), рек Великая и Канчалан бассейна реки Анадырь, залива Онемен (1986), бухты Крашенинникова — пункта основного базирования флотилии атомных подводных лодок ТОФ (1988) и Раковой (1985) Авачинской губы. Формировал в ЭГО комплексные гидрографические партии для выполнения исследований в районах, отдалённых от основного пункта базирования КРГС, партию магнитной съёмки (1985), гараж для оперативного решения вопросов по материально-техническому обеспечению отряда. Являлся одним из инициаторов проведения многолетних гидрографических исследований Авачинской губы. Решил организационные вопросы по перебазированию ЭГО на новое место дислокации. Ветеран ГС ТОФ. Награждён орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени. В 1988 г. уволен из рядов ВС по возрасту, но в течение двух лет руководил группой камеральной обработки ЭГО.

*Михайлов Вячеслав Михайлович*, капитан 2-го ранга, командир ЭГО с 1988 по 1991 г. В 1970 г. окончил Арктический факультет ЛВИМУ им. С. О. Макарова, призван в ВМФ и инженер-лейтенантом направлен для прохождения службы на ТОФ в КРГС. С 1970 по 1974 г. — помощник, старший помощник командира гидрографической партии ОМО КВФ, с 1974 по 1991 г. — командир гидрографической партии, заместитель командира, командир ЭГО. Освоил весь комплекс гидрографических исследований. Успешно выполнял задачи по НГО и ТГО сил КВФ ТОФ. Выполнял гидрографические работы в прибрежных районах Камчатки, Чукотки, Курильских островов, в Охотском море, у островов Беринга и Карагинский, на реке Канчалан, притоке реки Анадырь. Неоднократно производил оплавывание и сбор сведений для корректуры лоций Берингова и Охотского морей. Собрал богатый фотоматериал для иллюстраций пособий для мореплавания и по истории отряда. Под его руководством комплексная гидрографическая партия из состава ЭГО и ОМО в 1985 г. приступила к выполнению многолетних исследований Авачинской губы с бухты Раковой. На протяжении двенадцати лет добросовестно исполнял обязанности заместителя командира ЭГО и руководил обработкой материалов гидрографических исследований отряда. Под его командованием были завершены работы в бухте Крашенинникова и выполнены работы в бухте Богатырёвка Авачинской губы (1989), в бухте Моржовая Тихого океана, на подходах и в порту Северо-Курильск (1990), начаты работы на всей акватории Авачинской губы (1991). Силами личного состава отряда хозяйственным способом ввёл в эксплуатацию первую очередь служебных помещений в новом здании части. Ветеран КВФ и ЭГО. В 1991 г. уволен из рядов ВС по возрасту.





*Корольков Алексей Викторович*, капитан 2-го ранга. Командир ЭГО с 1991 по 2002 г. В 1979 г. окончил с отличием гидрографический факультет ВВМУ им. М. В. Фрунзе. С 1979 по 1981 г. и с 1983 по 1985 г. — помощник, старший помощник, командир гидрографической партии ОМО КВФ, с 1981 по 1983 г. — помощник начальника гидрографического отделения КРГС. С 1985 по 2002 г. — командир геодезической партии, заместитель командира, командир ЭГО. Освоил весь комплекс гидрографических исследований. С 1985 г. принял непосредственное участие в многолетних исследованиях Авачинской губы, выполнял задачи по НГО и ТГО сил КВФ на Камчатке и Северных Курилах, геодезические работы на Чукотке с целью картоиздания реки Канчалан (1986), участвовал в оплавывании лоций Берингова и Охотского морей, руководил комплексными гидрографическими партиями ЭГО по исследованию бухт Бечевиная (1987), Крашениникова (1988), Моржовая (1990) Тихого океана. Является инициатором гидрографических исследований Авачинской губы с целью издания МНК для общего мореплавания. Под его командованием отряд полностью завершил гидрографические исследования подходов и свободной акватории Авачинской губы (1992—1996), Кроноцкого залива (1992—1994), а с 1997 г. приступил к работам по корректуре МНК в прибрежных к Камчатке районах Тихого океана и Охотского моря. Под его руководством при полном отсутствии финансирования личным составом ЭГО введена вторая очередь служебных помещений в новом здании части (1993), оборудовано место базирования малых гидрографических катеров (1994), без привлечения заводских специалистов проведены монтажные, пусконаладочные работы и введён в эксплуатацию одним из первых в ГС ВМФ универсальный вычислительный комплекс «Лидер-04» (1996). При выполнении этих несвойственных для отряда работ были сэкономлены значительные государственные средства. За счёт полученных внебюджетных средств, заработанных отрядом при оказании информационных услуг потребителям, к 2001 г. оснастил отряд современной вычислительной техникой и средствами связи. Более десяти лет командуя отрядом в условиях политической нестабильности в стране, ограниченного финансирования и снабжения флота, сохранил материально-техническую базу отряда, традиции и коллектив ЭГО, способный качественно и в полном объёме ежегодно выполнять задачи командования по гидрографическим исследованиям с целью картоиздания в любом заданном районе океана. Ветеран КВФ и ЭГО, историкограф отряда.

*Алексеев Вячеслав Иванович*, старший прораб гидрографической партии. В 1964 г. начал срочную службу матросом в гидрографической партии ОМО КВФ. В 1967 г. прикомандирован к ЭГО на период выполнения работ в бассейне реки Анадырь, тогда же демобилизован, поступил на работу и продолжал непрерывно трудиться в ЭГО на протяжении тридцати пяти лет. В составе группы гидрографов выполнил промер на первом планшете отряда в заливе Онемен. Принимал активное

участие практически во всех полевых работах отряда. Выполнял гидрографические работы дважды на реках бассейна реки Анадырь, в прибрежных районах Тихого океана, Берингова и Охотского морей, в проливах Курильских островов: Первый, Второй, Четвёртый, Севергина, Надежды и Рикорда. С 1985 по 1995 г. выполнил значительный объём работ в Авачинской губе. По окончании всех полевых работ ЭГО принимал активное участие в обработке материалов и редактировал отчётные планшеты. Успешно выполнял задачи по НГО сил КВФ. Благодаря доброму отношению к людям, высоким профессиональным качествам и трудолюбию его промерная группа всегда добивалась наивысшей производительности труда, а полевые материалы отличались высоким качеством. Передовик производства, ветеран ЭГО. За трудовые заслуги, длительную и безупречную работу, высокий профессионализм, добросовестное исполнение служебных обязанностей награждён медалью «XX лет победы над фашистской Германией» и почётной грамотой ГК ВМФ и ЦК профсоюза рабочих и служащих ВМФ.

*Мелконян Елизавета Александровна*, старший прораб геодезической партии. В 1967 г. окончила Семипалатинский топографический техникум. С 1965 по 1969 г. работала на предприятиях ГУГК, занималась развитием государственной геодезической сети в районе озера Байкал для строительства Байкало-Амурской магистрали, на западном побережье Охотского моря, в Хабаровском крае и Якутии. С 1970 г. постоянно работала в ЭГО, исполняла обязанности инженера, старшего инженера, старшего прораба геодезической партии. Выполняла нивелировку, топогеодезические работы для плано-высотного обоснования промера на Чукотке, восточном и западном побережье Камчатки, на северном и западном побережье Охотского моря, на островах Шумшу, Парамушир, Харимкотан, Экорма. В период работы в ЭГО занималась камеральной обработкой материалов гидрографических исследований. С 1991 г. принимала самое активное участие в обработке материалов гидрографических исследований Авачинской губы. Передовик производства, ветеран ЭГО. За личные трудовые заслуги, длительную и безупречную работу, высокий профессионализм, добросовестное исполнение обязанностей награждена медалью «Ветеран труда», а также почётной грамотой ГК ВМФ и ЦК профсоюза рабочих и служащих ВМФ.

*Шевелёв Валентин Иванович*, с 1993 г. начальник УВК «Лидер-04». С 1971 по 1979 г. — техник, инженер геодезической партии, с 1980 по 1993 г. — начальник радионавигационной партии «ГРАС». Непрерывно трудился в отряде более тридцати лет, участвовал практически во всех полевых работах отряда в прибрежных районах Берингова и Охотского морей, Тихом океане. Выполнял геодезические и гидрографические работы на побережье и в районах западного и восточного побережья Камчатки, в устьевых участках рек северного и западного побережья Охотского моря, на Чукотке, Карагинском острове и островах Курильской гряды: Шумшу, Парамушир, Онекотан, Матуа, Расшуа,

Кетой. Выполнял радионавигационное обеспечение гидрографических исследований бухт восточного побережья Камчатки, Авачинской губы, реки Камчатки с использованием РНС «ГРАС». Успешно решал задачи по радионавигационному, НГО и ТГО сил ТОФ. Освоил эксплуатацию и ремонт всех технических средств отряда, в кратчайшие сроки внедрил РНС «ГРАС», что позволило с 1980 г. значительно увеличить производительность и объёмы плановых гидрографических исследований ЭГО. Разработал и внедрил в технические средства отряда более тридцати рационализаторских предложений. К 1996 г. без заводских специалистов произвёл монтажные, пуско-наладочные работы и совместно со специалистами ЭГО ввёл в эксплуатацию одним из первых в ГС ВМФ универсальный вычислительный комплекс «Лидер-04», далее с 1997 г. возглавил автоматизированную обработку материалов гидрографических исследований на этом комплексе. В последние годы успешно занимался переводом программного обеспечения для автоматизированной обработки исследований на ПЭВМ и разработкой новых программных продуктов. Ветеран ЭГО, передовик производства и почётный рационализатор КРГС. За внедрение в производство новой техники награждён орденом «Знак Почёта».

# О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

А. Г. ГАФИЯТУЛИН

## УЧАСТИЕ КАМЧАТСКОЙ ФЛОТИЛИИ В ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ АРАБСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ ЕГИПЕТ В РАЗМИНИРОВАНИИ СУЭЦКОГО ЗАЛИВА

В 1996 г., в год 300-летия Российского флота, мне как воину-интернационалисту, ветерану боевых действий, участнику боевого траления в Суэцком заливе в 1974 г. предложили выступить с докладом на научной конференции «Российский флот и история Камчатки», проходившей 17—18 октября 1996 г. в Камчатской областной научной библиотеке имени С. П. Крашенинникова. Тезисы докладов конференции в 1997 г. выпустило книжное издательство «Камчатский печатный двор».

К сожалению, в Военно-историческом музее Камчатской военной флотилии (КВФ) имелось мало материалов об участии личного состава в разминировании Суэцкого залива. Немного сведений удалось найти в архиве КВФ. Экспонаты и материалы об участии в 1974 г. тральщиков флотилии в разминировании зоны Суэцкого залива были уничтожены в результате пожара в музее соединения кораблей охраны водного района (ОВР).

Воспоминаниями о событиях двадцатилетней давности я поделился с участниками конференции, воспользовавшись своими дневниковыми записями, вырезками из газет, которые собрал мой отец, ветеран КВФ, участник Курильского десанта и боевого траления Авачинского залива в 1945—1946 гг.

Об участии отряда тральщиков Краснознамённого Тихоокеанского флота (ТОФ) в разминировании Суэцкого залива в 1975 г. рассказывает книга «Галсами мужества», в которой военные журналисты немало рассказали и о работе личного состава КВФ при боевом тралении. Эта книга, выпущенная во Владивостоке Дальневосточным книжным издательством тиражом пятнадцать тысяч экземпляров, в настоящее время является библиографической редкостью.

На ваш суд, уважаемые читатели, выношу воспоминания о событиях уже далёкого 1974 г., дополненные фотографиями и материалами из личного архива.

В ходе войны между Израилем и Арабской Республикой Египет (АРЕ) в 1973 г. Суэцкий залив был заминирован египетским флотом. Минные постановки производились в ночное время с небольших рыболовных судов без точного определения места. В ряде случаев за борт под обстрелом израильской авиации сбрасывались окончательно не приготовленные мины. Было выставлено пять банок с минами советского производства КБ «Краб» (якорная) и АМД-2-500 (донная). Якорные мины имели положительную плавучесть и устанавливались на определённом заглублении на якорях, на водной поверхности их было не видно. Донные мины сбрасывались на соответствующих глубинах на морское дно. Карт, документации и схем минных постановок не имелось.

Мины могли взрываться при соприкосновении с корпусом, либо их взрыватели срабатывали от шумов винтов, от воздействия электромагнитного поля, от гидродинамического возмущения в воде при ходе корабля. На донных минах устанавливались приборы кратности. Они могли пропустить, например, два корабля, а под третьим взрывали мину.

Минные заграждения стали препятствием для судоходства в зоне подходов к Суэцкому каналу — основному морскому торговому пути между Европой и Азией. Наибольшее количество мин было поставлено в проливе Губаль. 26 октября 1973 г. здесь на двух минах подорвался и затонул израильский танкер «Sirius» под либерийским флагом водоизмещением сорок две тысячи тонн.

Первые попытки протралить судоходные участки пролива Губаль своими силами весной 1974 г. окончились для военноморских сил Египта на Красном море подрывами двух тральщиков. Египтяне вытралили семь мин КБ «Краб», из которых одну не смогли уничтожить и потеряли.

Правительство АРЕ обратилось с просьбой к правительству СССР об оказании помощи в разминировании Суэцкого залива. Несмотря на то, что СССР в конце 1973 г. остановил всю военную помощь Египту из-за похолодания отношений между странами, начавшегося в 1972 г., правительство СССР в мае 1974 г. приняло решение о безвозмездном разминировании залива. В соответствии с директивой Главного штаба ВМФ СССР с 23 мая по 3 июня 1973 г. на ТОФ был сформирован отдельный отряд траления, состоявший из дивизиона траления и отряда судов обеспечения.

В состав дивизиона траления вошли два морских тральщика КВФ МТ-104 и МТ-66 под командованием капитанов 3-го ранга В. К. Лунькова и В. Н. Свиридова. В обеспечении принимали учас-

тие суда КВФ: танкер «Дунай» (командир капитан 3-го ранга А. Алёхин) и дизель-электроход КИЛ-27 (капитан А. Ф. Морозов).

Для навигационно-гидрографического обеспечения боевого траления из офицерского состава гидрографической службы (ГС) флотилии была сформирована гидрографическая партия под командованием капитан-лейтенанта Вячеслава Анатольевича Солодова. Старшим помощником командира был лейтенант Юрий Григорьевич Цуркин, помощниками — старший лейтенант Геннадий Петрович Киселёв и лейтенант Анатолий Габбасович Гафиатулин.

Офицеры ГС В. А. Солодов, Ю. Г. Цуркин и А. Г. Гафиатулин вышли из Петропавловска во Владивосток на сухогрузе «Виталий Кручина», а Г. П. Киселёв сопровождал аппаратуру и имущество партии на МТ-66.

По прибытии во Владивостоке со складов ГС ТОФ нам выдали дополнительно приборы и инструменты, в том числе недавно поступивший на вооружение радиодальномер геодезический (РДГ), а также всевозможные журналы для записей наблюдений, расходные материалы и прочее, без чего гидрографы на полевых работах в автономных условиях обойтись не могут.

В этот же период мы заполнили массу всевозможных анкет со сведениями о нас и наших близких родственниках.

Начальник ГС ТОФ контр-адмирал Баранов напутствовал нас подходящими к случаю наставлениями и добрыми пожеланиями.

3 июня в десять часов отряд кораблей траления под командованием командира капитана 1-го ранга Александра Николаевича Аполлонова ушёл от родных берегов.

На построении перед отходом кораблей командующий ТОФ вице-адмирал В. Маслов объявил всему личному составу отряда о задании советского правительства по разминированию Суэцкого залива, что путь наш в пять тысяч миль лежит по Южно-Китайскому морю, Тихому и Индийскому океанам в порт Хургада АРЕ. Только здесь я узнал, что мы идём в Красное море, до этого момента предполагал, что боевое траление будет в Демократической Республике Вьетнам, где гидрографическое обеспечение в период боевых действий в 1972—1973 гг. выполнял офицер ГС КВФ старший лейтенант Игорь Дмитриевич Анучин. За это он был награждён орденом Красной Звезды, а правительством Вьетнама — медалью «За боевое содружество в борьбе с американскими агрессорами».

На переходе из Владивостока в Красное море для экономии моторесурса главных двигателей тральщиков их буксировали

танкер «Дунай», МБ-175, ПМ-156, суда различных советских пароходств.

Офицеры гидрографической партии с техникой и имуществом были размещены на МТ-66. Поход отряда кораблей через два океана был непростым: выматывали шторма, высокие влажность и температура. Перед выходом из Владивостока на корабле установили кондиционер, который постоянно выходил из строя. Жару и влажность тропиков мы ощутили уже после первой недели похода.

Командир партии В. А. Солодов организовал подготовку к предстоящим работам: геодезические расчёты, вычисления и изготовление тральных планшетов. В связи с тем, что подготовленные ещё на Камчатке планшеты из-за высокой влажности пришли в негодность, их пришлось переделывать уже в морских условиях. Из каюты, в которой нас разместили, почти ежедневно разносился по кораблю треск арифмометров (так называемый «Железный Феликс» был тогда основным вычислительным инструментом) и шуршание страниц тригонометрических таблиц, инструкций и пособий. А когда наклеивали ватман на алюминиевые основы планшетов, то запах столярного клея и скипидара распространялся из каюты, словно из столярной мастерской.

Среди офицеров-гидрографов никто не имел опыта боевого траления. Небольшой опыт учебного траления морских мин мы имели, но это были учения, проходившие в рамках действующих инструкций и наставлений. Мне, например, в период стажировки на пятом курсе училища пришлось участвовать в постановке морским тральщиком Северного флота учебной мины, а затем её траления.

То, что координирование при боевом тралении имеет много общего с координированием при промере глубин, облегчало нашу задачу при подготовке к предстоящим работам. В. А. Солодов имел за плечами большой опыт навигационно-гидрографического обеспечения сил КВФ и флотилии подводных лодок, под его руководством и непосредственном участии были выполнены сотни километров промера глубин в прибрежной зоне Камчатки, в пунктах базирования сил флота. Это вселяло уверенность, что с задачей по обеспечению координирования тральщиков в Суэцком заливе мы справимся.

В течение сорока дней перехода на наших глазах проходило становление экипажа МТ-66, командира корабля капитана 3-го ранга В. Н. Свиридова и старшего помощника старшего лейтенанта С. Ф. Михайлова, дивизионного штурмана старшего лейтенан-



та Н. Я. Усольцева и штурмана лейтенанта С. В. Туганова, моего однокурсника по ВВМУ имени М. В. Фрунзе командира БЧ-2-3 лейтенанта С. А. Сагитова и старшины команды минеров мичмана Ф. Г. Джигароса.

Среди личного состава тральщиков только на МТ-104 был участник боевого траления старшина команды минёров мичман Борис Сергеевич Пигалин. Он начинал службу на Балтике в 1944 г. и за боевые операции был награждён орденом Красной Звезды. В составе отряда кораблей траления боевой опыт также имели капитан 1-го ранга А. Н. Аполлонов (в 1952—1953 гг. участвовал в тралении на Тихом океане) и капитан 2-го ранга В. Л. Колобов (в 1952—1953 гг. на Балтийском море).

Тренировки и учения экипажей тральщиков на переходе, несмотря на сложные климатические условия и штормовую погоду, позволили подготовить личный состав и технику к боевому тралению, которое началось через день после прибытия отряда кораблей в порт Хургада.

Из дневника капитана 1-го ранга А. Н. Аполлонова:

*«14 июля 1974 г. Прибыли в Хургаду, бросили якоря на рейде. За кормой осталось более 5 000 миль. Нас изрядно потрепали шторма, пришлось уходить от тайфунов... От машинистов потребовалось виртуозное мастерство (когда корабль поднимает волна, и он словно зависает в воздухе, то, чтобы его не перевернуло, надо в это мгновение успеть запустить двигатели...) Попались буксиры... Часто на кораблях невозможно было доставить воду и продукты питания... Сколько было таких моментов, когда сердце останавливалось, когда казалось, что крохотные наши кораблики уже не смогут противостоять бешеному натиску волн и ветра. Но я счастлив: моряки все как один с честью выдержали испытание на волю и мужество...»*

*15 июля 1974 г. Так долго мечтали о Хургаде, а прибыли — столько проблем навалилось: в порту нет кранов, с рейда вручную надо перегрузить около тысячи тонн крупногабаритных грузов. Хургада — фронтовой город, здесь трудно с водой и продуктами питания, надо создавать свою базу снабжения. Сколько возникло этих “надо”, а времени в обрез...»*

С Ю. Г. Цуркиным 15 июля я координировал постановку швартовых бочек стенда размагничивания. В это время корабли пополняли запасы и окончательно готовились к боевому тралению.

Первые галсы с тралами были проложены 16 июля двумя морскими тральщиками (МТ). Корабли шли уступом, боковой ветвью

трала перекрывая предполагаемую границу минной банки. На головном тральщике «Сахалинский комсомолец», где был развёрнут штаб командира отряда траления, В. А. Солодов прокладывал тральные галсы на топографической карте и давал указания рулевому по удержанию корабля на заданном курсе. Данными для определения места тральщика служили измерения горизонтальных углов, выполненные с помощью навигационных секстанов. Углы измерялись между ориентирами на соседних островах, которые были нанесены на топографических картах. На первом же галсе выявилось несоответствие отмеченных на картах островов с их фактическим положением. Пришлось сразу же видоизменять организацию работы, и определение мест тральщика на тральном галсе производить по ориентирам близлежащего острова Губаль. Одновременно с замерами одного из горизонтальных углов (второй угол измерял В. А. Солодов), мне приходилось периодически определять место второго тральщика и тренировать группу штурманского расчёта корабля по измерению горизонтальных углов секстаном.

Штурманам при нахождении места положения корабля чаще всего приходилось использовать радиолокацию либо пеленгатор. Навыки в работе с секстаном по определению высот светил (вертикальные углы) у большинства из них остались на уровне штурманской практики в курсантские годы, а секстан в руках некоторые штурманы держали лишь тогда, когда носили его на проверку в штурманские мастерские. Ввиду простоты устройства секстана и в то же время достаточной для ряда выполняемых работ точностью его измерений, а также надёжностью использования в любых климатических условиях гидрографы семидесятых так же, как и наши предшественники, без секстана при определении места положения почти не обходились.

Надо отдать должное усердию личного состава штурманской боевой части «Сахалинского комсомольца», которую возглавлял старший лейтенант Юрий Дмитриев. Уже к исходу первого дня траления все, кто прошёл обучение, уверенно и достаточно точно измеряли углы секстаном при определении места тральщика. В дальнейшей работе при тралении уступом эти навыки имгодились для оценки места положения тральщика, шедшего вторым.

Первыми прошли по протраленному фарватеру до острова Губаль-Сагира на малом десантном катере (командир мичман Г. Гороедский) матросы и мичманы радиодальномерной гидрографической партии (РДПП) «Рым» во главе с начальником берегового поста лейтенан-

том Ю. Г. Цуркиным. Из-за малых глубин катер не смог подойти к берегу, и за два часа более трёх тонн груза моряки-гидрографы перенесли на себе на остров по воде между рифами.

Ещё накануне египтяне предупредили: не исключено, что остров заминирован. К утру 18 июля на холме возле разрушенного маяка, в километре от места высадки, стояли антенна, палатки, работали двигатели, обеспечивающие электроэнергией работу аппаратуры и освещение. Ю. Г. Цуркин доложил по УКВ радиостанции «Р-105» о готовности поста координирования «Губаль» к работе.

Одновременно с развёртыванием берегового поста «Губаль» мы с В. А. Солодовым готовили тральные планшеты. Тренировки в вычислениях и построении планшетов на переходе из Владивостока в Суэцкий залив дали свои результаты: они с нанесёнными сетками изолиний были подготовлены к середине ночи. Нормативы по изготовлению планшетов, утверждённые действующими инструкциями Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны СССР (ГУНИО МО) были перекрыты в разы.

Началось изнурительное боевое траление. Сложно передать чувство ответственности, лежавшее на отдававшем команды по удержанию корабля на линии трального галса, нанесённой на планшет. Если при выполнении промера глубин катер не проведут по запланированному направлению галса, то его можно переделать, и «испорченный галс» исключить из обработки. В результате будет дополнительно потрачено время на производство промера и использован моторесурс. Но это практически неизбежно при производстве прибрежного промера глубин в связи с волнением моря, течениями и прочими условиями, иногда совершенно неожиданными.

При боевом тралении даже незначительное отклонение от направления галса в непротраленную сторону может закончиться трагически. А Суэцкий залив нам подготовил много скрытых сюрпризов. Основным источником сведений по глубинам, течениям, положению островов и рифов нам служили лоции, морские навигационные и топографические карты. В первый же день траления подтвердилась старая истина: доверяй, но проверяй. Оказалось, что не соответствует действительности положение на картах не только островов, но и подводных рифов, создающих непредсказуемые направления течений, если не знать их точного места. Промерить глубины и наблюдать за течениями на минных полях невозможно, поэтому поправки на снос корабля приходилось учитывать только в ходе самого движения на тральном галсе.



МТ-66 на переходе из Владивостока в Суэцкий залив (слева направо):  
В. Свиридов, В. Солодов, Ю. Цуркин, Г. Киселёв



Вид с МТ-66 на переходе в Красное море, июнь 1974 г.



МТ-66. Подготовка основ тральных планшетов. Слева Г. Киселёв, справа В. Солодов, июнь 1974 г.



А. Гафиатулин знакомит Ануара с работой теодолитного поста «Губаль», сентябрь 1974 г.

Из воспоминаний бывшего командира отряда траления контр-адмирала запаса А. Н. Аполлонова:

*«Необходимо отметить особенности боевого траления в Суэцком заливе:*

*— сильное течение в районах траления — два-три узла...*

*— сложность координирования в районе из-за неточности координат островов и маяков на карте...*

*— сложные погодные условия (по лоции в этот период года должно быть в месяц пять штормовых дней. Фактически было восемнадцать штормовых дней. Ветер 12—20 м/с, море — зыбь три-пять баллов, высота волны до трёх метров...);*

*— несоответствие навигационных карт фактическому состоянию на месте по координатам и глубинам;*

*— сложность маневрирования с тралами в результате большого количества навигационных опасностей (коралловые отмели, камни, затонувшие суда), которые нигде не отмечены на картах».*

На первом этапе траления координирование производилось с поста «Губаль» способом комбинированной засечки (дистанцию до тральщика определяли в метрах по корабельной станции «Рым», а направление на тральщик в угловых градусах и минутах передавал наблюдатель с теодолитного поста по УКВ рации). При определении места тральщика способом комбинированной засечки точка пересечения линий дистанции и направления, нанесённых на тральный планшет, являлась местом тральщика на момент подачи команды с корабля. Команды передавались по радио. На начальном этапе траления вели прокладку на планшетах и управляли тральщиками на галсе офицеры-гидрографы, а в дальнейшем и штурманы.

27 июля, накануне Дня Военно-Морского Флота, тральщик МТ-66 под командованием капитана 3-го ранга В. Н. Свиридова затрлил и уничтожил первую мину, а в праздничный день тральщик «Сахалинский комсомолец» капитана 3-го ранга И. А. Зияева затрлил и уничтожил уже две.

На маяке Ашрафи в это время развёртывался пост координирования, аналогичный посту «Губаль». Условия там были совершенно другие, но задачи перед личным составом стояли те же: координирование тральных групп в зоне залива. Личный состав берегового поста РДГП «Рым» возглавлял старший лейтенант М. Иванов, а теодолитный пост — старший лейтенант Г. П. Киселёв. Развёртыванием поста «Ашрафи» руководил Ю. Г. Цуркин, уже

получивший хорошую практику при организации поста «Губаль», кроме того, перед ним стояла задача по измерению расстояния между обоими постами с использованием полученного нами перед выходом из Владивостока РДГ.

В ГС КВФ такого дальномера ещё не было, никому из нас работать с ним в полевых условиях не приходилось. Мы с Ю. Г. Цуркиным познакомились с РДГ в лаборатории училища, а наши старшие товарищи увидели его только в этой командировке. Хорошо, что инструкции были написаны достаточно подробно. После небольших мучений мы с В. А. Солодовым на посту «Губаль», а Ю. Г. Цуркин, Г. П. Киселёв и М. Иванов на посту «Ашрафи» смогли установить взаимную связь по РДГ и провести серию замеров расстояния между обоими постами. После астрономической привязки с использованием теодолита и выполненных геодезических расчётов получили координаты поста «Ашрафи», что позволило построить тральные планшеты на остальные районы работы. Расчёты и построение планшетов производили с В. А. Солодовым в полевых условиях поста «Губаль».

Готовые планшеты передали в тральные группы, после чего началось траление в районах с донными минами.

*Из личного дневника: «Время на острове пролетало очень быстро, особенно первые дни работы, когда приходилось сидеть за теодолитом с рассвета до темноты. Однажды устроил себе проверку на прочность с 05.30 до 20.45, и ничего, даже сам не ожидал».*

Самая горячая точка нашей планеты находится сравнительно недалеко от Суэцкого залива — в соседней Ливии. Рекордная жара, зарегистрированная там, — пятьдесят восемь градусов! До конца августа в районе траления не было ни одного облака, даже в штормовые дни. При большой влажности воздуха и высокой температуре поддержание в рабочем состоянии береговой аппаратуры «Рым» стоило невероятных усилий. Пробивало изоляцию токоведущих шин, перегорали лампы. В брезентовой палатке, раскалённой солнцем и разогретой работающими блоками станции, в период траления круглосуточно несли вахту гидрографы Совгаванской военно-морской базы: мичманы Ю. В. Миронов, А. Н. Булавин, старшина 1-й статьи А. Саутин, старшие матросы Г. М. Редько, В. А. Тимофеев, Г. Фадеев, матросы В. Голованов, М. М. Мухамедзянов.

Но сложнее всех приходилось В. А. Солодову. В начале траления только ему удалось «обуздать» и водить тральщик по намеченному

маршруту. Он сутками не отходил от планшета, ежеминутно нанося положения тральщика, отдавая приказы рулевому и команды по радиостанции на береговой пост для следующего определения места.

Из личного дневника: «14 августа. Я уже не островитянин, а на борту флагмана (МТ «Сахалинский комсомолец»). Работы здесь накопилось — жуть сколько. Но начали мы, как белые люди, с горячего душа, чая и тёплого корабельного хлеба с маслом. На острове мы мылись в “банный день” водой, нагретой солнцем в бочках. Вода, конечно, была тёплая, но её было так мало. А здесь настоящий душ. Сливочного масла у нас на острове не было, его хранить негде.

И вот после такой разрядки вступили в бой с часами, ночами, сутками. В первую ночь работали вместе со штурманами: Николаем Усольцевым, Владимиром Ивановым и Юрием Дмитриевым. Чертили кальки тральных галсов, строили новые планшеты... Рассвет в иллюминаторы ворвался как-то неожиданно быстро. После завтрака урвали пару часов на сон, и так несколько дней и ночей, но уже вдвоём с В. Солодовым. Иногда кружкой кофе нас взбадривал Юрий Дмитриев».

После передислокации сил траления приступили к работам по всем районам, а также к обеспечению координирования вертолётов по укладке шнуровых зарядов в местах, где из-за коралловых рифов тральщики пройти не могли.

Из личного дневника: «20 августа. Я вновь на острове... 4 сентября. Ветер всё ещё не стихает. Осталось не так много работы, но погода не даёт её закончить. Нам на остров привезли копию телеграммы с флота. Переписал её дословно: “Командиру отряда капитану 1-го ранга Аполлонову А. Н. Начальнику политического отдела капитану 2-го ранга Блинову Ю. П. Дорогие товарищи! Военный совет флота, все воины-тихоокеанцы гордятся вашей мужественной работой по разминированию Суэцкого залива. Несмотря на исключительно сложные условия вашей деятельности, непрекращающиеся провокации израильской военщины, вы с честью преодолеваете все испытания и достойно выполняете свой интернациональный долг. Дорогие друзья! Коммунистическая партия, советский народ, наша любимая Родина, родной Тихоокеанский флот следят за вашей деятельностью и считают её настоящим подвигом. Мы твёрдо уверены, что вы успешно выполните важное правительственное задание. Желаем вам, дорогие товарищи, крепкого здоровья,



*выдержки, бодрости и дальнейших успехов в вашем нелегком ратном труде во славу нашего социалистического отечества. Маслов. Бевз».*

Траление шло к завершению, но 13 сентября на последнем контрольном галсе МТ-66, он шёл вторым в строю уступа, остановился. От В. А. Солодова по Р-105 получил команду: «Пеленг на 113-й, товсь-ноль». (113-й — это бортовой номер МТ-66.) После передачи отсчёта на тральщик в наушниках прозвучала команда В. А. Солодова: «Со связи не уходить. Меня не вызывать. Наблюдать 113-й». Мне было видно, что МТ-66 застопорил ход, а два тральщика, стоявшие недалеко от острова Губаль-Сагира, экстренно запустили главные двигатели, что было заметно по клубам дыма, вырывающимся из их труб, и пошли в сторону МТ-66.

Позже я узнал, что в 12.52 вблизи тральщика взорвалась донная мина. Корабль получил более десятка пробоин, вода заливала оба машинных отделения. Сразу же были задействованы переносные водоотливные средства. Самоотверженность проявил старший матрос Юрий Миронов. Спустившись в топливную цистерну, он на ощупь заделал пробоины. Командир отделения рулевых старшина 1-й статьи Василий Щеногин быстро перешёл на аварийное управление.

Экипаж корабля, сплочённый и закалённый на переходе к Суэцкому заливу через океаны, обученный в ходе многократных учений и тренировок, «пропахавший» минные поля в течение полутора месяцев, в этот критический для корабля и экипажа момент показал свою зрелость.

Траление было приостановлено, начались утомительные дни ожидания результатов расследования причины подрыва МТ-66 на фарватере, по которому после траления с трёхкратным покрытием не единожды проходили корабли и катера. Обстановка прояснилась, когда офицеры арабских военно-морских сил показали на макете, как они устанавливали кратность на минах перед их постановкой. Оказалось, что приборы были настроены не на единицу, а на максимум кратности (двадцать), то есть корабли и суда могли пройти над миной девятнадцать раз без последствий, а на двадцатый должен был сработать взрыватель.

В результате этой ошибки минёров АРЕ теперь было необходимо все районы с донными минами протралить ещё восемнадцать раз, что в результате составило двадцать одно покрытие. Объём дополнительных работ по тралению превысил начальный план в семь раз!



Арабские пограничники изучают русский язык. Слева Хасан Махмуд Хасан, справа Ю. Цуркин, сентябрь 1974 г., пост «Губаль»



Сеанс одновременной игры в шахматы (слева направо): Ю. Цуркин, Ю. Миронов, Г. Тимофеев, сентябрь 1974 г., пост «Губаль»



Слева направо: Л. Балякин, А. Аполлонов; первый ряд: В. Тимофеев, Ю. Цуркин, А. Булавин, А. Гафиатулин; второй ряд: Ю. Блинов, А. Саютин, М. Мухамедзянов, Г. Редько, 20 октября 1974 г., пост «Губаль»



Слева направо: А. Гафиатулин, Л. Балякин, А. Аполлонов, Ю. Блинов, 20 октября 1974 г., пост «Губаль»

При благоприятных погодных условиях тралили круглосуточно. Круглосуточную же работу теодолитного поста обеспечивали два наблюдателя, в среднем получалась вахта по десять-двенадцать часов.

С первых дней пребывания на острове Губаль-Сагира у гидрографов завязались добрососедские отношения с арабскими пограничниками, пост которых располагался на рядом расположенном острове, отделённом неглубоким и нешироким проливом, который без труда преодолевался вброд. Пограничники иногда приходили к нам. В свободное от работы время мы отправлялись знакомиться с их бытом. Взаимопонимание установилось в первую же встречу. Русско-арабский разговорник и знание английского обеспечили наше общение без переводчиков. Выручали друг друга сигаретами, когда у них, либо у нас они заканчивались. Познакомили их с махоркой, а они нас — с чаем в пакетиках, который мы вначале приняли за расфасованный табак. Они нам рассказали об обитателях Красного моря, пригодных для употребления в пищу, и тех от которых лучше держаться подальше. Иногда такие рассказы подкреплялись рисунками на песке, а по возможности и демонстрацией живых экспонатов. Арабы очень быстро схватывали и запоминали русские слова, и к концу нашей командировки некоторые из них уже сносно могли общаться на русском. Чаще других на посту «Губаль» бывали начальник пограничного поста Анвар и его помощник Хасан Махмуд Хасан. Перед окончанием работы «Губаля» мы подарили пограничникам сувениры и в момент прощания, когда у Ануара навернулась слеза, многим стало ясно, что обстоятельства на этом острове свели нас случайно, а суровые условия и добрые взаимные отношения сблизили, но мы уже, наверно, никогда не встретимся, и от этого расставание было грустным.

Бывали и небольшие перерывы в работе из-за штормов и ремонта тралов. В такие дни на постах «Губаль» и «Ашрафи» хватало времени для профилактики и обслуживания техники, а также для знакомства с удивительным по красоте и разнообразию прибрежным подводным миром Красного моря. Незабываемое впечатление оставила у меня подводная охота в районе южного берега острова Губаль-Сагира.

Из личного дневника: *«13 октября. Вчера к нам на остров пришли на рыбацкой шхуне отдыхающие. Это — Мухаммед Азис Сидке, Али Мухаммед и три араба-рыбака. Сын премьер-министра АРЕ Мухаммед Азис Сидке в свои двадцать три года окончил*

*Каирский университет, с 1970 по 1972 г. неоднократно был в Советском Союзе, посетил города: Москву, Ленинград, Сочи, Братск, Иркутск, Омск. Он в совершенстве владеет английским и французским.*

*Сегодня приходил к нам на пост Мухаммед. Показали ему два фильма о Советском Союзе на арабском языке».*

У меня выдалось свободное от работы время, и я с удовольствием принял предложение Мухаммеда составить им компанию в подводной охоте. Это сейчас на Камчатке немало любителей подводного плавания, а в годы моего детства ласты, маска и ружьё для подводной охоты в Петропавловске были большой редкостью. Хотя я раньше и держал в руках такое ружьё, но пользоваться им не приходилось, а ласты с маской и трубкой впервые надел в эту первую подводную охоту. Охотник из меня получился никакой. Но то, что увидел на глубине, не описать словами: и внушительных размеров рыбы, и мурены, и кораллы, которых не встречал на мелководье. Мои товарищи по погружению были знающими своё дело пловцами и удачливыми охотниками. Их трофеями стали небольшая коралловая акула, несколько достаточно крупных экземпляров рыб. С двумя такими подводными обитателями меня сфотографировали на мой фотоаппарат.

*Из личного дневника: «16 октября. Погода улучшилась. Ночью начали работать. На втором галсе по связи с тральщика меня поздравили с очередной долгожданной “находкой”. Не верилось, что впустую “утюжим” залив, а, уничтожив донную мину, предотвратили возможные жертвы...*

*20 октября. Сегодня на остров приходили командир отряда траления капитан 1-го ранга Аполлонов А. Н., начальник политотдела капитан 2-го ранга Блинов Ю. П. и контр-адмирал Баякин Л. Н. Осыпали весь личный состав поста “Губаль” похвалами, познакомили с событиями в Союзе и в мире. Юрию Цуркину и мне вручили фотографии (мы за теодолитами на посту “Губаль” во время траления). На фотографии сделана надпись: “Лейтенанту Гафиатулину А. На память о боевом тралении в Суэцком заливе”».*

Храню эту фотографию как память о тех, уже далёких, семидесятых годах прошлого столетия, вместе с грамотой Президиума Верховного Совета СССР «Воину-интернационалсту», вручённой мне, уже капитану 1-го ранга, в девяностые годы.

*Из личного дневника: «31 октября. Сегодня в четыре часа закончили работу с поста “Губаль”. Начали свёртывание техники*

*и имущества для перехода в Хургаду, а я завтра пойду на маяк "Ашрафи", там ещё работы дней на пять хорошей погоды».*

Большую часть времени траления работал на посту «Губаль» с небольшими перерывами в моей островной жизни, в период которых помогал В. А. Солодову на тральщиках при тралении, и по координированию вертолётa при буксировке шнурового зaрjада, а с 1 ноября на малом десантном катере меня перевезли на пост «Ашрафи».

Маяк «Ашрафи» на коралловом рифе построили англичане. Его полутораметровые каменные стены сохраняли прохладу и в сорокаградусную жару. На маяке находился пограничный пост АРЕ. В помещениях, где размещался личный состав поста координирования, было значительно комфортнее, чем на острове Губаль-Сагира, где жили в брезентовых палатках. Да и с пресной водой здесь обстояло значительно проще. Умыться можно было под струей воды, хотя и тонкой, но из умывальника. На посту «Губаль» половину кружки воды приходилось делить на то, чтобы умыться, побриться и почистить зубы. Пресную воду на остров привозили на рыболовных катерах, и не всегда погода позволяла её доставить своевременно. Был случай, когда из-за шторма островитяне оставались без питьевой воды, так как накануне её остатками поделились с арабскими пограничниками. Однажды, когда из-за шторма нам не смогли передать воду по морю, её во флягах спустили с вертолётa противолодочного крейсера «Ленинград», хотя погода была на грани полётной.

Если на Губале один теодолитный пост обеспечивал координирование максимум двух тральных групп одновременно, то на Ашрафи мне пришлось работать одновременно с четырьмя тральщиками. В двухминутный интервал надо было получить по связи четыре команды «товсь», «ноль» и на момент команды «ноль» снять отсчёт теодолита на тральщик, а затем передать по радиостанции направление на него в угловых градусах и минутах. Это было хорошим испытанием. Ошибиться в отсчёте при работе и с одним тральщиком, и с четырьмя нельзя: они выполняли боевое траление. С Ашрафи и без теодолита было видно скрытую мощь морских мин: невдалеке из воды торчала мачта подорвавшегося танкера «Sirius».

*Из личного дневника: «7 ноября... Восемь часов работы с четырьмя тральщиками проскочили очень быстро, только рубашка взмокла, хотя по ночам уже становится прохладно, немногим больше двадцати градусов».*

Из личного дневника: «8 ноября. Пост “Ашрафи” посетили командир отряда траления капитан 1-го ранга Аполлонов А. Н. и начальник политотдела капитан 2-го ранга Блинов Ю. П. Они поздравили нас с пятьдесят седьмой годовщиной Великой Октябрьской социалистической революции и привезли гостинцы. В этот день погода была благоприятной, и тральщики “пахали” Суэцкий залив. Мы работали с четырьмя тральными группами, но уже двумя теодолитными постами. За вторым теодолитом работал Геннадий Киселёв...

10 ноября. Передал по связи последний отсчёт, это была точка на последнем тральном галсе последнего, двадцать первого, покрытия в районе с донными минами. С тральщиков и с Ашрафи взлетели сигнальные ракеты. Арабские пограничники салютовали стрельбой из автоматов. Мне невольно вспомнился первый тральный галс, когда по секстанам координировали с Вячеславом Солодовым морской тральщик “Сахалинский комсомолец”.

11 ноября. Арабские пограничники помогли нам загрузить имущество и технику поста “Ашрафи”. Дружеские объятия прощания, фотографирование. Мы ещё долго видели их, стоящих на пирсе и прощально машущих нам руками. На малом десантном катере личный состав поста “Ашрафи” прибыл в Хургаду».

Более шести тысяч часов провели экипажи тральщиков на минных полях, пройдя с тралями свыше семнадцати тысяч миль.

После окончания боевого траления пришло большое количество телеграмм и поздравлений. Губернатор провинции Красное море Сулейман Мазхар заявил: «Безвозмездные работы советских моряков по расчистке Суэцкого залива от мин — это яркое проявление советско-египетской дружбы. Нам грустно будет расставаться с этими жизнерадостными молодыми людьми, с которыми мы крепко подружились. Мы высоко ценим их опасный и благородный труд. Память о подвигах советских моряков сохранится у нас в сердцах».

В телеграмме главнокомандующего ВМФ С. Г. Горшкова командиру отряда траления говорилось: «Поздравляю личный состав отряда с завершением выполнения задачи боевого траления. Благодарю офицеров, мичманов, старшин, матросов и служащих за мужество, настойчивость, высокую морскую выучку, проявленную при выполнении поставленной задачи. Желаю личному составу дальнейших успехов в службе, благополучного возвращения на родину».

1997  
АРХИВ К.В.Ф.

84 / 04 1996 г.  
№ 49  
Петропавловск-на-Камчатке

АРХИВНАЯ КОПИЯ  
приказа командира войсковой части 40194  
№ 32 от 01 марта 1975 года.

- по личному составу-

Согласно директивы ПШ ВМФ № 719/0828 от 12 июля 1974 года выслугу лет на получение процентной надбавки за непрерывную службу в отдаленной местности не зачитывать, но и не прерывать предыдущий стаж офицерскому составу и мичманов, находившимся в отдельном отряде траления ВМФ по разминированию Суэцкого Залива.

В период с 11 июня 1974 года по 7 января 1975 года капитан 3 ранга Орлов В.Д., капитан-лейтенант СЕНСАРОВ В.А.

- с 3 июня 1974 года по 7 января 1975 года капитан 3 ранга Свиридов В.Н., старший лейтенант МИХАЙЛОВ С.Ф., старший лейтенант СИЗИНЦЕВ Н.Н., лейтенант ДУБАНОВ С.В., лейтенант САГИТОВ С.А., капитан/с СИМОНОВ В.А.

- с 3 июня 1974 года по 14 января 1975 года:

- мичман ДЖИГАРОС Ф.Г., мичман БЕВИКОВ И.К., мичман ЯКОВЛЕВ В.М., мичман ИРОШ А.А., мичман КУРБАНОВ Н.Х.

- капитан 3 ранга ЯРЕМЧУК А.К., старший лейтенант УСОЛЫЦЕВ Н.Я.,

- с 3 июня 1974 года по 31 декабря 1974 года :

капитан 3 ранга ЛУНЬКОВ Е.К., старший лейтенант РЫБИН Е.И., лейтенант ВОКОВ Б.В., лейтенант ТОЛСТИКОВ В.Н., старший лейтенант СКИРИШНИК В.Н.

- мичман ПИГАЛИН Б.С., мичман САМАРА Н.С., мичман БЕЛЯКОВ В.П., мичман МАЛЫЦЕВ А.В., мичман СИКОРЕНКО В.П.,

ОСНОВАНИЕ: Указание в/ч 36005 № 33/030 от 28.01.1975 года.

КОМАНДИР ВОЙСКОВОЙ ЧАСТИ 40194  
КАПИТАН 1 РАНГА = А. СУМЕНКОВ =

Копия верна:

АРХИВАРИУС АРХИВА КВФ *М.М.С.* Г. МАТУНОВА



Копия архивного документа с перечислением участников боевого траления в Суэцком заливе от Камчатской военной флотилии ТОФ (из собрания автора)



ОЩКОГО ЗАЛИВА



весили по 200 килограммам. А воды было по груди. Экипаж лютовал гидрографам успешной работы. Корабль ушел, и с борта еще долго махали руками. Десять человек остались на Губаль-Сагира.

Старший лейтенант Юрий Цуркин говорит:

— Еще накануне агитляне предупредили: не исключено, что остров заминирован.

Не верилось, что вот сейчас может рвануть пламя из-под ног, и больше уже ничего не будет. Страх пытались скрыть, но удавалось это не всем. Каждый хоть что-то да знал о минах. Инстинкт самосохранения заставлял ступать осторожно, словно по топкому болоту.

По данным администрации Суэцкого канала, к середине июля 1974 года только со дня канала было извлечено 26 тысяч мин, снарядов и бомб. 700 тысяч мин было обезврежено египетскими саперными частями на обоих берегах канала.

Наши ребята не знали тогда этих данных, не могли судить, точны эти цифры или преувеличены. Да и не стали бы. Статистические выкладки мало интересуют людей, идущих по вероятному минному полю. Это со стороны легко и просто иронизировать над чужим страхом. Да и над своим тоже, когда он уже позад.

Спустя полгода Гафиатулин скажет мне:

— Страшновато было? Да нет — улыбеется и подумает. Впрочем, было страшно. Пересидели.

Внимательно осмотрели остров. Мин не обнаружили. Пальм тоже. И другой тропической растительности не было. Остров был узкий и бурный, как голова аллигатора. Ребяткам показалось, что этот латанок кораллового происхождения размером миль на полмили вообще не приспособлен для существования живых организмов. Однако вскоре заметили, что здесь по-хозяйски разгуливают песчаные крaby. Потом увидели ящериц. Откуда-то появились мухи и даже пара миниатюрных пчелок. И уж совсем обрадовались, когда услышали однажды ночью на расклеванном острове такой родной голос сверчка. Другие представители африканской Фауны на Губаль-Сагиру за четыре месяца не пожаловали. Впрочем, их и не было поблизости, ведь 95 процентов территории АРЕ занимает практически безжизненная пустыня.

— На следующий день, — вспоминает миниман Анатолий Курьяненко, — мы подошли на трапезнице к острову. Воле старого майка, на хол-



ме, в километре от места, где мы вчера высадили наших парней, стояла антенна, две палатки, слышался гул движка. Сколько же пришлось потрудиться ребятам, чтобы перетащить туда с берега тонны оборудования, развернуть гидрографический пост! Они быстро поставили палатки, вроде бы неплохо закрепили, но через несколько дней песчаная буря их легко смяла. Закрепили более надежно, тщательно заделали

щели, однако палатки сносило еще не раз. Просыпаясь, обнаруживали люди, что покрыта постель слоем песка, что мельчайшая пыль забилась в нос, уши, в поры кожи, скрипит на зубах.

Капитан 3 ранга  
А. СЛОБОЖАНОК.

[Продолжение следует].

НА СНИМКЕ: лейтенант  
А. ГАФИАТУЛИН.

Фрагмент статьи из газеты «Тихоокеанская вахта»  
за 13 марта 1975 г., № 60



Восточный берег острова Губаль-Сагира. В районе маяка был расположен пост координирования «Губаль». 11 ноября 1974 г.

24 ноября в Хургаде состоялись торжественные проводы участников траления Суэцкого залива. На построение объявили форму одежды — белые тужурки. А я после выпуска из училища перед убытием на Камчатку оставил её у родителей в Донецке. От построения меня освободили, зато удалось вместе с группой журналистов запечатлеть участников траления и организаторов торжественных проводов, дополнив новыми кадрами снятые ранее отдельные эпизоды нашей «спецкомандировки». Эти фотографии ранее нигде не публиковались. К сожалению, в период работ снимать было некогда, и самые интересные моменты остались только в памяти.

На митинге от имени правительства Египта командующий военно-морским флотом АРЕ вице-адмирал Фуад Зикри тепло поблагодарил матросов, старшин, мичманов и офицеров отряда за оказанную его стране помощь в важном и сложном деле — очистке от мин южного подхода к Суэцкому каналу. «Египетские вооружённые силы, народ нашей страны, — сказал он, — никогда не забудут, что безопасность судоходства по Суэцкому заливу была обеспечена благодаря умелым действиям советских военных моряков, которые, чтобы помочь дружественному Египту, прошли многие тысячи миль и несколько месяцев, не покладая рук, работали здесь в исключительно сложных условиях. Советские моряки оставили о себе добрую память». Фуад Зикри выразил уверенность в том, что осуществленное отрядом советских кораблей разминирование послужит делу укрепления сотрудничества между народами обеих стран, и вручил подарки египетского правительства участникам траления.

На митинге также присутствовали: губернатор провинции Красное море Сулейман Мазхар, офицеры египетских вооружённых сил, представители дипломатической миссии.

Искренняя благодарность светилась на лицах арабов, провожавших нас 25 ноября из порта Хургада. На катерах и рыболовных судах они долго сопровождали наши корабли.

В январе отряд траления прибыл во Владивосток, где командование ТОФ, руководство и жители Владивостока организовали торжественную встречу. В Петропавловск мы прибыли только 25 января 1975 г.

Родина высоко оценила ратный труд моряков, выполнивших свой интернациональный долг.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 апреля 1975 г. за успешное выполнение задания правительства СССР по разми-

нированию пролива Губаль Суэцкого залива АРЕ были награждены семнадцать военнослужащих КВФ:

— орденом Красной Звезды — командир гидрографической партии капитан-лейтенант Вячеслав Анатольевич Солодов;

— орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени — старший помощник командира гидрографической партии старший лейтенант Юрий Григорьевич Цуркин;

— медалью «За боевые заслуги» — помощник командира гидрографической партии лейтенант Анатолий Габбасович Гафиатулин.

Из числа личного состава бригады кораблей ОВР:

— орденом Красной Звезды — командир дивизиона тральщиков капитан 3-го ранга В. А. Орлов, командир тральщика МТ-66 капитан 3-го ранга В. Н. Свиридов, командир тральщика МТ-104 капитан 3-го ранга Е. К. Луньков, помощник командира МТ-104 капитан-лейтенант Н. И. Пасечник, командир электромеханической части МТ-66 капитан технической службы В. А. Симонов;

— орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени — заместитель командира МТ-66 старший лейтенант С. Ф. Михайлов, командир БЧ-2-3 МТ-66 лейтенант С. А. Сагитов, командир БЧ-2-3 МТ-104 старший лейтенант В. Н. Толстиков, заместитель командира МТ-104 старший лейтенант Е. И. Рыбин, штурман дивизиона тральщиков старший лейтенант Н. Я. Усольцев, заместитель командира по политической части МТ-104 лейтенант В. Бобровский;

— медалью «За боевые заслуги» — старшина команды минёров МТ-104 мичман Б. С. Пигалин, командир отделения трюмных МТ-66 старшина 2-й статьи Ю. П. Миронов, командир отделения мотористов МТ-66 старшина 2-й статьи А. Г. Лучинин.

Согласно архивной копии приказа командира войсковой части 40194 № 32 от 1 марта 1975 г., в отряде траления по разминированию Суэцкого залива находились офицеры и мичманы КВФ: капитаны 3-го ранга Е. К. Луньков, В. Д. Орлов, В. Н. Свиридов, А. К. Яремчук; капитан-лейтенант В. А. Слесарёнок; капитан В. А. Симонов; старшие лейтенанты С. Ф. Михайлов, Е. И. Рыбин, Н. Н. Сизинцев, В. Н. Скрипник, Н. Я. Усольцев; лейтенанты Б. В. Боков, С. А. Сагитов, В. Н. Толстиков, С. В. Туганов; мичманы В. П. Беляков, И. К. Ефимов, Ф. Г. Джигарос, Н. Х. Курбанов, А. В. Мальцев, Б. С. Пигалин, Н. С. Самара, В. П. Сикоренко, В. М. Яковлев, А. А. Ярош.

Кроме кораблей и судов КВФ в разминировании Суэцкого залива в 1974 г. принимали участие:

### 1. Корабли и суда тихоокеанского флота:

— морской тральщик МТ-832 Сахалинской бригады кораблей ОВР «Сахалинский комсомолец» (командир капитан 3-го ранга И. А. Зияев);

— морской тральщик МТ-193 Приморской флотилии (командир капитан 3-го ранга Виктор Яковлевич Медведев);

— морской тральщик «Мичман Павлов» Приморской флотилии (командир капитан 3-го ранга Виктор Викторович Тихонов);

— морской тральщик «Василий Громов» Приморской флотилии (командир капитан 3-го ранга Владимир Степанович Мелешин);

— базовый тральщик БТ-103 военно-морской базы «Стрелок» (командир капитан-лейтенант В. Р. Койков);

— базовый тральщик БТ-284 военно-морской базы «Стрелок» (командир капитан-лейтенант Николай Николаевич Пинчук);

— рейдовый тральщик РТ-673 дивизии речных кораблей (Хабаровск);

— рейдовый тральщик РТ-1233 дивизии речных кораблей (Хабаровск);

— морской буксир МБ-175;

— десантный катер (командир мичман Г. Г. Гороедский);

— командирский (гидрографический) катер;

— плавмастерская ПМ-156 (командир капитан 3-го ранга Аркадий Матеров).

### 2. Корабли и суда Черноморского флота:

— противолодочный крейсер «Ленинград» (командир капитан 1-го ранга Юрий Аршакович Гарамов);

— большой противолодочный корабль «Скорый» (капитан 3-го ранга В. И. Мотин);

— экспедиционное океанографическое судно «Апшерон» (командир капитан 2-го ранга В. Стрючков);

— большой морской танкер «Борис Чиликин» (командир капитан 3-го ранга Альберт Ролев).

3. Судно Дальневосточного морского пароходства — грузовой дизель-электроход «Ванкарем».

## Послесловие

По-разному сложились судьбы участников боевого траления Суэцкого залива. С некоторыми из них я служил на КВФ и в группировке Войск и Сил на Северо-Востоке России.

Вячеслав Солодов через год после окончания траления убыл в Ленинград на учёбу в Военно-морскую академию имени адмирала Кузнецова, после окончания которой продолжил службу на различных должностях района ГС КВФ (начальник отделения, заместитель начальника района, начальник района), затем возглавлял ГС Северного флота. Ушёл в запас с должности заместителя начальника ГУНиО МО в звании контр-адмирала, жил и работал в Санкт-Петербурге, скончался 7 сентября 2014 г. после тяжелой болезни.

Юрий Цуркин после окончания обучения в Высших офицерских классах в г. Ленинграде с 1977 г. продолжил службу на различных должностях в ГС КВФ. Ушёл в запас в звании капитана 2-го ранга. Умер 30 марта 1997 г. после продолжительной болезни.

Геннадий Киселёв завершил службу в гидрографии Черноморского флота в звании капитан-лейтенанта, где и продолжил свою трудовую деятельность. До «развала» Советского Союза жил в Севастополе.

Николай Усольцев после окончания Военно-морской академии имени адмирала Кузнецова походил службу на различных должностях на КВФ, в том числе в ГС в должности начальника отделения. Ушёл в запас с должности начальника отдела управления ГС ТОФ в звании капитана 1-го ранга. Сейчас живёт во Владивостоке.

В настоящее время в Петропавловске проживают В. В. Боков, В. Н. Долгашеев, В. С. Ковалёв, Ф. Г. Джигарос.

Вячеслав Сергеевич Ковалёв в период боевого траления был штурманом МТ-193. С 1978 г. служил в бригаде кораблей ОВР КВФ. Ушёл в запас в 1990 г. в звании капитана 2-го ранга. Ныне трудовую деятельность совмещает с активной общественной работой в региональной общественной организации «Камчатское морское собрание» и совете Камчатского краевого отделения Всероссийской общественной организации ветеранов «Боевое братство».

Приложения

## **ТРЕВОЖНЫЕ ГАЛСЫ**

Репортаж их Суэцкого залива

*14 июля 1974 г. отряд советских военных кораблей под командованием капитана 1-го ранга А. Аполлонова, завершив переход из Владивостока в Красное море, приступил к выполнению важного правительственного задания. В сложных условиях нашим морякам предстояло*

*ликвидировать последствия израильской агрессии в Суэцком заливе — очистить его от мин, чтобы открыть для международного судоходства «ворота» в Суэцкий канал. Трудная, опасная работа советских моряков завершается. Как она проходила? Пусть об этом расскажут те, кто пережил всё сам.*

*Капитан 2-го ранга Блинов:*

— Немало испытаний выпало морякам во время перехода, пройдено более пяти тысяч миль. Попадали в пути и в штормы, и в тайфуны... А прибыли — столько проблем навалилось: в порту не оказалось кранов — с рейда вручную пришлось перегрузить около тысячи тонн крупногабаритных грузов. Надо было создать базу снабжения... Моряки трудились на обжигающих ветрах по двенадцать-четырнадцать часов.

*Старшина 2-й статьи М. Караульных (Михаил — командир отделения минёров, из Пржевальска. Ему надо было увольняться в запас, поступать в вуз, а он упросил, чтобы его взяли на траление):*

— Первое время было неважно: и день, и ночь — на юте, на адской жаре. Стоишь и думаешь: «Всё! Больше не выдержу». Выдержали. Помню, первую мину ребята с «Сахалинца» затралили — в пятнадцати метрах от кормы всплыла. Все, конечно, с юта — представляете, если бы взорвалась... Страшно. Но особенно опостытели ветры — хамсин и самум называются.

*Из записной книжки капитана 1-го ранга А. Аполлонова:*

«25 июля. Плохо с водой. Руки моею по общей команде. Помывка личного состава в бане напоминает торпедную атаку: так стремительно она проходит... Прибыл с водой из Адена танкер «Дунай». Здесь, в Хургаде, нам предложили за тонну воды платить два с половиной фунта, в Адене — фунт. Да, дорого стоит обыкновенная вода на Ближнем Востоке...

27 июля. Ещё одна новость: лоция Красного моря врёт безбожно. Острова и маяки находятся не там, где они указаны. Не соответствуют описанию глубины, не указаны затонувшие суда. Появились неизвестные коралловые рифы, банки... Как в таких условиях проводить боевое траление? Ставим трал в уверенности, что под килем не менее ста метров, а трал вдруг намертво застревает в кораллах...

21 августа. Обезврежено семь мин — семь кораблей спасено. Сколько труда потребовалось, чтобы их обнаружить! Местные и зарубежные газеты взахлёб рассказывают о работе французов, англичан и американцев в Суэцком канале. Немножко обидно. Нет слов, работа и у них опасная. Но разве можно сравнить условия на канале с условиями в заливе? Там ровное, чистое дно; глубина небольшая — пятнадцать-восемнадцать метров; отличная видимость — прекрасные, почти идеальные условия. А здесь...

25 августа. Какие у нас замечательные люди! Командир дивизиона капитан 2-го ранга Владислав Леонидович Колобов — минёр, как говорится, со стажем. Он участвовал в боевом тралении на Балтике с 1952 по 1965 г. Прошёл с тралями сотни тысяч миль. Минёр Виктор Корнилов

попал на Красное море сразу после учебного отряда. Но их обоих роднит исключительное трудолюбие. Лейтенанты Анатолий Гафиатулин и Вячеслав Бобровский, старший лейтенант Владимир Пошибайло, старший матрос Станислав Тимофеев, старшина 1-й статьи Александр Келеберда, матрос Валерий Будаев, мичман Геннадий Гороедский — это замечательные моряки...

15 сентября. ...Кажется, я посидел за несколько минут. Поступило сообщение — подрывался на mine тральщик, которым командует капитан 3-го ранга Свиридов. К счастью, мина взорвалась рядом — корабль получил серьёзные повреждения, но никто не пострадал...»

*А. Келеберда, старшина команды минёров:*

— Мы все тут стали настоящими моряками-солдатами.

...Наступил 89-й день боевого траления. С корреспондентом ТАСС Б. Тугушевым выходим в рабочий район на корабле, которым командует капитан 3-го ранга В. Медведев. Поднимаюсь на мостик: белое солнце зависло над Аравийской пустыней, вода горит расплавленным металлом. Чётко проступает береговая линия Синайского полуострова, оккупированного Израилем в 1967 г.

— Боевая тревога! — привычный здесь тревожный сигнал выбросил моряков на ют.

Молча, сосредоточенно работают матросы: в действие вводятся всё новые и новые механизмы, приборы и устройства... И, наконец, трал поставлен! Момент волнующий: на постах, в рубках, на мостике и на юте по доброй флотской традиции устанавливается строгая тишина — память моряков бережно хранит имена и тех, кто погиб на тральщиках в войну, и тех, кто ушёл на боевое траление и не вернулся назад в мирное время. Боевое траление — трудная, опасная работа. Мины — оружие грозное. Только во Второй мировой войне человечество на минах потеряло более двух тысяч боевых кораблей и около трёх тысяч судов. При обездвижении мин погибли сотни тральщиков...

В штабе отряда капитан 1-го ранга А. Аполлонов показал крупномасштабную карту Суэцкого залива, полностью испещрённую заштрихованными квадратами.

— Это означает, — пояснил он, — что почти вся площадь залива (около десяти тысяч квадратных миль) уже протралена. Но работы продолжаются: на минах могут быть установлены коварные ловушки.

Чтобы трагедия либерийского танкера «Сириус», рискнувшего пройти по Суэцкому заливу ещё до начала траления и подрывавшегося на двух минах, не повторилась, советские корабли производят многократное боевое траление. Таким образом, кораблям, по существу, надо протралить несколько Суэцких заливов.

...И день прошёл, и ночь отступила, а тральщик всё утюжил и утюжил водную гладь залива.

— Траление, — говорит лейтенант В. Бобровский, — это нудное до изнурения занятие, когда всё идёт хорошо и тральщик, как работяга-трактор, борозда за бороздой поднимает целину. Но траление — это и трудная

до изнурения работа, как здесь, в Суэцком заливе, когда жара, обрывы тралов о рифы доводят людей до полного изнеможения...

— О минёрах хоть пишут много, — говорил мне позднее Александр Николаевич Аполлонов, — и совсем не вспоминают о тех, кто обеспечивает их работу. На боевом тралении, например, — продолжал он, — нужна исключительная точность, чтобы не подорваться на mine. Для координирования работы кораблей в море мы высадили на крохотный островок одиннадцать моряков-гидрографов. Если мне доведётся писать представления, первыми в наградном списке будут ребята с Губаль-Сагиры.

Губаль-Сагира — безжизненный коралловый островок, похожий издали на голову аллигатора. На нём мы пробыли час: осталось ощущение нестерпимого зноя да поспешные записи в блокноте.

«Высаживались сюда в темноте. Было страшновато — нас предупредили, что остров, возможно, заминирован израильянами» (*старший лейтенант Ю. Цуркин, начальник поста*). «Мы занимаемся точной проводкой тральщиков по минному полю. Круглосуточно дежури́м у теодолитов. Посмотрите на слепящее море хоть с минуту! Больно? У нас же дежурных, как детей, с ложки кормят — им нельзя оторваться даже на минуту» (*лейтенант А. Гафиатулин*). «Несколько дней бушевал песчаный буря́н. Пробриться к нам нельзя было ни на шлюпке, ни на вертолёте. У нас кончались продукты, воды оставалось восемь литров, когда на пост пришли изнывающие от жажды арабские пограничники Мухамед, Анвар и Садек. Мы им отдали четыре литра...» (*прапорщик Ю. Миронов*).

В Хургаду, где базируются наши корабли, мы возвращались на катере, которым командует мичман Г. Гороедский. В районе боевого траления «сняли» с одного из тральщиков арабских офицеров — стажёров по минному делу. Вот какие отзывы они оставили о своём пребывании на советских кораблях.

*Подполковник Ахмет Тольба*: «Арабской республике трудно — страна на военном положении. Нам не хватает продуктов первой необходимости — продуктов питания, мыла, спичек... С открытием Суэцкого канала станет легче. Мы благодарны от души советским друзьям за то, с какой самоотверженностью они трудятся здесь...»

*Майор Ахаб Бахтими*: «...Мы многому научились у советских моряков: познакомились с прекрасной техникой, узнали, как её лучше использовать, а главное — убедились, какое доброе сердце у советских людей».

...Перелистываю блокноты — записанные наспех разговоры, выписки из стенгазет и боевых листков, объявления, рапорты.

*Омар Ахмед Гилагзи — мастер златосеребра из Каира*: «Я — сапёр, ветеран двух войн. Знаю, нелегко сейчас вашим ребятам, но я знаю также, русские — это такие парни, которые с честью выйдут из любого положения».

Здесь же: «...Матрос (назовём его Петровым) во время дежурства на камбузе допустил перерасход воды на тридцать литров. Бюро ВЛКСМ поступок этот считает позорным для комсомольца». «Старшина 2-й статьи



М. Караульных получил письмо от матери. Анна Григорьевна пишет: «Из газет узнали, где вы... Помни, сынок, твой отец — фронтовик...» Мы клянемся не уронить славы отцов наших...»

Объявления. «Завтра на корабль доставят овощи и фрукты. Перед употреблением их надо выдержать пятьдесят минут в марганцовке, а затем тщательно промыть в хлорном растворе...» «Московское радио собирается дать концерт по нашим заявкам. Для экипажа предлагаем “Землянку” и “Берёзовый сок”».

...Аравийская пустыня дымилась от зноя. Со скоростью сто сорок километров в час автомобили уносили нас от Суэцкого залива. Мне подумалось: через день-другой мы будем снова в Москве, а сколько ещё мужества и самоотверженности потребуется от каждого из тех, кто выполняет благородную, гуманную миссию в далёком Красном море, пока их не встретят на родном пирсе друзья, знакомые и любимые!

Спец. корр. капитан П. Студеникин

Правда, 2 октября 1974 г., № 275

*Ниже приведены фрагменты из вышедшей в 1975 г. во Владивостоке книги об участии отряда тральщиков Краснознаменного Тихоокеанского флота в разминировании Суэцкого залива «Галсами мужества». Сейчас эта обернутая в тонкую обложку книжка объёмом сто десять страниц, напечатанная обычным в те годы тиражом в пятнадцать тысяч экземпляров и стоимостью в шестнадцать копеек, представляет собой большую редкость. Мы воспроизводим три очерка, написанные участниками событий и профессиональными военными корреспондентами капитаном 3-го ранга В. Свиридовым, командиром тральщика (с. 38—40), капитаном 2-го ранга Н. Ремезовым (с. 61—65) и капитаном 3-го ранга А. Слобожанюком (с. 96—109).*

## В. СВИРИДОВ

### РЯДОМ С ОПАСНОСТЬЮ

Наверное, он по-своему очень красив, Суэцкий залив. Трудно даже привыкнуть ко всей этой экзотике: к прозрачной, будто в ухоженном аквариуме, воде, к плавающим в коралловых зарослях диковинным рыбам фантастических расцветок, к благодатному солнцу... Впрочем, солнце, скорее, просто знойное. За весь период боевого траления только однажды в небе появились тучки. Подумалось с облегчением: наконец-то дождик пойдёт... Напрасно ждали — не пошёл.

Погода... Она, разумеется, затрудняла нашу работу. Вели мы её зачастую при волнении четыре-пять баллов. Для наших небольших по тоннажу судов это совсем немало. И всё-таки главные трудности связаны не с одной лишь погодой. Командиров тральщиков заботили более важные проблемы. Скажем, незнакомые районы траления. Очень непросто тралить на этих неравномерных глубинах, одолевает постоянное беспокойство,

как бы трал не зацепился за коралловый риф. А их в заливе видимо-невидимо.

Но ещё более грозная опасность — мины. Где они затаились? Об этом мы только предполагали. В такой обстановке командиру очень важно быть уверенным в профессиональном умении, душевной стойкости каждого члена экипажа.

На подчинённых, прямо скажем, мне повезло. Сейчас, когда события боевого траления уже позади, это можно утверждать без всяких натяжек. Случилось так, что корабль мне пришлось принять накануне выхода в океан. Экипаж, заметим, только что завоевал в социалистическом соревновании звание отличного. На переходе в район траления я убедился, что это высокое звание он оправдывает. Однако боевая учёба не прекращалась ни на один день: личный состав повышал свои практические навыки в обслуживании техники, учился бороться с водой и пожарами, за живучесть технических средств.

Как всё это пригодилось впоследствии! Ведь именно наш тральщик едва не подорвался на mine. Пожаров, правда, не было, но были совсем не условные пробоины, вода заливала оба машинных отделения. Мотористы показали себя настоящими знатоками своего дела. Совсем недолго молчали дизельгенераторы, хотя некоторые системы оказались выведенными из строя. Сразу же были вооружены переносные водотливные средства. Самоотверженность проявил старший матрос Юрий Миронов. Спустившись в топливную цистерну, он на ощупь заделывал пробоины. Командир БЧ-5 капитан-лейтенант Виктор Симонов имеет все основания гордиться своими подчинёнными. Впрочем, они равнялись на своего командира, проявившего хладнокровие даже в эти критические минуты. И недаром по итогам боевого траления наша боевая часть «пять» была названа лучшей.

Корабль после взрыва практически не потерял хода. Командир отделения рулевых старшина 1-й статьи Василий Шеногин быстро перешёл на аварийное управление. Рулевые чётко выполняли команды с мостика, находясь в румпельном отделении, где вода уже заливала паёлы.

Здесь названо всего лишь несколько фамилий. Между тем, каждый достоин доброго слова. Никто не дрогнул, когда создалась критическая ситуация.

— Я восхищён поведением личного состава, — сказал мой заместитель по политической части старший лейтенант Станислав Михайлов. Не могу не присоединиться к этой оценке.

Да, в смысле подготовки — и профессиональной, и морально-психологической — переход к месту боевой работы дал нам очень много. Времени даром не теряли, не жалели себя: готовились то выполнять правительственное задание. К тому же, морской тральщик в океане сам по себе, следует заметить, — явление незаурядное. Случались штормы, океан показывал свой характер и, в свою очередь, закалял характер моряков. Коллектив ещё больше сплотился, ведь ничто так не сближает людей, как общие трудности, общие заботы.

Уверенными в себе пришли в район траления офицеры тральщика. На завершающем этапе перехода тактические вводные типа «Особенности маневрирования на минном поле» успешно решали и мой помощник старший лейтенант Николай Сизинцев, и штурман старший лейтенант Сергей Туганов, названный лучшим штурманом отряда, и командир БЧ-2-3 лейтенант Сергей Сагитов. Кстати сказать, лейтенант Сагитов (да и не только он) многому научился у старшины команды минёров с соседнего тральщика фронтовика мичмана Б. Пигалина. Борис Сергеевич получил боевое крещение ещё в 1944 г. на Балтике. Так что в действиях наших минёров незримо присутствовал и фронтовой опыт, опыт огненной войны.

Уже на пути домой мы получили радиограмму. В ней говорилось: тральщик подтвердил звание отличного и занял первое место в части. К радости от сознания того, что задание Родины выполнено, что Суэцкий залив свободен для мореплавания, прибавилась и эта...

## Н. РЕМЕЗОВ

### И С ПОБЕДОЙ ВОЗВРАЩАЛИСЬ...

На двух островах высадились гидрографы со своим реквизитом. Губаль-Сагира надолго стал боевым постом для офицеров Цуркина, Гафиатулина, матроса Редько... Несколько человек, в том числе подчинённые Солодова — старший лейтенант Киселёв и старшина 1-й статьи Баранов, основали пост точности курса траления на Ашрафи, что означает по-арабски «хороший». А для командиров партий капитан-лейтенантов Черемонова и Солодова местом работы стали ходовые рубки тральщиков.

Смысл их работы состоял в том, чтобы тральщики точно выдерживали все параметры движения. Основываясь на данных с поста, а также на некоторых «своих, корабельных», капитан-лейтенант Солодов вместе со штурманом делал прокладку места, корректировал курс. Иногда такой вот «радиомост», связывающий островки с кораблями, непрерывно действовал почти целыми сутками.

Был не только радиомост. К островкам периодически подходил наш небольшой корабль, взрыхливая у берега дно так, что вода становилась розовой (может, оттого и называется море Красным?). Привозил провиант, почту. Капитан-лейтенант В. Солодов заботился о том, чтобы его островные коллеги и подчинённые ни в чём не нуждались. Всякий раз туда посылалась с оказией почта, и в частности газеты, рассказывающие об их работе. Впрочем, часто это были лишь машинописные копии статей, ибо газет получали маловато. Но перепечатывать статьи для островитян руководители никогда не забывали. Внимательно относились ко всем их просьбам. Например, старшему лейтенанту Киселёву случилось уйти в этот заграничный поход, даже не предупредив своих близких. Вскоре жене офицера дали от его имени радиотелеграмму: всё нормально, не волнуйся.



За теодолитом Ю. Блинов, стоят слева направо: А. Аполлонов, Ю. Цуркин, Л. Балякин. 20 октября 1974 г., пост «Губаль».



А. Гафиатулин, 14 октября 1974 г., остров Губаль-Сагира



Слева направо: Хасан Махмуд Хасан, А. Гафиатулин, Анвар, В. Тимофеев, октябрь 1974 г., пост «Губаль»



В центре Г. Иванов, на заднем плане за теодолитом Г. Киселёв,  
ноябрь 1974 г., пост «Ашрафи»



Г. Киселёв, ноябрь 1974 г., пост «Ашрафи»

Островитяне с охотой передавали на корабли свои новости, впечатления. Как, скажем, общаясь с египетскими пограничниками, изучают они арабский язык. Приходя в местную лавку, разговаривают с продавцом почти с полным пониманием, а некоторые отваживаются изъясняться по-арабски даже на общие темы.

Помногу часов не отходили моряки от теодолитов на Губаль-Сагире и Ашрафи. Работа строгая, монотонная, под раскалённым солнцем, когда тридцать пять градусов считались уже прохладой. Не легче было и на кораблях капитан-лейтенанту Солодову и его коллеге Черемонову. Беспременные команды, скрупулёзные, исключаяющие малейшую ошибку расчёты. Как-то командир отряда капитан 1-го ранга А. Н. Аполлонов сказал Солодову. «Интересно бы подсчитать, сколько вы подаёте команд в течение часа, тем более суток». Пробовали однажды. И скоро уже сбились со счёту. Можно только вообразить, сколько раз прозвучали по УКВ эти команды за всё время траления.

И всё-таки давайте представим: в течение многих, иногда двенадцати часов подряд Вячеслав Солодов сидит за рацией и планшетом. За планшетом обедает и ужинает, ибо, как ни сократил он норматив, как мастерски ни работал, интервал между сеансами всего-то около двух минут. Не сходишь почаёвничать в кают-компанию. За планшетом он провёл и свой день рождения — 16 октября, когда Вячеславу исполнился тридцать один год. От усталости и монотонности работы сливаются цифры в глазах, когда можно «восемнадцать» принять просто за «восьмерку». А это почти смертельно опасно. Корабль может напороться не просто на риф, он ведь идёт по минному полю. А Солодов к тому же непосредственно выдаёт команды на руль. Так целесообразней по технологии кораблевождения в данных условиях. Но такое право командир корабля может доверить только высокообразованному навигатору и предельно серьёзному человеку. Доверить, по сути, корабль, жизнь экипажа.

Капитан-лейтенант В. Солодов вполне оправдал это доверие: экзамен на мастерство и ответственность, выдержанный на минном поле, по существу в боевой обстановке, — это лучшая аттестация офицера. С командиром корабля капитан-лейтенантом Койковым они стали не только боевыми побратимами, оценившими выучку друг у друга, но и друзьями навсегда. Недаром, видно, говорят, что друзья познаются в беде да и в борьбе с трудностями.

Особенно трудно было на первых порах. Не сразу привыкли к жаре. Требовалось исчислить многие координаты, изучить в теории и на практике маневренные элементы кораблей, течения и многое другое. Приходилось штудировать лоции, документы и руководства, кое-что зазубривать на память.

О навигационных сюрпризах этого района читатель уже немало слышан. «Лоция Красного моря безбожно врёт», — писал как-то в «Правде» командир отряда А. Н. Аполлонов. Действительно, врёт. На карте — банка, риф, а на самом деле они совсем в другом месте. И наоборот. Вот

поэтому приходилось командирам и навигаторам создавать, по сути дела, свою науку здешнего мореплавания или, по крайней мере, серьёзно корректировать ту, которая имелаась. Это тоже пригодится потом арабам в плаваниях по Красному морю, теперь очищенному от мин. И если в применении к тралению есть понятие «остаточный риск», ибо теоретически трудно гарантировать все сто процентов безопасности, то в поправках к логии можно не сомневаться — это добыто опытом. Конечно, есть все основания для уверенности, что и минная опасность осталась чисто теоретической — район протрален с максимальной многократностью, тут гарантии дать трудней потому, что рядом остаются коварные враги арабов. Кто может поручиться, что с тех самых торпедных катеров, которые не раз нахально пересекали курс советских кораблей, израильтяне не швырнут в море ещё какого-нибудь «гостинца»? За вычетом этого обстоятельства тралению нашему присваивать Знак качества. Можно с чистой совестью вывешивать на заливе табличку: «Проверено. Мин нет».

Если изредка погода совсем уж не позволяла тралить, то обрабатывали данные. Не все, может, представляют, какая сложная у гидрографов «бухгалтерия». Офицеру Солодову, кроме всего прочего, нужно быть ещё и хорошим чертёжником, каллиграфом, художником-графиком.

Скрашивали жизнь письма родных, поздравления и весточки из различных мест, в частности из училища, в котором учились офицеры-гидрографы. Старший лейтенант Цуркин как-то давал интервью журналистам телевидения. И вот ему пишут родные: «Передай наш привет твоим боевым товарищам...» В короткие минуты досуга не скупилась на добрую шутку, иногда немного грустили, вспоминали русские берёзы. Здесь тоже есть своя экзотика, красиво по-своему Красное море, красивы коралловые рифы, и закаты тоже красивы. По-своему впечатляет на первых порах белый-белый песок. Только всё это не краски и не звуки Родины.

Что там говорить — многое надоело. Все жили одним: скорей бы сделать — и домой. Но всё-таки на первом плане было: сделать! И сделать хорошо, надёжно, чисто. И когда однажды в порту Хургада власти с ликованием объявили, что сегодня три судна проследовали с верующими в Мекку по полям, протраленным русскими моряками, на душе у каждого тихоокеанца тоже был праздник. Паломничество в Мекку, конечно, по нашим понятиям, занятие пустое, но это уже не наше дело: верующим арабам виднее. Арабы провожали нас трогательно. Украсили мачты шхун флагами расцветивания и ветками от пальм, которых и всего-то в этих местах несколько штук — растут возле одного здания в порту Хургада. Это был знак особой признательности.

Что касается властей, то при общем дружественном тоне в устах различных её представителей можно было различить свои акценты, разную меру теплоты или сдержанности. Однако можно с уверенностью сказать, что работы наших моряков в Суэцком заливе ещё выше подняли престиж нашей страны в глазах всех без изъятия руководителей АРЕ, как бы влили больше теплоты и сердечности в речи даже самых сдержанных.



Личный состав поста «Ашрафи» и пограничники АРЕ, 11 ноября 1974 г.



Маяк Ашрафи, 11 ноября 1974 г.





Маяк Ашрафи, пограничники АРЕ, 11 ноября 1974 г.



Слева направо: С. Тарелкин, В. Солодов, А. Гафиатулин, Ю. Цуркин,  
Г. Иванов, 24 ноября 1974 г., Хургада

Когда 10 сентября здесь отмечали очередную годовщину советско-египетского сотрудничества, нашему корреспонденту ТАСС давал интервью министр промышленности и минеральных ресурсов Ибрагим Салем Мухамедейн. Он с энтузиазмом отметил, что в укреплении национальной независимости, в проведении социальных преобразований АРЕ опирается на помощь друзей, и в первую очередь советского народа. Другие руководители прямо отмечали траление и разминирование как одну из значительных исторических акций братской дружественной помощи. И это было приятно слышать, радостно сознавать свою причастность к практическому осуществлению миролюбивой внешней политики нашей Родины.

Капитан-лейтенант Солодов и его товарищи не уронили марку советских гидрографов. Когда мы в последний раз виделись с Вячеславом Анатольевичем, он с радостью сообщил, что отчёт уже написан, предварительная оценка специалистов — хорошая. Осталось только дооформить материалы окончательно — и домой, в свой родной гарнизон. Он белозубо улыбнулся: «Жена и дочка уже заждались!»

## А. СЛОВОЖАНЮК

### ГАРНИЗОН КОРАЛЛОВОГО ОСТРОВА

Ему не хотелось, чтобы жена беспокоилась, а потому расписывал лейтенант свою командировку, как увлекательное путешествие в экзотические африканские края. Говорил, что будут они жить на каком-нибудь острове, в тени роскошных пальм, что работа ему предстоит простая и безопасная: помогать определять курс тральщикам, которые будут ходить по минным полям. Рассказывал Анатолий и о людях, с которыми отправлялся в далёкий путь. Всех своих будущих сослуживцев лейтенант Гафиатулин ещё не знал, но вот, к примеру, о Юрии Цуркине мог рассказать много, ещё по училищу знакомы. И попали в одну часть. Юрий, правда, годом раньше.

А как он отдохнёт там, загорит, накупается в сказочном Красном море! В общем, сплошная прогулка получается.

...Спустя несколько недель на остров Губаль-Сагира была доставлена первая почта. Не меньше двух десятков писем было на имя лейтенанта Анатолия Гафиатулина. Теперь он мог бы дополнить домашний рассказ вполне конкретными деталями. Но времени было слишком мало. И он писал о самом главном: скучает, любит, с нетерпением ждёт встречи.

А впереди трудные месяцы работы, потребовавшие напряжения всех сил в достижении поставленной перед гидрографическим постом задачи: обеспечить выработку данных для прокладки курсов тралящих судов.

*Остров.* Пальмы они увидели в Хургаде. Кто-то сказал, что их всего двенадцать. Одно пыльное деревцо приходилось в среднем на тысячу жителей этого пропалённого зноем городка.

*На следующий день корреспондент ТАСС сообщил из Каира: «Здесь стало известно, что в египетский порт Хургада прибыл отряд советских кораблей, который примет участие в разминировании Суэцкого залива. Работы по разминированию будут проводиться по просьбе АРЕ».*

Гидрографический пост, которым командовал старший лейтенант Юрий Цуркин, высадился на остров 17 июля. Было тихо. Слепящую поверхность залива изредка разрезали плавники акул. Ребята успели узнать, что коралловая акула — самая жестокая.

Когда малый десантный корабль был вблизи Губаль-Сагиры, обнаружили, что удобных подходов нет. Тогда мичман Юрий Миронов и старшина 1-й статьи Анатолий Саютин прыгнули в воду и поплыли на разведку. Вскоре они нашли проход. Подошли ещё немного. До берега оставалось тридцать метров, которые корабль преодолеть не мог: рифы. Три тонны груза за два часа перенесли на руках: горючее, двигатели, аппаратуру, провиант. И всё это по грудь в воде. Моряки катера пожелали гидрографам успешной работы. Десять человек остались на Губаль-Сагире.

Старший лейтенант Юрий Цуркин говорит:

— Ещё накануне египтяне предупредили: не исключено, что остров заминирован.

Не верилось, что вот сейчас может рвануть пламя из-под ног, и больше уже ничего не будет. Страх пытались скрыть, но удавалось это не всем. Каждый хоть что-то да знал о минах. Инстинкт самосохранения заставлял ступать осторожно, словно по топкому болоту.

По данным администрации Суэцкого канала, к середине июля 1974 г. только со дна канала было извлечено двадцать шесть тысяч мин, снарядов и бомб. Семьсот тысяч мин было обезврежено египетскими саперными частями на обоих берегах канала.

Наши ребята не знали тогда этих данных, не могли судить, точны эти цифры или преувеличены. Да и не стали бы. Статистические выкладки мало интересуют людей, идущих по вероятному минному полю. Это со стороны легко и просто иронизировать над чужим страхом. Да и над своим тоже, когда он уже позади.

Внимательно осмотрели остров. Мин не обнаружили. Пальм — тоже. И другой тропической растительности не было. Остров был узкий и бугристый, как голова аллигатора. Ребятам показалось, что этот пятачок кораллового происхождения размером миля на полмили вообще не приспособлен для существования живых организмов. Однако вскоре заметили, что здесь по-хозяйски разгуливают песчаные крабы. Потом увидели ящериц. Откуда-то появились мухи и даже пара миниатюрных птичек. И уж совсем обрадовались, когда услышали однажды ночью на раскалённом островке такой родной голос сверчка. Другие представители африканской фауны на Губаль-Сагиру за четыре месяца не пожаловали. Впрочем, их и не было поблизости. Ведь девяносто пять процентов территории АРЕ занимает практически безжизненная пустыня.

— На следующий день, — вспоминает мичман Анатолий Куриленко, — мы подошли на тральщике к острову. Возле старого маяка, на холме,

в километре от места, где мы вчера высадили наших парней, стояла антенна, две палатки, слышался гул движка. Сколько же пришлось потрудиться ребятам, чтобы перетащить туда с берега тонны оборудования, развернуть гидрографический пост!

Они быстро поставили палатки, вроде бы неплохо закрепили, но через несколько дней песчаная буря их легко смяла. Закрепили более надёжно, тщательно заделали щели, однако палатки сносило ещё не раз. Просыпаясь, обнаруживали, что постель покрыта слоем песка, что мельчайшая пыль забила в нос, уши, в поры кожи, скрипит на зубах. К этой африканской экзотике нужно было привыкнуть.

В первые дни ещё удавалось определять температуру воздуха, а потом выяснилось, что их термометр — прибор для этих мест бесполезный. Столбик упирался в отметку «50», а дальше делений уже не было. Самая горячая точка нашей планеты находится сравнительно недалеко от Суэцкого залива — в соседней Ливии. Рекордная жара, зарегистрированная там, — пятьдесят восемь градусов.

Журналист Василий Песков в очерке «Пустыня» приводит слова одного путешественника, который пишет, что в такую жару «мухи не летают, а ползают, чтобы не опалить крылышек; ящерицы переворачиваются на спину, чтобы охладить обожжённые лапки, а дождевые капли испаряются в воздухе, так и не достигнув земли. В такую жару на руках подгорают волосы, человек теряет литр воды в час и, если нет пополнения, кровь у него сгущается, сердце колотится сильнее, появляется тошнота, головокружение, поступки становятся нерациональными».

Обеспечить людей пресной водой оказалось делом непростым, она была очень дорогим удовольствием в жаркой Африке. Танкер «Дунай» ходил за водой в йеменский порт Аден. Командование отряда позаботилось, чтобы на тральщиках и гидрографических постах люди в любую минуту могли утолить жажду. Только один раз не удалось доставить воду своевременно на Губаль-Сагиру. Пили из радиатора двигателя. Почти кипячёную, резко отдающую бензином. Пили потому, что путешественник, которого цитировал В. Песков, в общем-то, не преувеличивал, а поступки моряков гидрографического поста не могли быть нерациональными. От них во многом зависела безопасность кораблей, траливших залив. Даже незначительная ошибка могла привести к гибели десятков людей.

Это понимал каждый на коралловом острове.

Они даже не подозревали, что можно так скучать по обыкновенным тучкам. Только однажды далеко на горизонте кто-то увидел белёсое облачко. Все выбежали из палаток, чтобы не пропустить этого чуда. Они знали, что на их остров дождь падает один раз за два-три года. Может, им посчастливилось, и это будет тот самый единственный раз. Облачко, так и не приблизившись, растаяло на горизонте. Скорее всего, это был мираж. Шёл тогда четвёртый месяц их службы на острове. И каждую ночь кому-то снился дождь или снег, или тайга в серебристом инее.

Единственным спасением от беспощадного солнца и огнедышащей земли — а она накалялась до девяноста градусов — было море. Богатейшее по растительности и животному миру, удивительно прозрачное. Вода в Красном море настолько солёная, что самый неумелый пловец может легко и долго держаться на поверхности.

Поразительная красота подводного мира влечёт туристов и рыбаков. На острове любит отдыхать губернатор Хургады. Приезжал однажды с друзьями сын премьер-министра республики — студент Каирского университета. Он оказался общительным и весёлым парнем, с удовольствием вспоминал свою поездку в Советский Союз, быстро подружился с моряками. Потом вместе ходили на подводную охоту, очень тепло распрощались.

Три-четыре дня отдыха на этом острове оставят незабываемые впечатления. Четыре месяца изнурительной работы — невероятно трудное испытание. Уже в первые дни пребывания наших кораблей в Хургаде египтяне были поражены тем, что тихоокеанцы вели разгрузку по двенадцать-четырнадцать часов в день, хотя убийственный зной, кажется, был способен свалить с ног любого человека.

Особенно досаждала жара в августе — на этот месяц приходился её пик. А вот в октябре-ноябре моряки мёрзли. Теперь по ночам уже не спалось от холода, натягивали на себя тёплое бельё, шинели, кутались, во что могли. Термометр уверенно показывал, что температура держится как в период нашего дальневосточного бархатного сезона — плюс восемнадцать-двадцать. Но сквозил ветер, способный поднять на море свирепый шторм, дождем сыпалась роса с тента, под которым прятали теодолит.

*Тот берег.* Мешали не только каверзы погоды. С острова Губаль-Сагира ясно был виден берег Синайского полуострова, оккупированного израильтянами. Суетились и хулиганили в заливе их торпедные катера, экипажи которых вели себя вызывающе нагло.

*30 июля корреспондент ТАСС передал из Парижа:* «По сообщениям из Тель-Авива, начальник генерального штаба израильской армии генерал М. Гур объявил о дополнительном призыве резервистов в армию... М. Гур дал понять, что израильское командование не исключает возможности нанесения по соседним арабским странам так называемого “превентивного” удара. Израиль, как известно, ранее неоднократно прибегал к этой агрессивной тактике, в частности во время суэцкой авантюры 1956 г. и в июне 1967 г., когда вероломному нападению подверглись Египет и Сирия».

Именно тогда, в 1967 г., был захвачен израильтянами Синайский полуостров.

— Мы хорошо просматривали тот берег, — говорит Гафиатулин, — хорошо понимали, что там хозяйничает недруг, агрессор. Арабы предупредили нас, что возможны провокации, что раньше на Губаль-Сагиру высаживались диверсанты.



Справа налево: С. Тарелкин, В. Койков,  
Ю. Цуркин, В. Солодов, 24 ноября  
1974 г., Хургада



А. Щербина, 24 ноября 1974 г.,  
Хургада



Поздравление личного состава с окончанием боевого траления. В центре —  
командир отряда А. Аполлонов, 24 ноября 1974 г., Хургада



Вручение подарка правительства АРЕ В. Солодову,  
24 ноября 1974 г., Хургада



Проводы советских моряков, 25 ноября 1974 г., рейд порта Хургада

Ещё на пути в Суэцкий залив моряки с интересом следили за политической и военной обстановкой в этом тревожном районе мира. И вот теперь они своими глазами увидели, как трудно живётся арабам, знали, что многим людям не хватает самого нужного — пищи, что у многих разрушены дома. Они знали, что народ напрягает все силы, стремясь залечить раны войны, поднять экономику. На одной из политинформаций им сказали, что правительство АРЕ выделило десять миллионов египетских фунтов для восстановления двенадцати заводов и фабрик в Суэце, Исмаилии и Порт-Саиде. Ожидалось, что уже в сентябре в этих трёх городах зоны Суэцкого канала вновь начнут действовать девять промышленных предприятий.

Выросшие в процветающей стране, знающие о послевоенной разрухе только по рассказам, моряки отряда воочию убедились, какое это страшное горе — война. И чувство соперничества перерастало в жгучую ненависть к агрессору, когда на том берегу они слышали артиллерийскую канонаду, видели сполохи ракет. Там шли учения. Там готовились к новым авантюрам.

*В начале сентября корреспондент агентства ЮПИ передал из Нью-Йорка: «Израиль принимает меры по увеличению своей армии, проводит мобилизацию десятков тысяч резервистов. В настоящее время проходят крупные учения на Синае».*

В эти дни в Израиле с новой силой разжигался милитаристский психоз. Были введены особые меры безопасности, солдатам предложено не оставлять оружия даже во время религиозной службы.

*6 сентября ТАСС сообщает: «Вслед за маневрами войск на севере страны, мобилизацией резервистов и провокационными маневрами на Синайском полуострове в непосредственной близости от линии разъединения войск с Египтом Тель-Авив провёл новые трёхдневные маневры в южном военном округе».*

Остров Губаль-Сагира расположен как раз на этой линии разъединения войск. На самой линии фронта.

Анатолий смеётся:

— Вместо экзотических пальм, о которых я так весело живописал жене, были «фантомы» и «скайхоки».

Как радовались гидрографы, когда недалеко от Губаль-Сагиры на острове отыскалась уютная бухточка для якорной стоянки наших кораблей, и они перебазировались туда из Хургады.

— Было как-то спокойнее на душе, исчезло чувство нашей оторванности от мира, — говорит Гафиатулин, — когда вечером мы видели огоньки в бухте, различали там тральщики, большой противолодочный корабль, танкер. И даже работать было легче.

*Работа.* Работать было трудно. Если траление шло круглосуточно, лейтенанту Гафиатулину приходилось сидеть у теодолита по двенадцать часов. Вахту со старшим лейтенантом Цуркиным они делили поровну. Ведь регулярно необходимо было передавать данные на траль-



щик. По этим данным корабли корректировали курс. Промежуточной инстанцией между постом и рулевым на корабле был начальник гидрографической партии капитан-лейтенант Вячеслав Солодов. Такое взаимодействие должно было обеспечить выработку абсолютно точного курса, без чего вести траление — бессмысленный риск. Сбившись с курса даже незначительно, корабль может пойти в непротраленный район. К примеру, отклонение на десять метров уже опасно.

Даже автомобиль вести по линейке, если эта самая линейка не нарисована на асфальте, занятие непростое. Легко представить, в какой степени возрастает эта сложность, если абсолютно точным курсом надо вести корабль. А ещё приплюсуйте четыре-пять баллов (нередко работали и при таком волнении моря), ветер и течения, инерцию трала при маневрировании, особенно вынужденном, когда советским морякам мешали израильские торпедные катера, опасно пересекая курс.

Мастерство кораблевождения проверялось по высокому счёту. Но самый искусный командир не мог бы точно выдержать курс, если бы гидрографы каждые две-три минуты не обеспечивали его данными.

Двенадцать часов в сутки сидит у теодолита лейтенант Гафиатулин. Изю дня в день. Четыре месяца подряд. Он скажет точнее: сто одиннадцать суток на Губаль-Сагире и десять — на Ашрафи. Ашрафи — разбитый маяк, на котором располагался второй пост.

Капитан-лейтенант Солодов говорит:

— На Гафиатулина я могу положиться полностью. Настоящий трудяга. Какое бы ему задание ни давал — пока не сделает, отдыхать не пойдёт. У теодолита работать было тяжело. К примеру, ночью окуляр запотеваёт, наблюдение ухудшается, но Гафиатулин ни разу не допустил сбоя.

Как раз ночью Анатолий работалось лучше. Действительно, окуляр запотевал, постоянно протирать приходилось, но зато по корабельным огням ориентироваться было легко.

Ночью «фантомы» не мешали, а залив не вонзался в окуляр теодолита беспощадными бликами.

Приезжали гости, любопытствовали, старались заглянуть в теодолит. Больше минуты не выдерживали, начинали протирать глаза.

Днём казалось, что плавится горизонт, таяли в горячем мареве очертания тральщика, и тогда лейтенант честно докладывал Солодову, что не видит корабля. Пусть лучше тебя обвинят в профессиональной непригодности, но передать предполагаемые данные ты не имеешь права. Именно здесь Анатолий ощутил огромную признательность незнакомым своим коллегам, тридцать лет назад помогавшим тральщику, на котором плавал его отец. Если бы тогда кто-то из них допустил ошибку, то он, Анатолий Гафиатулин вовсе не появился бы на свет в 1949 г. Напомним, что во время Второй мировой войны человечество потеряло на минах две тысячи боевых кораблей и три тысячи судов. Очищая моря от минной опасности, погибли сотни тральщиков. За участие в боевом тралении отец был награждён орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу»

и «За боевые заслуги». Живым и невредимым закончил войну мичман Габбас Гафиатулин.

Сейчас у них тоже бой, тоже риск.

В наушниках звучит спокойный твёрдый голос Солодова: «Ты должен увидеть. Смотри внимательнее. Надо увидеть».

Может быть, он недооценивал свои глаза. А может, мобилизация всех внутренних сил, которую чувствуешь в минуту величайшего напряжения, сказывается и на зрении. Анатолий увидел тральщик, чётко выдал данные. Переработанные Солодовым, они воплотились в команду, отданную рулевому.

Лейтенанту пришлось наблюдать, как работает его начальник, как мгновенно продельывает сложнейшие вычисления. Когда у Солодова резко возрастал объём работы, он вызывал на тральщик Гафиатулина, и там, на минном поле, Анатолий получал блестящие уроки профессионализма. Особенности этой работы, интересные наблюдения и выводы лейтенант поможет Солодову обобщить уже на переходе домой, после окончания траления. Это оригинальное исследование, вероятно, представит значительный интерес для военных гидрографов. И, помогая Солодову, Гафиатулин вновь подумает, что надо будет серьёзнее самому взяться за научную работу. Есть у него заветная мечта — вплотную заняться исследованием магнитного поля Земли.

Но это будет потом. После того как появятся в «Правде», «Красной звезде», «Известиях», «Комсомольской правде» крупные заголовки «Проверено: мин нет», «Позади — чистый фарватер», «Суэцкий залив — траление окончено», после того как расскажет адмирал флота Н. И. Смирнов по Центральному телевидению о четырёх месяцах мужества и многие газеты мира сообщат, что советские моряки полностью очистили залив от мин.

А пока над Губаль-Сагирой висит тяжкий зной. Монотонно тарахтит двигатель, выдающий питание на станцию. Конструкторы приборов и механизмов, которые установлены на острове, не предполагали даже, что их устройствам предстоит пройти проверку по соседству с самым жарким районом планеты. К счастью, отказов было совсем немного.

Техника имела хороший запас прочности. Но, самое главное, её обслуживали умелые, находчивые специалисты. Когда «закапризничала» одна из станций, причину установили сразу же: перегрев. Вынимали блоки и подставляли под прохладную воздушную струю вентилятора двигателя. Однажды подгорел фидер антенны. А в это время на боевом галсе находился тральщик. Мичман Ю. Миронов тотчас подключил к работе запасную станцию и вместе с Саютиным в считанные минуты они устранили неполадку. Рация тоже один раз перестала работать из-за перегрева. Её спрятали в тень, дали остыть, а потом обязательно прикрывали мешком.

Бережно ухаживали люди за аппаратурой, заботились о станциях больше, чем о себе. Знали, сколь высока цена безотказной работы техники в Суэцком заливе.

Саютин был на посту самым знающим радиометристом. Он и других с увлечением обучал своей специальности. И вскоре моторист Редько мог заменить Саютина. А вот радист старший матрос Вячеслав Тимофеев уверенно доказывал, что самая интересная военная профессия — у него. К концу выполнения задания все моряки умели обслуживать радиостанцию, приспособились эксплуатировать её в этих трудных условиях.

Взаимозаменяемость была полной. Так требовала обстановка. Если кто-то вдруг заболит в то время, когда тральщик находится на боевом галсе (а был случай, что солнечный удар подкосил матроса Мухамедзянова), его должен немедленно заменить товарищ. Здесь обязанности каждого могли исполнять все. Только у теодолита вахту несли двое: командир поста старший лейтенант Юрий Цуркин и его заместитель лейтенант Анатолий Гафиатулин.

Трудные условия, опасное испытание позволяют чётко и ясно определить ценность человека, понять его глубинную суть. Там, на острове, узнали старшина 1-й статьи Саютин и старший матрос Мухамедзянов о приказе министра обороны СССР, согласно которому их годовые увольнения в запас. Они оба достойно прослужили три нелёгких года, не подкачали и во время выполнения боевой задачи. Они были уверены, что покинуть Суэцкий залив можно только тогда, когда воинский долг будет выполнен до конца.

— Бывало, сижу у теодолита, — рассказывает Гафиатулин, — снимаю отсчёт, передаю данные на корабль, вздохнуть свободно некогда, а тут наш редактор боевого листка матрос Мухамедзянов: «Товарищ лейтенант, спрашивает, сколько покрытий сделал сегодня тральщик Койкова?» — «Подожди, говорю, некогда, потом подойдёшь». — «Извините, товарищ лейтенант, но через полчаса боевой листок должен висеть. Люди уже привыкли, ждут». Действительно, этот листочек ждали, ведь Миша каждый раз сообщал, как действовали в тот день моряки, которым мы курс выдавали. Ну а потом уже высчитывали, сколько осталось тралить, когда закончим работу. Приходилось, улучив минуту, давать редактору интервью.

Чаще всего, называя отличившихся, выводил редактор боевого листка фамилии старшины 1-й статьи Саютина и старшего матроса Редько. Впрочем, героями заметок были все люди поста, доброго слова заслуживал каждый человек. Вахту на Губаль-Сагире несли безупречно. Сюда не раз приезжал командир отряда капитан 1-го ранга А. Н. Аполлонов. После одного из таких посещений в его записной книжке появились строчки: «Если мне придётся писать представление, первыми в наградном списке будут ребята с Губаль-Сагиры».

С похвалой отзывались о моряках поста старшие начальники, с восхищением писали советские и зарубежные корреспонденты. Свой долг воины-гидрографы исполнили до конца. По их вине не было испорчено ни одного боевого галса. Это и их заслуга в том, что все корабли вернулись в родную базу, что, пройдя через минные поля Суэцкого залива, отряд не потерял ни одного человека.



Лейтенанту  
Графману А.  
На память о боевом крашении  
в Суэцком заливе  
Командир бригады Кап. Сергеев =  
Начальник полковой связи Кап. Сергеев = Аполлонов =  
Кап. Блиннов = Блиннов =  
о. Рубаль-Савира  
Красное море 1974г

За теодолитом на посту «Губаль» во время боевого траления



От души радовались моряки-гидрографы из отряда старшего лейтенанта Ю. Цуркина, когда им сообщили по радио, что пост объявлен отличным. Потом на Губаль-Сагиру прибыл начальник гидрографической партии, и состоялось торжественное построение. В этот день на острове был праздник.

*Праздники.* Праздники были редкостью. 28 июля, когда наша страна чествовала военных моряков, «Правда» сообщила: «Прибывшие в район Суэца шесть советских минных тральщиков приступили к работе по расчистке южного входа в Суэцкий канал. В ближайшие дни ожидается прибытие в Суэцкий залив ещё нескольких советских судов...»

18 октября Анатолию Гафиатулину исполнилось двадцать пять лет. Весь этот день он провёл у теодолита.

7 и 8 ноября траление не прекращалось.

Праздники отмечать было некогда, но праздником становились события, ранее казавшиеся совершенно неприметными: булка хлеба, свежая почта, тридцатилитровая фляга пресной воды, сброшенная с вертолёта. Винтокрылая машина появилась над островом как раз в тот день, когда пили воду из радиатора. В течение суток бушевал шторм, и корабль не мог подойти к острову. А накануне к нашим ребятам пришли неожиданные гости.

Их увидели издалека, сразу распознали: не наши.

Все насторожились, хорошо помнили предупреждение, что не исключена высадка диверсантов. Но эти двое оказались египетскими пограничниками, которые несли службу на соседнем острове. Во время отлива обнажался перешеек, соединяющий острова, вот арабы и решили нанести визит советским морякам. Отчаянно жестикулируя, они объяснили, что кончилась вода. У наших ещё оставалось литров восемь. Половину отдали. Куревом тоже поделились. Растроганные пограничники пригласили парней в гости, и Цуркин сообщил, что непременно придут.

А потом разыгрался шторм. Стало ясно, что воду нужно экономить, ведь корабль к берегу подойти не сможет, но экономить было уже нечего. Вот тогда-то и пришлось слить воду из радиатора. Её пили, использовали для приготовления пищи. Кстати сказать, «кухня» Губаль-Сагиры славилась на весь отряд. Печь сделали из бочки, дрова, правда, приходилось возить из самой Хургады. Поначалу колдовал у этого «пищеблока» один Тимофеев, а позже поварское ремесло, как и все другие специальности, освоили все. Гостям подавались и вареники, и вкусные пирожки, и уникальные рыбные блюда. Залив богат рыбой разнообразнейших расцветок, форм и размеров.

Арабские пограничники, с которыми установились очень добрые отношения, попытались объяснить, какая рыба пригодна в пищу, но поскольку на языке жестов это не воспринималось, сделали рисунки. Расклады улов после рыбалки, непременно пользовались этими «плакатами», с сожалением выбрасывали самые красивые экземпляры.

В свободное время нанесли тихоокеанцы ответный визит египтянам. Обменялись сувенирами, газетами, фотографиями. Когда прощались с ними, сержант Анвар расстроился до слёз, записывал всем свой адрес, просил непременно написать.

Мало было свободного времени, но если его удавалось выкроить, если шторм разлохмачивал залив, и тральщики стояли на якоре, на Губаль-Сагире проводились собрания комсомольской группы, политинформации. Были на острове библиотечка, радиоприёмник, потом и кинопередвижку доставили.

Вносили оживление шахматные и шашечные турниры. Матрос Голованёв научился здесь играть в шашки и даже занял второе место. Любили моряки и свою газету «Гидрограф», которую с весёлой выдумкой делал матрос Фадеев.

Офицеры поддерживали людей бодрой шуткой, учили личным примером преодолевать уныние, усталость, тоску по дому. Не всегда это удавалось.

— Порой, — говорит Гафиатулин, — раздражала чья-то незлобивая подначка, даже жест. От зноя, духоты язык разбухал во рту, становился шершавым, как наждак. Даже те несколько слов, что нужно было говорить по радиации, были мукой. И этот проклятый теодолит, к которому ты напрочь привязан. Хандра — страшное дело. С трудом одолевали её на четвёртом месяце островного житья.

Резервы стойкости искали не только в коллективе, но и в себе. Всех в отряде облетела короткая, ёмкая строка из письма матери к одному из матросов: «Помни, сынок: твой отец фронтовик». Здесь у каждого хоть кто-то да был фронтовиком: дед, отец, дядя. Опорой и примером для Анатолия были тревожные галсы мичмана Гафиатулина, о которых сын знал многое, помнил, что отцу было труднее, но он выстоял. Лейтенант Гафиатулин тоже выстоял. Как и весь гарнизон кораллового острова.

11 ноября 1974 г. в 19.00 тральщик под командованием капитана 3-го ранга Виктора Тихонова совершил последний галс. Они «пропахали» район в двадцать первый раз и с чистой совестью доложили: мин нет.

...А на Губаль-Сагире лейтенант Анатолий Гафиатулин начал бережно упаковывать в ящик свой теодолит.

*От редактора.* Когда этот выпуск «Камчатского летописца» готовился к печати, из г. Санкт-Петербурга на наш полуостров пришла скорбная весть: 8 августа 2015 г. от тяжкого недуга на шестьдесят шестом году жизни скончался председатель Камчатского морского собрания капитан 1-го ранга запаса Анатолий Габбасович Гафиатулин...

Научно-популярное издание

**Камчатский летописец**  
**Историко-краеведческий сборник**  
Выпуск 4

Составитель Сергей Витальевич Гаврилов

Редактор С. В. Гаврилов  
Корректор Е. А. Рыбаченко  
Оригинал-макет С. В. Гаврилова

Подписано в печать 20.12.2015. Формат 60x84/16. Бумага офсетная.  
Гарнитура «Школьная». Печать офсетная. Усл. печ. л. 34,4.  
Тираж 120 экз. Заказ № 15-01871.

Издательство «Камчатпресс». 683017, г. Петропавловск-Камчатский,  
ул. Кроноцкая, 12а.

Отпечатано в ООО «Камчатпресс». 683017, г. Петропавловск-Камчатский,  
ул. Кроноцкая, 12а, [www.kamchatpress.ru](http://www.kamchatpress.ru)