

О П И С А Н І Е
ПРИМѢЧАТЕЛЬНЫХЪ
КОРАБЛЕКРУШЕНІЙ,

ВЪ РАЗНЫЯ ВРЕМЕНА СЛУЧАВШИХСЯ,
Сочиненіе Господина Дункена.

СЪ АНГЛІЙСКАГО
перевелъ и пополнилъ
ПРИМѢЧАНІЯМИ И ПОЯСНЕНІЯМИ,
въ пользу

РОССІЙСКИХЪ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ,
Флота Капитанъ-Командоръ
ГОЛОВНИНЪ.

Напечатано по повелѣнію Государственнаго Адмиралтейскаго
Департамента.

ВЪ ТРЕХЪ ЧАСТЯХЪ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ,

УДОСТОВЕНО МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФІИ Н. ГРЕЧА.

1853.

ПЕЧАТАТЬ ПОЗВОЛЯЕТСЯ:

съ тѣмъ, чтобы по напечатаніи представлено было въ
Ценсурный Комитетъ узаконенное число экземпляровъ.

С. Петербургъ, 18-го Іюля 1852 года.

Ценсоръ *А. Крыловъ.*

ЕГО ВЫСОКОПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВУ,

**Флота Господину Адмиралу, Морскому
Министру, Государственного Совета Члену,
Сенатору и разныхъ орденовъ Кавалеру**

МАРКИЗУ ИВАНУ ИВАНОВИЧУ

ДЕ-ТРАВЕРСЕ.

ВАШЕ ВЫСОКОПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВО,

МИЛОСТИВЫЙ ГОСУДАРЬ!

Въ прошломъ году имѣлъ я честь представить Вашему Высокопревосходительству мнѣніе мое о книгѣ, изданной въ Англіи, подъ названіемъ «Исторія кораблекрушеній». Я полагалъ, что сіе сочиненіе въ переводѣ на Русскій языкъ, можетъ доставить немалую пользу нашимъ мореплавателямъ, пользу несравненно большую, нежели всѣ тѣ изобрѣтенія для спасенія людей при кораблекрушеніяхъ, которыя, бывъ разсматриваемы въ Государственномъ Адмиралтейскомъ Департаментѣ, найдены несоотвѣтствующими своей цѣли, и подали мнѣ поводъ представить мое мнѣніе. Ваше Высокопревосходительство одобрили оное и препроводили въ Адмиралтейскій Департаментъ; она также съ своей стороны признала пользу, долженствующую произойти отъ перевода вышепомянутаго сочиненія, которое перевести, съ соизволенія Вашего, я принялъ на себя.

Нынѣ, окончивъ сей переводъ, я, сколько по долгу, столько же и по собственному моему желанію, осмѣли-

ваюсь посвятить оный Вашему Высокопревосходительству, какъ Верховному Начальнику Россійскихъ Императорскихъ Флотовъ, для пользы коихъ я трудился.

Въ снисходительномъ принятіи сей книги обнадеживаетъ меня польза ея, ибо она заключаетъ въ себѣ не одни уроки, какъ поступать при кораблекрушеніяхъ, но и высшую морскую практику.

Съ чувствами глубочайшаго высокопочитаія, преданности и благодарности имѣю честь быть,

Милостивый Государь!

Вашего Высокопревосходительства

всепокорнѣйшій слуга

Василій Головинъ.

Сентября 20-го дня 1821 года.

С. Петербургъ.

ПРЕДУВЪДОМЛЕНИЕ

ОТЪ

ПЕРЕВОДИВШАГО.

Г. Дункенъ назвалъ сочиненіе свое Исторіею кораблекрушеній. Главною цѣлью его была польза мореплавателей, и онъ основательно судилъ, что описаніе кораблекрушеній, случившихся при различныхъ положеніяхъ и обстоятельствахъ, въ коемъ съ ясностью изложены всѣ способы, употребленные мореплавателями къ спасенію кораблей или экипажей въ бѣдствіяхъ, ихъ постигшихъ, и погрѣшности, ввергнувшія ихъ въ оныя или упущенія, кои были сдѣланы при кораблекрушеніяхъ и послужили къ гибели несчастныхъ мореходцевъ, неумѣвшихъ употребить предстоявшихъ къ избавленію ихъ способовъ, весьма полезно для посвятившихъ себя морской службѣ. Такая книга, научающая примѣрами, дѣйствительно случившимися, столько же нужна для мореплавателей, какъ и описаніе примѣчательныхъ сраженій вообще для людей военныхъ: она издана не съ тѣмъ, чтобъ мореходецъ прибѣгалъ къ ней во время бѣдствія и уже въ самыя минуты гибели искалъ средствъ въ ея примѣрахъ

къ своему спасенію; но чтобъ отъ благовременнаго чтенія оной имѣлъ въ виду и, такъ сказать, въ готовности всѣ способы, могущіе въ разныхъ обстоятельствахъ кораблекрушенія послужить къ его избавленію (*).

(*) Съ симъ мнѣніемъ и Г. Морской Министръ совершенно согласенъ: Его Высокопревосходительство предложилъ Государственному Адмиралтейскому Департаменту напечатать сей переводъ, въ слѣдствіе моего представленія, въ коемъ, между прочимъ, сказано слѣдующее: «Кораблекрушенія бываютъ при столь различныхъ обстоятельствахъ, зависящихъ отъ положенія и свойства береговъ и мелей, на коихъ онѣ случаются, отъ направленія и силы вѣтра, отъ стремленія теченій, отъ степени волненія, отъ самой величины и крѣпости кораблей, и проч., и проч., что кажется невозможно изобрѣсти одного дѣйствительнаго способа, который бы могъ быть примѣненъ ко всѣмъ случаямъ кораблекрушеній. При такихъ несчастныхъ происшествіяхъ лучшія средства, могущія послужить къ спасенію людей, суть присутствіе духа начальника и офицеровъ и опытность ихъ; но какъ кораблекрушенія нерѣдко сопровождаются столь ужасными обстоятельствами, что и самымъ пугающимъ людямъ сердца ихъ измѣняютъ, и они, потерявшись, не могутъ придумать въ скорости средствъ къ спасенію экипажа, то примѣры, какъ другіе поступали въ подобныхъ случаяхъ, могли бы успѣшнѣе всего послужить къ ихъ спасенію. На сей конецъ Англичанинъ Дункенъ собралъ вмѣстѣ и издалъ въ одномъ сочиненіи (изъ шести томовъ состоящемъ) описаніе всѣхъ доселѣ извѣстныхъ въ Англіи кораблекрушеній; въ предисловіи къ сему полезному сочиненію онъ между прочимъ говоритъ: «Мореплавателю, для коего сіе твореніе особенно назначено, оно будетъ весьма полезнымъ, и даже можно сказать, почти необходимымъ спутникомъ; оно предостережетъ его отъ погрѣшностей, ввергнувшихъ другихъ въ ужасныя

Къ описаніямъ кораблекрушеній Г. Дункенъ присовокупилъ довольно много постороннихъ предметовъ, неслужащихъ къ наставленію мореплавателей, и часто вмѣщалъ пространныя разсужденія, ни какой связи съ помянутою цѣлью не имѣющія, а также во многихъ мѣстахъ не сдѣлалъ надлежащихъ толкованій, и нѣкоторые примѣры описалъ не довольно ясно, а многіе, кои ему были неизвѣстны, вовсе пропустилъ. По симъ причинамъ, въ переводѣ моемъ выпущено то, что я полагалъ излишнимъ, а недостатки пополнены. Рисунки же, какъ служащія къ единому украшенію книги и возвышающія безъ нужды цѣну изданія оной, всѣ выпущены.

Если переводъ сей послужить къ спасенію хотя одного корабля, то и тогда я почту себя довольно награжденнымъ за трудъ мой.

В. Г.

бѣдствія, а подвергнувшись онымъ, онъ научится примѣрами твердости, мужества и постоянства извлекать себя изъ бѣдъ по-видимому непреодолимыхъ, и не предаваться отчаянію въ самыхъ опасѣйшихъ случаяхъ, коимъ онъ часто бываетъ подверженъ.» Я съ моей стороны, будучи совершенно увѣренъ въ справедливомъ сужденіи Г. Дункена, думаю, что подобное сочиненіе на Русскомъ языкѣ, розданное по всѣмъ судамъ Императорскаго Флота, было бы весьма полезно нашимъ офицерамъ; и иногда могло бы служить къ спасенію людей и даже самихъ судовъ.»

ПРЕДСТАВЛЕНІЕ

*Господину Морскому Министру отъ Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента,
4-го Ноября 1821 года.*

1821 года Ноября 4-го дня слушано предложеніе Г. Морскаго Министра № 620, при коемъ препровождаетъ на разсмотрѣніе первую часть книги подъ названіемъ: *Описаніе примѣчательныхъ кораблекрушеній*, сочиненіе Г. Дункена, переведенную на Россійскій языкъ Г. Флота Капитанъ-Командоромъ Головиннымъ.

Въ концѣ 1819 года отъ господина же Министра прспровождена была въ департаментъ копія съ мнѣнія Г. Головина о средствахъ, служащихъ для спасенія людей во время кораблекрушенія, съ тѣмъ, чтобы департаментъ вошелъ въ разсмотрѣніе, не разсуждено ли будетъ поручить Г. Головину, согласно его предложенію, перевести важныя и могущіе быть полезными случаи, для напечатанія. Департаментъ, не входя тогда въ подробное разсмотрѣніе сочиненія Англичанина Дункена, о которомъ говорено въ мнѣніи Г. Головина, не могъ сдѣлать рѣшительнаго заключенія о пользѣ, какой должно ожидать отъ изданія въ свѣтъ подобной книги на Русскомъ языкѣ; но, будучи удостовѣренъ изъ многократныхъ случаевъ, какъ въ обширныхъ свѣдѣніяхъ по морской части Почетнаго Члена своего Г. Головина, такъ и въ опытности его, которая есть слѣдствіе его путешествій, знаменитыхъ въ Исторіи нашего Флота, ни мало не сомнѣвался, чтобы и сей

трудъ, предпринимаемый имъ для пользы мореплаванія, несовершенъ былъ съ желаемымъ успѣхомъ, и не соотвѣтствовалъ своей благотворительной цѣли; почему и поручилъ ему (согласно его предложенію), составить изъ сочиненія Дункена о кораблекрушеніяхъ подобную же книгу на Русскомъ языкѣ, предоставивъ ему дополнить онос, по усмотрѣнію его, собственными его замѣчаніями. — О чемъ департаментъ довелъ тогда же до свѣдѣнія Г. Министра. Непремѣнный Членъ, Г. Вице-Адмиралъ и Кавалеръ Сарычевъ, разсматривавшій приготовленную Г. Капитанъ-Командоромъ Головиннымъ на Русскомъ Языкѣ первую часть *Описанія примѣчательныхъ кораблекрушеній*, объявилъ, что изданіе въ свѣтъ такого описанія, по мнѣнію его, принесетъ большую пользу не токмо Императорскому Флоту, но и торговому нашему мореплаванію. Департаментъ, согласно съ мнѣніемъ 1^{го} Вице-Адмирала, полагая вышеупомянутый трудъ Почетнаго Члена Г. Головина напечатать на свой счетъ, и половину экземпляровъ, на основаніи существующаго постановленія, предоставить въ собственность трудившагося; во уваженіе же пользы, какой должно ожидать отъ сей книги, включить ее въ число штатныхъ книгъ, на военныя суда отпускаемыхъ, а начальниковъ купеческихъ судовъ обязать имѣть оную. — Опредѣлилъ: представить о семъ на утвержденіе Г. Министру, препроводивъ къ Его Высочайшему Председательству и составленную Директоромъ Морской Топографіи смѣту, во что можетъ обойтись нанечатаніе всѣхъ трехъ частей сего творенія, въ числѣ шести сотъ экземпляровъ.

8-го Ноября 1821.

ГОСУДАРСТВЕННОМУ АДМИРАЛТЕЙСКОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ.

Предложеніе.

Положеніе онаго департамента, въ представленіи № 634 изъясненное, о напечатаніи на счетъ департамента, въ числѣ шести сотъ экземпляровъ, книги: *Описаніе примѣчательныхъ кораблекрушеній*, переведенной съ Англійскаго Языка на Россійскій Капитанъ-Командоромъ Головиннымъ, утверждая, предоставляю оное исполнить, исключая того, чтобъ обязать начальниковъ купеческихъ судовъ имѣть сію книгу, такъ какъ таковое распоряженіе не относится до вѣдомства Морскаго Министерства.

На подлинномъ подписано:

М. Траверсе.

№ 738-й.

Село Романшино.

6-го Ноября 1821 года.

О Г Л А В Л Е Н И Е

ПЕРВОЙ ЧАСТИ.

	Стр.
Крушение англійскаго фрегата Аполлонъ у португальскихъ береговъ, случившееся 2-го Апрѣля 1804 года	1
Крушение французскаго 74-хъ-пушечнаго корабля Друа-дель-Омъ (Droits de l'Homme), случившееся 14-го Января 1797 года	9
Гибель англійскаго 74-хъ-пушечнаго корабля Рамилльсъ, случившееся въ Атлантическомъ Океанѣ, 21-го Сентября 1782 года	17
Гибель англійскаго 74-хъ-пушечнаго корабля Сентавръ, послѣдовавшая 23-го Сентября 1782 года въ Атлантическомъ Океанѣ, описанная Капитаномъ Ингельфилдомъ	28
Крушение англійскаго 64-хъ-пушечнаго корабля Скипетръ, претерпѣнное 6-го Ноября 1799 года, въ Столовомъ Заливѣ Мыса Доброй Надежды	45
Чудесное избавленіе отъ потопленія англійскаго военнаго шлюпа Гардіанъ, шедшаго отъ Мыса Доброй Надежды въ Новую Голландію въ Декабръ 1789 года	50
Гибель англійскаго 54-хъ-пушечнаго корабля Индостанъ, бывшаго подъ начальствомъ Капитана Ле-Гроса, пришедшая отъ огня, 2-го Апрѣля 1804 года	53
Происшествія, случившіяся на корабль Тезей, подъ начальствомъ Капитана Гокера, во время урагана, свирѣпствовавшаго въ Западной Индіи между 4-мъ и 15-мъ числами Сентября 1804 года	59
Крушеніе англійскаго 74-хъ-пушечнаго корабля Венерабль, подъ начальствомъ Капитана Гантера, погибшаго въ заливѣ Торбей	65
Потеря англійскаго 110-пушечнаго корабля Королева Шарлотта, подъ начальствомъ Капитана Тодда, и подъ флагомъ Вице-Адмирала Лорда Кита, сгорѣвшаго на Ливорискѣмъ Рейдѣ, 17-го Марта 1800 года	68
Крушеніе англійскаго фрегата Ансонъ, подъ командою Капитана Лидарда, случившееся 29-го Декабря 1807 года, на берегу Коривала, по близости мѣстечка Гельстона	71
Крушеніе англійскаго фрегата Прозерпина, описанное командиромъ онаго, Капитаномъ Валлисѣмъ, въ донесеніи къ Вице-Адмиралу Диксону, Главнокомандующему Британскаго Флота въ Северномъ Морѣ	76
Крушеніе англійскаго ость-индскаго корабля Индостанъ, претерпѣнное 11-го Января 1803 года, подлѣ Маргета	81
Крушеніе англійскаго фрегата Трибувъ, у береговъ Галифакса въ Новой Шотландіи, въ Ноябръ 1797 года	88
Крушеніе англійскаго трехъ-дечнаго корабля Король Георгъ, приключившееся на Портсмутскомъ рейдѣ, 19-го Августа 1782 года	93

Крушение англійскаго остъ-индскаго корабля Графъ Абергавени, подъ начальствомъ Капитана Джона Вортсворта, случившееся у Мыса Портланда, гдѣ онъ потопилъ на глубинѣ 20-ти сажень, 3-го Февраля 1803 года	95
Крушение англійскаго военнаго шлюпа Парпойсъ, подъ командою Лейтенанта Фоулера, претерпѣнное въ Южномъ Великомъ Океанѣ на корабельномъ рпѣзѣ, 17-го Августа 1803 года	102
Потеря англійскаго 38-ми-пушечнаго фрегата Эталонъ, разбиившагося на французскихъ берегахъ, ночью 24-го Декабря 1799 года.	120
Крушение англійскаго линейнаго корабля Роменей, подъ начальствомъ Капитана Кольвиля, случившееся у острова Текселя, 19-го Ноября 1804 года	124
Разбитіе пакетъ-бота Кумберландъ, погибшаго на берегахъ острова Антиги, во время урагана, 4-го Сентября 1804 года	127
Крушение англійскаго 64-хъ-пушечнаго корабля Репульсъ, случившееся у французскихъ береговъ, 10-го Марта 1800 года	135
Потеря англійскаго линейнаго корабля Аякъсъ, подъ начальствомъ Капитана Бляквуда, сгорѣвшаго 14-го Февраля 1807 года, при входѣ въ Дарданельскій Проливъ	143
Крушение англійскаго 64-хъ-пушечнаго корабля Авиняпинъ, подъ начальствомъ Капитана Рейнсфорда, случившееся на пути его въ Мальту, въ 1806 году.	147
Крушение англійскаго 64-хъ-пушечнаго корабля Нассау, подъ начальствомъ Капитана Триппа, разбиившагося на сѣверной сторонѣ песчаной банки Гааксъ, по близости Текселя, 25-го Октября 1799 года	150
Потеря англійскаго вооруженнаго транспорта Боунти, подъ командою Лейтенанта Блая, послѣдовавшая отъ возмущенія большей части экипажа противъ своего начальника, въ 1789 году.	152

ПРИМѢЧАТЕЛЬНЫЯ

КОРАБЛЕКРУШЕНІЯ.

But if, determin'd by the will of Heaven,
Our helpless bark at last ashore is driven,
These councils follow'd, from the wat'ry grave
Our floating sailors in the surf may save.

FALCONER.

О П И С А Н І Е

ПРИМѢЧАТЕЛЬНЫХЪ КОРАБЛЕКРУШЕНІЙ.

*Крушеніе англійскаго фрегата Аполлона у португальскихъ береговъ, случившееся 2-го Апрѣля * 1804 года **.*

Капитанъ Диксонъ, командиръ фрегата Аполлонъ, имѣя подѣ своимъ начальствомъ еще фрегатъ Карисфордъ и 69 купеческихъ судовъ, назначенныхъ плыть въ Западную Индію, отправился изъ Коркской Гавани, что въ Ирландіи, 26-го Марта 1804 года. 27-го числа, говоритъ повѣствователь, потеряли мы изъ виду берега, и плыли, при весьма крѣпкомъ попутномъ вѣтрѣ, на WSW. 28-го, 29-го и 30-го числа вѣтеръ и погода были такіе же, и конвой шелъ почти тѣмъ же курсомъ; но 31-го Марта вѣтеръ нѣсколько смягчился и отошелъ болѣе къ W. Въ Воскресенье, 1-го Апрѣля, находились мы, по наблюденіямъ въ полдень, въ широтѣ 40° 51', въ долготѣ по счисленію 12° 29' W. Въ 8 часовъ вечера вѣтеръ перешелъ къ SW, и дулъ крѣпко; тогда мы легли на SSO. Въ 10 часовъ взяли у насъ гротъ на гитовы и поставили гротъ-стаксель, который чрезъ четверть часа изорвался въ куски оттого, что шхотъ лоп-

* Во всей книгѣ числа означены по новому стилю.

** Господинъ Дунксъ, назвавъ книгу свою Исторією Кораблекрушеній, не расположилъ ея однако жъ хронологическимъ порядкомъ. Это, впрочемъ, по цѣли, съ какою она писана, и не нужно, а потому и въ переводѣ моемъ всѣ примѣры помѣщены безъ отношенія къ времени, когда они случились.

нулъ *. Въ это время гызвали всѣхъ людей наверхъ. Съ половины 11-го часа сталъ дуть крѣпкій вѣтеръ со шква-лами: тогда мы принуждены были закрѣпить фортъ-марсель и поставить фокъ. Около полуночи изорвало гротъ-марсель, почему и закрѣпили его; въ это время фрегатъ остался подъ фокомъ и двумя задними штормовыми стакселями, вѣтеръ дулъ крѣпко при весьма сильномъ водненіи.

2-го Апрѣля, около трехъ часовъ по полуночи, фрегатъ сталъ на мель къ величайшему нашему удивленію и ужасу, ибо мы полагали, основываясь на своемъ счисленіи, что нашли на неизвѣстную банку. Потомъ било его страшнымъ образомъ, отчего подводная часть такъ повредилась, что началась сильная течь; всѣ помпы были приведены въ дѣйствіе; но минутъ черезъ десять, послѣ многихъ весьма сильныхъ ударовъ, перекинуло фрегатъ черезъ мель; мы хотѣли было править оный, но какъ руль былъ оторванъ, то посредствомъ парусовъ привели его на фордевиндъ, и хотя дѣйствовали всѣ помпы, однако жъ количество воды, волнами на фрегатъ бросаемое, было столь велико, что онъ началъ тонуть, и конечно потонулъ бы, если бъ минутъ черезъ пять не сталъ опять на мель. Въ семь случаѣ удары были весьма сильны и ужасны, и мы каждую минуту ожидали, что фрегатъ развалится на части. Мы тотчасъ отрубили талрепы у гротъ и бизань-мачтъ, и онѣ съ чрезвычайнымъ трескомъ повалились на лѣвую сторону, а фокъ-мачта упала вслѣдъ за ними; между тѣмъ фрегатъ продолжало бить объ мель, несло ближе къ берегу, и страшные валы лились черезъ него; наконецъ повалился онъ на правую сторону, такъ, что шкафутъ былъ подъ водою:

* Весьма рѣдко случается, чтобъ крѣпкій парусъ весь изорвало, когда онъ хорошо стоитъ и не заполаскиваетъ его вѣтромъ; по по бѣльшей части сначала нѣсколько надорветъ, и тогда можно съ осторожностью спустить оный и починить; если же порвется шхотъ или лееръ, то конечно въ нѣсколько минутъ изорветъ его въ куски, а потому непрѣмѣннымъ правиломъ должно себѣ поставить, чтобъ шхоты и лееры штормовыхъ стакселей всегда были сдѣланы изъ лучшихъ новыхъ росовъ.

Прим. перев.

отъ стремленія, съ какимъ ударился онъ о дно, и отъ тяжести шканечныхъ пушекъ, оторвались онѣ отъ борда, и только осталось изъ нихъ четыре или пять, коими могли мы извѣстить конвой объ опасности и о нашемъ бѣдствіи. Когда фрегатъ ударился во второй разъ, то въ палубѣ раздался ужасный вопль; многіе изъ служителей лишились всякой надежды спастись, и предались совершенному отчаянію. Мнѣ сказали, что все равно: внизу оставаться или наверхъ итти, ибо гибель наша неизбѣжна. Однако жъ я рѣшился выбраться на шканцы, но прежде хотѣлъ зайти въ свою каюту, чего мнѣ сдѣлать никакъ не удалось, ибо сундуки и изломавшіяся переборки въ палубѣ повсюду были бросаемы водою и могли ушибить меня, и потому я оставилъ намѣреніе это, а старался пробраться наверхъ; наконецъ, это, къ счастью моему, и удалось мнѣ сдѣлать послѣ многихъ неудачныхъ и весьма опасныхъ покушеній, ибо волненіемъ, почти безпрестанно чрезъ фрегатъ ходившимъ, меня бросало нѣсколько разъ съ лѣстницы. Волненіе продолжало бить фрегатъ объ мель ужаснымъ образомъ, и съ такимъ стремленіемъ лилось черезъ него, что непремѣнно нужно было за чтонибудь крѣпко держаться, чтобъ оно не унесло насъ въ море. Почти весь экипажъ находился у лѣваго борда на шканцахъ и на гротъ-русленияхъ, держась кому за что случилось, а капитанъ нашъ, не имѣя на себѣ почти ни какой одежды, стоялъ на люкѣ, и держался за оставшійся обломокъ бизань-мачты. Онъ старался словами и поступками своими, сколько возможно, успокоивать и ободрять офицеровъ и нижнихъ чиповъ, изъ коихъ большая часть были въ однихъ рубашкахъ. Между тѣмъ ужасное наше положеніе становилось часъ отъ часу отчаяннѣе, и мы пребывали въ страшной неизвѣстности до самаго разсвѣта, который, около половины пятаго часа, открылъ намъ берегъ въ разстояніи отъ насъ около двухъ кабельтовоу (полуверсты). Берегъ этотъ состоялъ изъ песчаной низменности, простиравшейся до мыса Мопдего, который находился отъ насъ къ югу въ трехъ лигахъ. Когда совсѣмъ разсвѣло, мы увидѣли отъ 20-ти до 30-ти судовъ нашего конвоя, стоявшихъ на мели въ разныхъ

отъ насъ направленіяхъ; многія изъ нихъ были совѣтъ
изломаны и почти покрыты водою. Увидѣвъ вышепомяну-
тый мысъ, мы увѣрились, что находимся у португаль-
скихъ береговъ, чего, къ величайшему моему прискорбію,
я долженъ сказать, никто изъ насъ прежде не ожидалъ *.
Вѣтеръ дулъ тогда весьма крѣпко съ превеликимъ вол-
неніемъ или, какъ говорится, волны подымались горами,
и мы не находили ни какихъ средствъ спасти себя. Около
осьми часовъ утра мы имѣли причину думать, что фрегатъ
нашъ скоро развалится на части. Увидѣвъ, что кормъ апусти-
засъ ниже, Капитанъ Диксонъ приказалъ всѣмъ перейти
на бакъ, что и было исполнено, только съ большимъ тру-
домъ и опасностью **, происходившими оттого, что гротъ-
мачта сильно билась о лѣвый шкафутъ, по которому только
и можно было пробраться со шкапцевъ впередъ. Между
тѣмъ боцманъ хотѣлъ спустить яликъ на воду, но въ этомъ
покушеніи переломилъ себѣ ногу. Изъ шести нашихъ пре-
красныхъ гребныхъ судовъ ни одно не уцѣлело: всѣ пере-
ломало волненіемъ и унесло въ море вмѣстѣ съ росто-
рами и многими другими вещами. Вскорѣ послѣ того, какъ
люди перешли на бакъ, фрегатъ разломился надвое въ
шкафутахъ. Теперь мы должны были какъ нибудь помѣ-

* Этотъ несчастный случай первый подалъ поводъ Англійскому
Верховному Морскому Правленію обратить свое вниманіе на
способы, какими досего вели счисленіе на военныхъ ихъ су-
дахъ; въ слѣдствіе чего и постановлено закономъ, не иначе опре-
дѣлять штурмановъ въ Королевскій Флотъ, какъ совершенно
знающихъ лунными наблюденіями и хронометрами опредѣлять
долготу мѣста на морѣ, о чемъ прежде самая большая часть
сихъ чиновниковъ не имѣли никакого понятія. Ужасное корабле-
крушеніе фрегата Аполлонъ и его конвоя служить однимъ изъ
весьма многихъ примѣровъ, показывающихъ, сколь ненадежно
бываетъ обыкновенное корабельное счисленіе. *Прим. перев.*

** Сей случай показываетъ, до какой степени простираются
порядокъ и дисциплина на Англійскихъ военныхъ судахъ,
нужные во всѣхъ хорошо устроенныхъ войскахъ: въ ми-
нуты самой гибели экипажъ сохранялъ повиновеніе къ своему
начальнику. Это дѣлаетъ ему большую честь. *Пр. перев.*

ститься, прижавшись плотно другъ къ другу, на форъ-русленяхъ и по бушприту до самаго конца его. Всѣхъ насъ было 240 человѣкъ, и изъ этого числа, при началѣ нашего бѣдствія, двадцать погибли въ палубѣ.

Никто не предпринималъ ничего для своего спасенія, доколѣ артиллерійскій офицеръ Лотонъ не подалъ перваго тому примѣра: онъ хотѣлъ выплыть на берегъ, но утонулъ; потомъ Лейтенантъ Вильсонъ, лекаръ, поллекаръ, одинъ штурманскій помощникъ и нѣсколько нижнихъ чиновъ имѣли такую же участь, по причинѣ страшнаго прибоя, разливавшагося по берегамъ огромными волнами; только человѣкъ тридцать были столь счастливы, что, держась за доски и за разныя деревья, составлявшія рангоутъ, достигли берега: въ числѣ ихъ находились Лейтенантъ Гарвей и одинъ штурманскій помощникъ.

Въ ночи на 5-е число поуженіе наше сдѣлалось, если можно, еще ужаснѣе: нѣсколько человѣкъ изъ престарѣлыхъ служителей и мальчиковъ померли отъ холоду и изнуренія; въ числѣ послѣднихъ лишились жизни Мичманы Проби и Гейсъ. Капитанъ Диксонъ во всю эту ночь на- ходился на бушпритѣ.

Утро не доставило намъ ни малѣйшаго утѣшенія: смерть приступала къ намъ со всѣхъ сторонъ и казалась неизбѣжною; вѣтеръ дулъ свирѣпѣе, и волненіе было гораздо больше. Около полудня блеснулъ было лучъ надежды: мы увидѣли на берегу Лейтенанта Гарвея, покушавшагося спустить на воду гребное судно, но прибой былъ столь великъ, что онъ никакъ не могъ этого сдѣлать, не смотря на то, что болѣе ста человѣкъ спасшихся съ конвоя матросовъ и португальскіе поселяне употреблены были къ этому дѣлу. Послѣ сего нѣсколько человѣкъ нашего экипажа, сдѣлавъ изъ разныхъ обломковъ плоты, пустились на нихъ къ берегу, но ни одинъ изъ нихъ не спасся, ибо перемѣнившимся вѣтромъ и противнымъ теченіемъ унесло ихъ въ море; между ими находился и несчастный нашъ капитанъ: онъ, около трехъ часовъ пополудни съ тремя матросами покусился было спастись на утлегарѣ, но слишкомъ пона- дѣлся на свои силы; готовясь броситься въ воду, сказалъ

онъ оставшимся на фрегатѣ: «Друзья, я спасу всѣхъ васъ!» Это были послѣднія его слова, ибо черезъ нѣсколько часовъ его оторвало отъ дерева, котораго онъ уже не могъ достичь, и онъ погибъ, когда теченіемъ несло его въ море. Такая же участь постигла и тѣхъ отважныхъ людей, которые хотѣли жить и умереть съ своимъ начальникомъ *.

Потеря нашего капитана, который дотолѣ ободрялъ всѣхъ насъ, и какъ бы давалъ намъ жизнь, и неудачныя покушенія Лейтенанта Гарвея спустить ботъ, привели насъ въ совершенное отчаяніе; гибель наша была очевидна: не только стужа, голодъ и изнуреніе силъ грозили намъ смертію, но и остатокъ фрегата, на коемъ мы находились, не могъ долго сопротивляться свирѣпости волнъ, и долженъ былъ скоро разбиться въ куски. Если-бъ Аполлонъ не былъ новый, хорошо построенный фрегатъ, то не могъ бы столь долго сопротивляться такому сильному волненію, а особливо когда оставалась еще неразрушенною только одна носовая его часть. Бакъ стоялъ почти отвѣсно, такъ что вся тяжесть пушекъ и двухъ якорей висѣла на лѣвомъ его бордѣ, а послѣднихъ и отрубить было нельзя, потому что на нихъ сидѣли люди: мы, будучи теперь въ числѣ около 150-ти человѣкъ, не имѣли другихъ мѣстъ, гдѣ бы удержаться, какъ только на лѣвыхъ форъ-русленяхъ, крамболѣ и на этихъ якоряхъ; на галіонѣ же и на бушпритѣ послѣ невозможно было уже сидѣть, по причинѣ сильнаго волненія, безпрестанно ходившаго чрезъ нихъ. Наконецъ наступила ночь и нашла насъ въ самомъ ужасномъ, отчаянномъ положеніи: вѣтеръ усиливался съ частыми порывами и съ дождемъ: валы, сильно удаляя, ходили черезъ насъ и всякую минуту угрожали разбить на части наше убѣжище, слѣдовательно каждую минуту мы должны были ожидать смерти. Зрѣлище это было

* Это ошибка: одинъ изъ нихъ, по имени Тоузеръ, спасся, удержавшись за утлегарь; онъ послѣ служилъ со мною на фрегатѣ Фисгардъ, и былъ вѣстовымъ у Лейтенанта Нарикота.

Прим. перев.

ужасно; одно воспоминаніе о немъ приводить меня въ содроганіе. При каждомъ ударѣ вала, случавшемся чрезъ двѣ минуты, несчастные мои товарищи выпускали самый жалостный, пронзительный вопль; вода лилась на насъ, и мы безпрестанно были мокры съ головы до ногъ. Въ эту страшную ночь всякій изъ насъ напрягалъ послѣднія силы для своего спасенія, но со всѣмъ тѣмъ нѣкоторые изъ слабѣйшихъ лишились жизни отъ тѣсноты, будучи, такъ сказать, сжаты одинъ съ другимъ, и отъ жажды. Положеніе наше напоминало мнѣ о такъ называемой черпой ямѣ *, съ тою только разностью, что тамъ несчастные страдальцы были сжаты крѣпкими стѣнами, а мы водою: мы не могли пошевелиться, ибо малѣйшее движеніе могло бы стоить намъ жизни. Нѣкоторые изъ насъ пили морскую воду или собственную свою урину; другіе жевали кожу; я же и еще многіе жевали свинецъ: этотъ способъ доставлялъ намъ большое облегченіе произведеніемъ слюны, которую мы глотали. Съѣстныхъ же припасовъ мы ни какихъ имѣть не могли, ибо менѣе чѣмъ черезъ часъ послѣ перваго удара фрегата объ мель, трюмъ наполнился водою, и всѣ они были затоплены.

Проведя эту страшную и ужасную ночь, на разсвѣтѣ увидѣли мы на берегу Лейтенанта Гарвея, который опять старался спустить гребное судно на воду, нѣсколько разъ покушался достичь своей цѣли, но все безъ успѣха. Въ сихъ покушеніяхъ многіе изъ матросовъ конвою были ушибены; мы въ это время находились между страхомъ и надеждою. Между тѣмъ пятнадцать человѣкъ изъ нижнихъ чиновъ сего утра благополучно достигли берега на разныхъ корабельныхъ обломкахъ. Наконецъ, около трехъ часовъ послѣ полудня, въ Среду, 4-го Апрѣля, къ неизъяснимой нашей радости, увидѣли мы, что Г. Гарвей, при помощи коман-

* Black hole: такъ Англичане называютъ тюрьму, въ которую одинъ индѣйскій владѣлецъ велѣлъ насажать столько изъ плѣнныхъ ихъ соотечественниковъ, сколько можно было на-толкать, или, лучше сказать, набить въ нее, и запереть тамъ, гдѣ они въ нѣсколько часовъ всѣ задохлись. *Прим. перев.*

дировъ, спасшихся съ купеческихъ судовъ, ихъ матросовъ и Португальцевъ, коихъ ободрялъ Англіійскій Консулъ изъ Фигары Г. Вигней, спустилъ удачно гребное судно, посредствомъ коего, съ Божіею помощію, перевезли на берегъ всѣхъ людей съ разбитаго фрегата. Такимъ образомъ мы спасли свою жизнь при самомъ ужасномъ кораблекрушеніи, какое едва ли когда случалось. Лишь только я вышелъ на берегъ, какъ со всѣхъ сторонъ сострадательные люди предлагали мнѣ пищу и крѣпкіе напитки, по ихъ мнѣнію, для подкрѣпленія силъ. Въ самомъ же дѣлѣ причиняли намъ существенный вредъ. Можно себя вообразить нашу слабость, помысливъ, что четверо сутокъ мы ничего не пили и не ѣли, и безпрестанно были подвержены холоду и мокротѣ. Поѣвъ и выпивъ немного, я почувствовала себя слабѣе, нежели прежде; нѣкоторые изъ матросовъ, вскорѣ по пріѣздѣ на берегъ, померли отъ того, что выпили слишкомъ много водки, не понимая, что теперь она была для нихъ смертоносна. Весь нашъ экипажъ находился въ истощеніи; многіе получили опасныя ушибы и рапы. Въ одно съ нами время погибло на этомъ опасномъ берегу около тридцати судовъ; нѣкоторые изъ нихъ потонули со всѣми своими экипажами, и почти каждое судно, при семь случаѣ, потеряло отъ двухъ до двѣнадцати человѣкъ, но со всѣмъ тѣмъ положеніе спасшихся съ нихъ было не такъ ужасно, какъ состояніе, въ коемъ находился фрегатскій экипажъ: купеческія суда, находясь менѣе въ грузу. принесены были къ берегу гораздо ближе, а потому послѣ перваго утра уже не осталось на нихъ ни одного человѣка. Экипажи, съ нихъ спасшіеся, разбили палатки, которыя, равно какъ и нѣсколько съѣстныхъ припасовъ, спасенныхъ ими съ разбитыхъ судовъ своихъ, раздѣлили весьма охотно съ нами, и вообще оказали намъ всякую помощь, какую только могли.

Такимъ образомъ погибъ одинъ изъ лучшихъ фрегатовъ Британскаго Флота и 61 человѣкъ изъ его экипажа. Число погибшихъ съ конвоя также весьма значительно. Мертвые тѣла каждый день приносило на берегъ, и весь берегъ на

пространствъ десяти миль былъ усяянъ корабельными обломками.

Это неслыханное и гибельное происшествіе вообще приписываютъ безпечности и нерадѣнію командира *: если бъ эта несчастная ночь продолжилась еще четверть часа, то весь конвой погибъ бы вмѣстѣ съ прочими.

Крушеніе французскаго 74-хъ-пушечнаго корабля Друз-дель-Омъ (Droits de l' Homme), случившееся 14-го Января 1797 года.

(Описалъ бывшій на семъ кораблѣ въ плѣну, англійской службы Лейтенантъ Пайпсонъ.)

Въ исходѣ 1796 года, получивъ позволеніе ѣхать въ домовый отпускъ для поправленія здоровья, отправился я изъ Западной Индіи въ Англію на корсерѣ Кумберландъ. 5-го Января 1797 года, находясь въ четырехъ лигахъ отъ устья рѣки Шапнона, увидѣли мы у ирландскихъ береговъ большой военный корабль; онъ имѣлъ англійскій флагъ,

* Описаніе это составилъ одинъ изъ офицеровъ разбитаго фрегата; но онъ напрасно вѣнчитъ Капитана Диксона. Въ Англійскомъ Флотѣ за корабельное счисленіе отвѣчаетъ одинъ штурманъ, и если капитанъ хочетъ положиться на него совершенно и не будетъ вступаться въ его дѣло, его ни какой отвѣтственности за разбитіе корабля не подвергаютъ. Впрочемъ онъ въ правѣ приказать штурману, какимъ курсомъ править и когда его перемѣнять; но тогда уже и отвѣтственность онъ принимаетъ на себя. Капитанъ Диксонъ не входилъ въ должность штурмана, слѣдовательно въ этомъ несчастіи и виноватъ штурманъ; но какъ онъ спасся, а капитанъ погибъ, то, для оправданія перваго, нѣкоторые изъ офицеровъ согласились сказать, что курсъ былъ взятъ по волѣ капитана, вопреки мнѣнію штурмана. Наши законы весьма хороши тѣмъ, что за ошибку въ счисленіи подвергаютъ взысканію и капитана и штурмана: *умъ хорошо, а два лучше*. Желательно только, чтобъ капитаны наши побольше обращали вниманія на сей важный предметъ.

Прим. перев.

но когда мы подошли къ нему на пушечный выстрѣлъ, то онъ вдругъ поднялъ французскій, и овладѣлъ нами; тогда мы узнали, что это былъ 74-хъ пушечный корабль Друа-дель-Омъ, подъ начальствомъ прежде бывшаго барона, а нынѣ гражданина Ла-Кросса; онъ отдѣлился отъ эскадры военныхъ кораблей, на коихъ было посажено 20,000 войска, назначеннаго для нападенія на Ирландію. На семъ кораблѣ находились также Генераль Гумбертъ и 1750 человѣкъ экипажа и десантныхъ войскъ.

7-го числа заходили мы въ заливъ Бантри, посмотрѣть, не тамъ ли эскадра, но не нашедъ ея, отправились въ путь. До вечера 13-го числа ничего примѣчательнаго не случилось, а тогда показались два англійскіе фрегата, которые были, какъ послѣ мы узнали, Индефатигабль и Амазонъ. Странно покажется, что Капитанъ Ла-Кроссъ зналъ эти фрегаты, ибо тогда же увѣдомилъ меня, что они состоятъ подъ начальствомъ Сира Эдуарда Пелю, который хочетъ его атаковать, но что онъ скорѣе потопить свой корабль со всѣми людьми, на немъ находящимися, нежели когда либо сдать его двумъ англійскимъ фрегатамъ; послѣдствія показали, что онъ сдержалъ свое слово. Корабль приготовился къ сраженію, а насъ, плѣнныхъ Англичанъ *, отвели на кубрикъ, гдѣ лежали канаты.

Сраженіе началось съ нижняго дека, въ которомъ однако жъ скоро надобно было закрыть порты, ибо, по причинѣ большаго волненія, влилось въ корабль такое количество воды, что она залила всѣ канаты тамъ, гдѣ мы находились. Здѣсь надобно замѣтить, что корабль сей, построенный по новому образцу, былъ гораздо длиннѣе всѣхъ кораблей одного съ нимъ ранга, и что нижній его декъ, на которомъ стояли 32-хъ-фунтовыя французскаго калибра пушки, былъ на два съ половиною фунта паже обыкновеннаго. Положеніе сего корабля, до того времени, пока онъ не сталъ на камень, очень хорошо изображено въ письмѣ

* Насъ было 55 человѣкъ, а именно: три офицера, два начальника купеческихъ судовъ, двѣ женщины и 48 матросовъ и солдатъ.

Сира Эдуарда Пелю къ Господину Некеану *; а мнѣ остается описать ужасныя приключенія, послѣ того съ нами случившіяся.

* Непеантъ былъ тогда оервымъ секретаремъ Адмиралтейства: по англійскимъ законамъ, начальники флотовъ, эскадръ и судовъ всѣ свои донесенія пишутъ на его имя извѣстною формою, и потому письмо, о которомъ здѣсь упоминается, есть офиціальное донесеніе, которое авторъ приложилъ для лучшаго изъясненія сего кораблекрушенія. *Прим. перев.*

М. Г. Имѣю честь извѣстить васъ, для донесенія Лордамъ Коммиссіонерамъ Адмиралтейства, что 13-го числа сего мѣсяца, въ половинѣ перваго часа пополудни, находясь въ широтѣ 47° 30' и отъ острова Узсанта на SW въ разстояніи 50-ти лигъ, мы увидѣли большой корабль въ NW четверти, шедшій подъ малыми парусами къ французскимъ берегамъ. Въ это время весьма крѣпкій вѣтеръ дулъ отъ W, при пасмурной погодѣ. Я тотчасъ сдѣлалъ фрегату Амазонъ сигналъ гнать за видимымъ кораблемъ, и въ то же время другимъ сигналомъ извѣстилъ его, что онъ непріятельскій. Въ четыре часа пополудни мы приблизились къ непріятельскому кораблю, и могли хорошо рассмотретьъ, что онъ былъ двухъ-дечный безъ юта; порты нижняго дека были закрыты.

Въ три четверти шестаго часа мы начали сраженіе на близкомъ разстояніи: оно продолжалось около часа съ равнымъ упорствомъ съ обѣихъ сторонъ; между тѣмъ, по необходимости, мы прошли нѣсколько впередъ непріятеля: тогда фрегатъ Амазонъ заступилъ наше мѣсто, и храбро сражался; но капитанъ его, Рейнольдсъ, желая поскорѣе подкрѣпить, насъ шелъ подъ всѣми парусами, и потому также скоро прошелъ непріятеля. Непріятельскій корабль хотѣлъ было свалиться съ нами, и едва не достигъ своей цѣли; онъ былъ гораздо болѣе нашего фрегата; и по сильному ружейному огню, имъ производимому, мы находились, что на немъ находился весьма многочисленный экипажъ. Огонь продолжался до самаго конца сраженія съ большою живостью, не смотря на то, что непріятель часто принужденъ былъ защищаться съ обѣихъ сторонъ.

Коль скоро на Индефатигаблѣ понсправили перебитый такелажъ, а Амазонъ убралъ лишніе паруса, тогда мы во второй разъ атаковали непріятеля такимъ образомъ, что, давъ ему нѣсколько залповъ вдоль корабля, расположились съ обѣихъ

Около четырехъ часовъ утра страшный стукъ и движеніе шпора фокъ-мачты встревожили насъ, и обратили на себя наше вниманіе: мы увидѣли, что мачту сломило, а

сторонѣ у него противъ кормы сзали траверза, и въ такомъ положеніи сражались съ нимъ, подходя иногда на пистолетный выстрѣлъ, около пяти часовъ. Наконецъ, для укрѣпленія поврежденныхъ мачтъ, чтобъ не потерять ихъ, отошли мы отъ непріятеля на нѣкоторое время. Безполезно было бы описывать всѣ успія, какія употребили мы въ сраженіи, продолжавшемся десять часовъ, т. е. до 4½ часовъ пополудни слѣдующаго утра. Я думаю, едва ли кто испыталъ болѣе трудовъ, какъ мы, въ подобномъ случаѣ: волненіе было чрезвычайно велико, а потому люди на дежѣ принуждены были сражаться по поясъ въ водѣ; у нѣкихъ пушекъ рвались бочки по три и по четыре раза, а нѣкоторыя изъ нихъ совсѣмъ вырвали рымы; всѣ мачты у насъ были повреждены, а таке-лажъ на гротъ-стеныгѣ совсѣмъ обитъ; мы могли спасти ее только необыкновеннымъ проворствомъ марсовыхъ.

Спустя двадцать минутъ послѣ четырехъ часовъ показалась, сквозь рѣдкія облака, луна и нѣсколько освѣтила горизонтъ; тогда Лейтенантъ Болъ, смотрѣвшій внимательно съ баку впередъ, увидѣлъ что-то похожее на землю, и едва успѣлъ прійти на шканцы, чтобъ о томъ донести мнѣ, какъ вдругъ открылись бурны. Мы тогда находились подлѣ самаго непріятельскаго корабля на правомъ у него крамболѣ, а Амазонъ въ такомъ же положеніи съ лѣвой его стороны. Въ это время нельзя было терять ни минуты, и спасеніе наше зависѣло отъ скорого исполненія моихъ приказаній. Здѣсь я долженъ, съ истиннымъ, сердечнымъ удовольствіемъ, отдать полную справедливость до-стоинствамъ и искусству офицеровъ и служителей вѣреннаго мнѣ фрегата; они съ невѣроятною скоростью посадили галсы, и поставивъ нижніе паруса, привели фрегатъ къ вѣтру на Z. Мы не могли достоверно опредѣлить, какая это была земля, но думали, что островъ Уэсантъ или берегъ Брестскаго Залива. Хотя мы имѣли большія поврежденія въ мачтахъ и парусахъ, но я ничего особенно не опасаясь, доколѣ не усмотрѣли мы буруна на самомъ подвѣтряномъ крамболѣ; тогда мы тотчасъ повернули чрезъ фордевиндъ къ N. Теперь, утѣ-рившись, что видѣнная нами земля не могла быть островъ Уэ-сантъ, мы съ нетерпѣніемъ ожидали дневнаго свѣта, и лишь

черезъ четверть часа послѣ того громкіе голоса, раздавшіеся во всѣхъ люкахъ, привели насъ въ совершенный ужасъ; они заключались въ слѣдующихъ страшныхъ словахъ:

онъ наступилъ, какъ увидѣли берегъ прямо передъ носомъ; тогда мы опять поворотили къ Z, на двадцати саженьяхъ глубины, и спустя послѣ того нѣсколько минутъ, усмотрѣли непріятельскій корабль, столь славно и мужественно защищавшійся: онъ лежалъ совсѣмъ на боку, и превеликій бурунь ходилъ черезъ него. Мы сердечно сожалѣли о горестной участи храбраго, впрочемъ несчастнаго экипажа его, и можетъ быть, потому болѣе, что сами ожидали подобнаго бѣдствія. Мы прошли сго въ разстояніи одной мили, находясь въ весьма дурномъ состояніи, ибо пмѣли тогда четыре фута воды въ трюмѣ; волненіе было ужасное, и вѣтеръ дулъ прямо на берегъ; но, къ счастью нашему, мы достовѣрно узнали, что находимся въ заливѣ Голдьернѣ; слѣдовательно жребій нашъ зависѣлъ оттого, будемъ ли мы въ состояніи пройти на вѣтрѣ каменья Пенмаркъ. Какъ мы ни были утомлены, но употребили послѣднія наши силы въ семъ опасномъ случаѣ: мы поставили всѣ паруса, какіе только было возможно нести. Въ 11 часовъ утра увидѣли бурунь, и съ помощію Божіею обоими вышепомянутые каменья въ разстояніи отъ нихъ только полумили Амазонъ привелъ къ вѣтру на N, когда мы шли къ Z; онъ находился, я думаю, въ лучшемъ состояніи, нежели мы, и я столько увѣренъ былъ въ искусствѣ и дѣятельности командира, офицеровъ и служителей сего фрегата, что ни мало не сомнѣвался, чтобы они не сдѣлали всего того, что только было можно и нужно сдѣлать для спасенія фрегата въ подобныхъ обстоятельствахъ. Мнѣ пріятно свидѣтельствовать, что командиръ онаго производилъ свои нападенія, и поддерживалъ весьма продолжительное сраженіе съ великимъ благоразуміемъ и мужествомъ; я также долженъ отдать полную справедливость и офицерамъ, служившимъ подъ моимъ начальствомъ (здѣсь слѣдуютъ имена ихъ), и вообще всему экипажу. Мнѣ неизвѣстно, въ чемъ состоитъ потеря Амазона, но въ моемъ фрегатѣ, къ счастью, она незначительна: только первый лейтенантъ и 18 нижнихъ чиновъ ранены, пзъ коихъ 12 человекъ весьма легко и большею частью отбитыми щепами и обломками. Имѣю честь быть и проч.,

Эдуардъ Пелю.

«Бѣдные Англичане! спѣшите скорѣе наверхъ, мы всѣ погибаемъ!» Мы тотчасъ выбѣжали на верхній декъ, и какое зрѣлище представилось глазамъ моимъ! Раненые, убитые и живые всѣ были перемѣшаны въ такомъ состояніи, какое и вообразить себѣ ужасно; на кораблѣ не оставалось ни одной мачты: всѣ были сломаны. Передъ глазами у насъ находился страшный утесъ, а кругомъ свирѣпыя волны бурунами ходили по камнямъ. Фрегатъ Индефатигабль находился у насъ на лѣвой сторонѣ, за кормою: онъ былъ окруженъ волнами подобными горамъ и, казалось, спѣшилъ удалиться отъ камней въ Пенмаркъ, угрожавшихъ ему мгновенною гибелью. На правой сторонѣ видѣнъ былъ Амазонъ, лишь ставшій на мель въ разстояніи отъ насъ двухъ миль. Рокъ и насъ приблизилъ къ концу нашему: корабль ударился на мель, и тотчасъ наполнился водою: при самомъ ударѣ страшный вопль отчаянія раздался по всему кораблю, а жестокія волны въ то же время сорвали и повергли въ морскую бездну множество несчастныхъ жертвъ. На разсвѣтѣ увидѣли мы, что берегъ былъ, такъ сказать, усыпанъ людьми, но они не могли намъ подать ни какой помощи. При малой водѣ (во время отлива) приготовили мы плоты и гребныя суда къ спуску на воду, но прежде окончанія сей работы смерклося, и настала грозная ночь. Дождались мы разсвѣта, но тогда положеніе наше было отчаяннѣе: мы ослабѣли, силы наши изнемогли; проведя тридцать часовъ безъ пищи и на чрезвычайномъ холодѣ, мы едва были живы. Въ малую воду однако жъ кое-какъ спустили небольшой ботъ, на которомъ англійскій корабельщикъ и восемь человекъ матросовъ выѣхали на берегъ. Обрадовавшись успѣху сихъ счастливецъ, многіе полагали, что спасеніе ихъ уже близко и, желая послѣдовать за первыми, пустились на плотяхъ къ берегу, но смерть прекратила ихъ надежду.

Третья ночь настала и возобновила наше отчаяніе; утро не принесло намъ ни малѣйшаго облегченія; напротивъ того, положеніе наше становилось часъ отъ часа хуже: мы изнемогали болѣе и болѣе. Наконецъ, собравъ всѣ наши силы, и употребивъ всевозможное напряженіе, сдѣ-

лали большіе плоты, и спустили барказъ на воду. Сначала мы хотѣли положить въ него раненыхъ, женщинъ и изнемогшихъ до совершеннаго безсилія, но несчастныя правила равенства, распространившіяся между Французами, истребили у нихъ всякую подчиненность, и не взирая на просьбы, запрещенія и угрозы офицеровъ, около ста двадцати человекъ бросились въ барказъ, и потопили его. Въ то же самое время нашелъ величайшій валъ; около четверти часа мы не видали ни барказа, ни людей, на немъ бывшихъ, наконецъ показались тѣла, плавающія въ разныхъ направленіяхъ. Тогда во всемъ своемъ ужасѣ представлялась намъ страшная картина кораблекрушенія: грозные берега съ бурунами, обломанные члены корабля, умирающіе и утопающіе мореходцы, все находилось у насъ предъ глазами *. Генералъ-Адъютантъ Реніе, по сродному ему челоуѣколюбію, желая доставить намъ помощь, хотѣлъ выплыть къ берегу, бросился въ море и утонулъ при своемъ великодушномъ покушеніи.

Погибло уже болѣе половины экипажа, когда наступила четвертая страшная ночь, и возобновила наши страданія и отчаяніе. Будучи изнурены, слабы, лишены всякаго подкрѣпленія и пособія, мы завидовали участи умершихъ, лежавшихъ въ разныхъ мѣстахъ корабля: они не имѣли болѣе нужды ни въ пищѣ, ни въ питьѣ, ни въ покоѣ; позывъ на ѣду мы уже потеряли, но сильная жажда, такъ

* Не было ни одного кораблекрушенія, какими бы ужасными обстоятельствами оно ни сопровождалось, которое не свидѣтельствовало бы, что самое вѣрнѣйшее средство къ спасенію есть порядокъ и подчиненность начальнику, если онъ не потерялъ только духа и способенъ давать повелѣнія. Но если бъ и начальникъ потерялся, должно выбрать когонибудь изъ офицеровъ, а все надлежитъ повиноваться одному. Морскіе офицеры не должны выпускать изъ виду сей истины; имъ надобно стараться внушать ее при всякомъ удобномъ случаѣ нижнимъ чинамъ: я думаю, что даже полезно было бы высшему духовенству сочинить для корабельныхъ священниковъ приличныя на всѣ случаи проповѣди, и одну изъ нихъ именно опредѣлить на разсужденіе о кораблекрушеніяхъ. *Прим. перев.*

сказать, сожигала нашу внутренность. Многіе, съ семь случаяѣ, прибѣгали къ своей собственности уринѣ и къ морской водѣ, но пособіе это лишь увеличивало наши страданія. Одинъ только боченокъ уксусу всплылъ наверхъ, изъ него досталось на каждого человѣка по полурюмкѣ; но это малое количество доставило только минутное облегченіе. а послѣ жажда опять стала насъ мучить по-прежнему, или еще болѣе. Всякъ считалъ себя теперь при послѣднемъ издыханіи, да и корабль нашъ, коего одна треть съ кормы была оторвана, такъ былъ обломанъ, что едва ли осталось что-либо, за которое можно было бы ухватиться.

Съ четвертымъ днемъ настала ясная погода, и волненіе начало уменьшаться. По всему пространству корабля, нами занимаемому, видны были умирающіе. Во всякомъ другомъ случаѣ такое зрѣлище было бы ужасно, и могло бы возбудить жалость, но мы смотрѣли на нихъ равнодушно, ибо полагали, что чрезъ нѣсколько минутъ сами послѣдуемъ за ними; нѣкоторые даже совѣтовались пожертвовать кѣмъ нибудь въ пищу другимъ, и готовились бросать жребій, какъ вдругъ показавшійся въ виду военный бригъ оживилъ насъ; за бригомъ слѣдовалъ катеръ, и оба они скоро стали на якорь по близости отъ насъ. Тогда они прислали къ намъ свои гребныя суда, и свезли, посредствомъ большихъ плотовъ, около ста человѣкъ, изъ четырехъ сотъ, покушавшихся съѣхать въ это время, а триста восемьдесятъ человѣкъ оставлены были еще на одну ночь, страдать на разбитомъ кораблѣ. Я долженъ объявить съ горестью и ужасомъ, что въ эту ночь болѣе половины изъ оставшихся найдены были мертвыми.

Меня свезли въ десятомъ часу утра 18-го числа вмѣстѣ съ двумя моими товарищами, англійскими офицерами, капитаномъ корабля и Генераломъ Гумбертомъ. На катерѣ обошлись съ нами весьма человѣколюбиво: сначала давали намъ по немногу слабой французской водки съ водою чрезъ каждыя пять или шесть минутъ, а потомъ дали тарелку хорошаго супу. Я лежалъ въ забытіи около тридцати часовъ, и такъ распухъ, что нужно было употребить врачебныя пособія для возстановленія моего здоровья.

Потерявъ все наше имущество, мы приѣхали въ Брестъ почти нагіе; тамъ снабдили насъ кое-какимъ, довольно простымъ платьемъ, и въ уваженіе претерпѣннаго нами бѣдствія и пособія, оказаннаго при кораблекрушеніи, Французское Правительство приказало отправить насъ въ Англію безъ разбора.

*Гибель англійскаго 74-хъ-пушечнаго корабля
Рамилиса, случившаяся въ Атлантическомъ
Океанѣ, 21-го Сентября 1782 года.*

Адмиралъ (послѣ Лордъ) Гревсъ просилъ позволенія, въ 1782 году, возвратиться изъ Западной Индіи въ Англію; въ слѣдствіе чего Главнокомандующій Лордъ Родней назначилъ его начальствовать конвоемъ, долженствовавшимъ отправиться въ Европу въ Іюлѣ. Адмиралъ поднялъ свой флагъ на 74-хъ-пушечномъ кораблѣ Рамилисѣ, и отправился 25-го Іюля въ путь изъ порта Блю-фильдъ. Эскадру его составляли 74-хъ-пушечные корабли Канада и Сентавръ, 36-ти-пушечный фрегатъ Паллада, и французскіе плѣнные корабли (*), взятые Лордомъ Роднеемъ въ сраженіи со флотомъ, бывшимъ подъ предводительствомъ Графа де Грасса. Изъ этой эскадры настоящіе англійскіе корабли пришли давно изъ Англіи, и были столь часто въ сраженіяхъ, что находились въ весьма дурномъ состояніи, а французскіе призы были въ самомъ жалостномъ положеніи (**); до того даже состояніе ихъ было ненадежно, что вскорѣ по выходѣ эскадры въ море, офицеры корабля Ардана всѣ вообще подписали

(*) Виль-де-Пари о 110-ти пушкахъ, Глоріе и Гекторъ, каждый о 74-хъ пушкахъ, и 64-хъ-пушечные корабли Арданъ, Катонъ и Ясонъ.

(**) Адмиралъ Лордъ Родней слишкомъ понадѣлся на лѣтнее время, но послѣдствія показали, въ какую пагубную ошибку онъ впалъ. Опыты доказываютъ, что въ Атлантическомъ Океанѣ для худыхъ кораблей только три мѣсяца въ году безопасны: Май, Іюнь и Іюль. *Прим. перев.*

и подали адмиралу такое представлѣніе о худомъ состояніи своего корабля, что онъ приказалъ ему возвратиться, а Ясопъ, не вышедшій изъ порта вмѣстѣ съ прочими по недостатку прѣспой воды, никогда съ эскадрою и не соединялся; прочіе же пошли въ путь. Конвой, по разлученіи съ нимъ судовъ, назначенныхъ плыть въ Новый Йоркъ, состоялъ изъ 92-хъ или 93-хъ купеческихъ кораблей.

8-го Сентября, на кораблѣ Катонъ открылась столь опасная течь, что адмиралъ приказалъ ему, въ сопровожденіи фрегата Паллады, который также имѣлъ течь, немедленно идти въ Галифаксъ; портъ этотъ находился тогда отъ нихъ на NNW, въ разстояніи только 260-ти миль.

Послѣ полудня 16-го Сентября, показались признаки бури, наступающей отъ юговостока, а потому на адмиральскомъ кораблѣ, какъ для своей собственной безопасности, такъ и въ примѣръ другимъ, сдѣланы были всѣ приготовленія, и взяты предосторожности, въ такихъ случаяхъ нужныя. Въ шесть часовъ велѣлъ онъ сигналомъ конвою сомкнуться, и самъ привелъ къ вѣтру подъ гротомъ (*) на лѣвый галсъ, а всѣ прочіе паруса закрѣпилъ и спустил брамъ-реи и брамъ-стеньги,

Вѣтеръ, скоро усилившись, сталъ дуть жестокимъ образомъ отъ OSO, съ превеликимъ волненіемъ, а около трехъ часовъ утра 17-го числа внезапно перешелъ онъ къ противному румбу, и продолжался отъ WNW съ величайшею свирѣпостью; въ это время шелъ проливной дождь съ громомъ и молніею. При перемѣнѣ вѣтра, на Рамилисѣ гротъ положило на мачту, отчего ее тотчасъ сломило,

(*) Это старинное обыкновеніе: нынѣ никто въ англійскомъ флотѣ сему правилу не слѣдуетъ, а вмѣсто грота всегда ставятъ гротъ-марсель, совсѣмъ зарифленный. Правда, я зналъ у нихъ одного весьма искуснаго морскаго капитана (Robert Corbet), у котораго на фрегатѣ (Seahorse) я служилъ нѣсколько времени: во время шторма, идучи бейдевиндъ, онъ предпочиталъ всѣмъ парусамъ зарифленные фокъ и гротъ; но я думаю, что это происходило не отъ увѣренности въ превосходствѣ способа, а отъ честолюбія: онъ желалъ слѣдовать собственному своему, совсѣмъ особенному отъ другихъ правилу. *Прим. перев.*

а бизань-мачта наполовинѣ переломилась, и обѣ онѣ съ ужаснымъ трескомъ упали за бордъ. Форъ-стенга также сломилась и упала на правый крамболъ; фока-рей переломился въ самыхъ бейфутахъ, а также румпель переломило надвое, отчего едва было не оторвало руля. Такимъ образомъ прекрасный корабль, бывшій доселѣ въ совершенномъ порядкѣ и устройствѣ, дѣйствіемъ свирѣпаго порыва и сильнаго, противнаго ему волненія, въ нѣсколько минутъ превратился въ судно, претерпѣвшее бѣдствіе. Въ то же самое время валъ ударилъ въ корму, и наполнилъ адмиральскую каюту водою. Отъ сильнаго удара и отъ мгновеннаго перевѣса корабля на другую сторону, адмиральская койка соскочила съ крючьевъ, и потому онъ долженъ былъ надѣвать сапоги, стоя до полуколѣна въ водѣ. Накинувъ на себя кое-какое мокрое платье, адмиралъ тотчасъ вышелъ на шканцы. Первое его приказаніе было двумъ лейтенантамъ итти внизъ, осмотрѣть въ какомъ состояніи находятся трюмъ и нижній декъ, и распорядиться, чтобъ при помпахъ было достаточное число людей для отливанія воды; между тѣмъ самъ онъ и капитанъ корабля оставались на шканцахъ, и ободряли людей, употребленныхъ для очищенія корабля отъ обломковъ мачтъ, и проч. Обломки сіи, держась на спастяхъ, были въ безпрестанномъ движеніи, и при каждой волнѣ, ударяясь о корабль, отрывали много мѣди, повреждали обшивку и, открывая пазы, причиняли то, что волненіемъ вымывало изъ нихъ сгнившую уже конопать, отчего въ кораблѣ произошла страшная течь.

На разсвѣтѣ усмотрѣли они подъ вѣтромъ у себя большой корабль, лежавшій на боку и, по-видимому, наполнившійся водою; экипажъ его старался поворотить его чрезъ фордевиндъ, и въ этомъ покушеніи сначала срубилъ бизань-мачту, а потомъ и гротъ-мачту, поднявъ въ то же время флагъ свой гюйсомъ внизъ (*), для того, чтобъ дать знать флоту о своемъ положеніи. Но сигналъ сей былъ

(*) Сигналъ бѣдствія на англійскихъ корабляхъ, какъ военныхъ, такъ и купеческихъ. *Прим. перев.*

безполезенъ, ибо не было возможности подать ему ни какой помощи, и корабль вскорѣ послѣ того сталъ тонуть: сперва послѣ началъ погружаться, а потомъ и корма; хвостъ флага былъ послѣдняя его часть, которую видѣли съ Рамилса. Это былъ преждебывшій остъ-индскій корабль Даттонъ, а нынѣ транспортъ, подъ начальствомъ лейтенанта, который въ отчаяніи бросился съ корабля въ море и, какъ ожидать должно было, поглощенъ волнами; но 12 или 13 человекъ изъ служителей какъ-то ухитрились потихоньку спустить ялъ, и въ немъ поплыли по вѣтру. Сначала хотѣли они пристать къ одному большому кораблю, но миновали его, приводить же къ вѣтру было опасно; тогда они стали править къ другому, бывшему у нихъ подъ вѣтромъ, съ котораго, къ счастью, усмотрѣли ихъ и заблаговременно выпустили за бортъ нѣсколько веревокъ, посредствомъ которыхъ эти отважные и, можно сказать, отчаянные люди взлѣзли на корабль и спасли свою жизнь (*).

Изъ 94-хъ или 95-ти судовъ, бывшихъ въ виду у адмирала вчерашняго числа, сегодня едва могъ онъ насчитать двадцать; изъ военныхъ же кораблей находились еще при немъ: Канада въ такомъ разстояніи подъ вѣтромъ, что только половина корпуса его была видна; онъ былъ безъ гротъ-стенъги и бизань-мачты; Сентавръ находился на вѣтрѣ безъ мачтъ, бушприта и руля, и Глоріе безъ фокъ-мачты, бушприта и гротъ-стенъги. Изъ сихъ двухъ, Сентавръ потонулъ со всѣмъ своимъ экипажемъ, изъ числа котораго

(*) Вотъ одинъ изъ многихъ примѣровъ, которые показываютъ, что ни въ какомъ случаѣ не должно отчаиваться: воспоминаніе о подобныхъ избавленіяхъ во время самаго ужаснаго кораблекрушенія, можетъ не только сохранить присутствіе духа, но и вселить смѣлость и удержать порядокъ и подчиненность, и потому нужно даже матросамъ читать описанія такихъ случаевъ. Этотъ же самый примѣръ убѣждаетъ насъ въ необходимости повиновенія въ подобныхъ обстоятельствахъ, ибо эти 13 человекъ, умѣвшіе такъ отважно и искусно спасти себя, вѣрно имѣли надъ собою одного начальника, которому повиновались, иначе нельзя было бы имъ успѣть въ своемъ предпріятіи. *Прим. перев.*

спасся только капитанъ корабля и небольшое число служителей посредствомъ гребнаго судна, на которое спустились они съ кормы тайнымъ образомъ (*).

Виль-де-Пари, казалось, не имѣлъ ни какихъ поврежденій: имъ командовалъ самый искусный морской офицеръ, совершившій двадцать четыре путешествія въ Западную Индію; потому-то и былъ онъ назначенъ форъ-зеелемъ на переходъ Мексиканскимъ Заливомъ. Не взирая на это, корабль сей послѣ былъ погребенъ въ волнахъ Океана со всѣмъ своимъ экипажемъ, состоявшимъ болѣе, чѣмъ изъ 300 человекъ. Изъ коюва же, кромѣ вышеупомянутаго Даттона и Британской Королевы, семь судовъ были усмотрѣны безъ одной мачты или бушприта; осьмнадцать совсѣмъ лишились мачтъ, а многія другія потонули.

Въ теченіе этого дня корабль Канада прошелъ мимо Рамилиса; многіе изъ купцовъ покушались было слѣдовать за нимъ, но онъ шелъ съ такою скоростью, что они, увидѣвъ невозможность держаться съ нимъ, возвратились къ адмиралу. Въ это время Рамилисъ имѣлъ шесть футъ воды въ трюмѣ, и всѣ помпы не могли уменьшить ее, ибо она, выбивъ конопать, пробиралась сквозь пазы, а притомъ и средніе бимсы почти вышли изъ клямсовъ, и потому адмиралъ приказалъ, чтобъ всѣми ведрами, какія могли набрать, выливали воду, и чтобъ въ этой работѣ для примѣра офицеры помогали пажимъ чинамъ. Между тѣмъ на фокъ-мачтѣ поставили крюсель, а на остаткѣ бизань-мачты гротъ-брамсель, и спустясь подъ сими парусами, корабль шелъ на фордевиндъ такъ, что не отставалъ отъ многихъ купеческихъ судовъ.

Во весь день на Рамилисѣ отливали воду помпами и ведрами, но она въ трюмѣ едва уменьшалась, а потому капитанъ, отъ имени всѣхъ офицеровъ, представилъ адмиралу необходимость бросить пушки за бортъ для облегченія корабля, но адмиралъ на это не хотѣлъ согласиться, потому что тогда конвой не имѣлъ бы обороны. Наконецъ однако жъ

(*) Чудное это спасеніе описано въ слѣдующей статьѣ
Прим. перес.

съ нѣкоторымъ нехотѣніемъ согласился бросить баковыя пушки и нѣсколько шканечныхъ съ кормы, съ небольшимъ числомъ ядеръ и другихъ тяжелыхъ вещей. Слѣдующая почъ также была проведена въ отливаниі воды и въ почииваніи помпъ, ибо песочный баластъ (*), пробравшись въ льяль, засорилъ ихъ, да и цѣпи почти безпрестанно ломались, отчего вода въ трюмѣ поднялась до семи футъ; вѣтеръ же, дуя отъ W, причинялъ сильную зыбь, которая валяла корабль съ боку на бокъ страшнымъ образомъ, и какъ онъ былъ не новый, то это причиняло ему много вреда.

Понутру 18-го числа Канада уже не была видна: этотъ корабль со всею возможною скоростью прямо пошелъ въ Англію (**). Въ продолженіе ночи, корпусъ корабля Рамилиса много расшатало, а потому офицеры, сильными представленіями убѣдили адмирала дать свое согласіе на то, чтобъ бросить съ верхняго дека шесть посовыхъ и четыре кормовыхъ пушекъ и всѣ остальные со шканцевъ, а какъ корабль не переставалъ еще имѣть движеніе въ членахъ и обшивкѣ, то адмиралъ приказалъ прибить гвоздями смоленую парусину и кожи по всему верхнему деку противъ портовъ и до самыхъ ватеръ-вельсовъ, а матросы сдѣлали то же и на нижнемъ декѣ безъ приказанія (***). Поврежденія корабля дѣлались часъ отъ часу болѣе и опаснѣе, а потому

(*) Нынѣ ни въ одномъ флотѣ не употребляется песчаный баластъ, да и не должно: всѣ способы надлежить употреблять, чтобъ не имѣть его. *Прим. перев.*

(**) Тогда этимъ кораблемъ командовалъ Капитанъ Корнвалисъ. Я находился, въ 1803 году, на его кораблѣ Виль-де-Пари, когда уже онъ былъ полнымъ адмираломъ и главнокомандующимъ Британскаго Флота въ Каналѣ. Онъ сказывалъ, что по прибытіи въ Англію, онъ былъ обвиняемъ въ томъ, что оставилъ конвой, однако жъ въ послѣдствіи его оправдали и благодарили за спасеніе корабля, который иначе долженъ былъ бы погибнуть вмѣстѣ съ прочими. *Прим. перев.*

(***) Кажется, что эта предосторожность была бесполезна, ибо могутъ ли пособить парусина и кожи, когда всѣ члены расшатались и въ движеніи? *Прим. перев.*

адмиралъ приказалъ всѣ пушки съ верхняго дека бросить за бортъ, а также ядра съ верхняго и нижняго дековъ, и разные тяжелые снаряды. Открывшаяся въ крѣйтъ-камерномъ къ фонарю проходѣ течь, почти совсѣмъ наполнила носовую часть водою, ибо въ большой крѣйтъ-камерѣ поднялась она уже до осьми футовъ: тогда всѣ до одного человѣка принялись выливать воду; корабль же кругомъ снайтовили съ носа на корму.

Не смотря на всевозможное усиліе экипажа, вода все еще прибывала въ трюмѣ. Въ продолженіе слѣдующей ночи, вѣтеръ дулъ крѣпкій съ чрезвычайно сильными порывами; тогда же часть кубрика провалилась въ трюмъ; корабль вообще ломало ужаснымъ образомъ, и носъ его сталъ нѣсколько погружаться.

Въ такомъ крайне опасномъ и отчаянномъ положеніи, 19-го числа поутру адмиралъ приказалъ отрубить плетхъ и дагликсъ, также два каната изрубить на части и побросать въ воду; всю ворсу бросить, словомъ все тяжелое, что только не могло быть нужно, какъ-то весь порохъ изъ крѣйтъ-камеры (который былъ уже подмоченъ); также изрубили и бросили шлюпку и катеръ. Послѣ сего всѣ до одного человѣка были употреблены къ выливанію воды. Вѣтеръ сдѣлался немного умѣреннѣе, и адмиралъ велѣлъ готовиться бросать за бортъ пушки нижняго дека: теперь онъ рѣшился употребить всѣ способы для спасенія корабля.

Когда наступилъ вечеръ, было у насъ въ виду двадцать купеческихъ судовъ. Офицеры всѣ совокупно стали просить адмирала, чтобъ онъ, для спасенія себя, переѣхалъ на одно изъ нихъ; но онъ рѣшительнымъ образомъ отъ этого отказался, сказавъ, что непростительно главнокомандующему уйти изъ крѣпости, когда гарнизонъ въ опасности; прожить еще нѣсколько дѣтъ для него не весьма важно, но, оставивъ корабль въ такое время, онъ подастъ служителямъ худой примѣръ, который ихъ опечалитъ и ослабитъ усиліе, какое они теперь употребляютъ для спасенія корабля (*).

Въ ночи вѣтеръ нѣсколько утихъ, и

(*) Вотъ примѣръ, котораго никто изъ морскихъ офицеровъ никогда не долженъ забывать.

Прим. перев.

какъ весь экипажъ занимался выливаніемъ воды, то оную и довели до шести футовъ.

Понутру 20-го числа адмиралъ приказалъ отрубить бухтъ и той, а въ продолженіе дня побросать всѣ пушки нижняго дека въ воду. Когда наступилъ вечеръ, примѣтно было, что всѣ служители, даже самые неустрашимые, начинали терять присутствіе духа; они явно изъявляли свое отчаяніе съ убѣдительною просьбой къ адмиралу, перевести ихъ на купеческія суда, чтобы экипажъ не потонулъ вмѣстѣ съ кораблемъ. Тогда адмиралъ выступилъ впередъ и подойдя къ нимъ, сказалъ, что какъ ему, такъ и офицерамъ жизнь столько же дорога, сколько и имъ, однако жъ офицеры не хотятъ бросить ни ихъ, ни корабля; что же касается до него собственно, то онъ рѣшился еще одну ночь не оставлять корабля, и потому надѣется, что и они на это согласятся, ибо онъ увѣренъ, что одного дня хорошей погоды достаточно будетъ для очищенія льяла и приведенія всего въ немъ въ порядокъ, а когда удастся имъ это сдѣлать, тогда они опять могутъ поставить всѣ помпы и дѣйствовать ими; въ такомъ случаѣ людей достаточно будетъ вооружить фальшивыя мачты, помощью которыхъ они могутъ достигнуть Ирландіи, и что одного вида корабля достаточно для защищенія остальной части конвоя отъ непріятельскихъ крейсеровъ, и какъ теперь для спасенія его все, что только было можно, сдѣлано, то и надлежитъ подождать нѣсколько времени, чтобы увидѣть, какое дѣйствіе произведутъ вновь принятыя мѣры. Рѣчь свою заключилъ адмиралъ увѣреніемъ, что онъ немедленно сдѣлаетъ сигналъ конвою, находится во всю ночь по близости ихъ корабля, и не имѣетъ ни малѣйшаго сомнѣнія, чтобы конвой повелѣнія его не исполнилъ.

Эта краткая рѣчь произвела желаемое дѣйствіе: твердость и увѣренность, съ коими онъ говорилъ, и надежда служителей на его благоразуміе и искусство въ морскомъ дѣлѣ, а также всегдашнее его присутствіе на верху и вниманіе ко всѣмъ случаямъ произвели надъ ними чудное дѣйствіе: они утихли, и въ молчаніи возвратились къ своимъ

должностямъ и работамъ. И дѣйствительно, съ самаго начала нашего бѣдствія, адмиралъ почти никогда не оставлялъ шканцовъ: служители это видѣли; они видѣли также, съ какимъ вниманіемъ онъ самъ лично надзиралъ надъ всѣми дѣйствіями и работами, въ это время производимыми, и, зная его искусство и опытность, имѣли къ нему неограниченную довѣренность. По окончаніи рѣчи адмиралъ тотчасъ велѣлъ сдѣлать обѣщанный сигналъ.

Надобно однако жъ признаться, что въ это время служители имѣли основательную причину страшиться гибели: они имѣли весьма мало надежды, ибо хотя всѣ якоря и пушки, кромѣ одной, вмѣстѣ со многими другими тяжестями, были брошены въ море, однако жъ корабль, по видимому, не получилъ оттого ни какого облегченія. Служители же были столь изнурены и ослаблены, не отдыхая съ самаго начала бѣдствія, что теперь только одна половина ихъ была употреблена къ выливанію воды; другой же надлежало дать время для отдохновенія; слѣдовательно, хотя вѣтеръ и утихъ, но все воды болѣе въ трюмъ прибывало, нежели сколько мы отлить могли, а сверхъ того, по причинѣ большой зыби, корабль ужаснымъ образомъ качало, и онъ слабѣлъ болѣе и болѣе.

Въ три часа ночи 21-го числа, льялъ изломало; водяныя бочки, баластъ и остальные ядра, всѣ перемѣшавшись, разрушили цилиндры (котлы) у помпы, и члены корабля во мпогихъ мѣстахъ начали раздаваться: тогда всѣ служители въ одинъ голосъ закричали, что невозможно долѣе удержатъ его на водѣ.

Въ этой крайности адмиралъ самъ про себя рѣшился, не теряя ни минуты, тотчасъ по разсвѣтѣ перевести экипажъ на купеческія суда. Онъ сказалъ о своемъ намѣреніи капитану, но приказалъ ему никому объ этомъ не открывать, а объявить, что намѣреніе адмирала есть отправить поутру больныхъ и увѣчныхъ. На сей конецъ, при разсвѣтѣ, капитанъ долженъ былъ сдѣлать конвою сигналъ прислать всѣ гребныя суда. Адмиралъ приказалъ также ему, по секрету, чтобъ въ то время, когда гребнымъ судамъ сдѣланъ будетъ сигналъ, и они станутъ собираться,

велѣтъ вынести на шканцы всѣ сухари съ нѣкоторымъ количествомъ солоины, свинины и муки, расписать служителей по тѣмъ судамъ, кои исполнять сигналъ, и къ каждому отряду назначить по одному офицеру, а также спустить уцѣлѣвшія на кораблѣ гребныя суда, и коль скоро большыя будутъ отправлены, то размѣщать и отправлять всѣхъ прочихъ со всевозможною скоростью, но отнюдь не сажать многихъ въ одинъ ботъ, чтобъ не подвергнуть ихъ опасности.

Во исполненіе сего приказанія, на разсвѣтѣ вышеупомянутый сигналъ былъ сдѣланъ, но никто не зналъ на какой конецъ, доколѣ не отправили по судамъ стѣстныхъ припасовъ и больныхъ, а тогда уже, около шести часовъ утра, и всѣмъ прочимъ велѣно было отправляться. Въ десятомъ часу адмиралу уже печего было дѣлать на кораблѣ: взявъ каждаго офицера за руку, онъ простился съ ними, оставивъ для нихъ свою шляпку, и отправился самъ съ Рамилиса, у котораго тогда въ трюмѣ было уже девять футовъ воды. Онъ поѣхалъ въ небольшомъ, имѣвшемъ течь ботѣ, нагруженномъ сухарями, изъ котораго бывшій съ нимъ лекаръ и онъ самъ на пути выливали воду. Онъ былъ въ сапогахъ и въ сертукѣ сверхъ мундира, и имѣлъ лице столь спокойное, какъ бы въ самое лучшее время его жизни. Онъ оставилъ на кораблѣ всѣ свои запасы, вина, мебели, книги, карты, и проч., всего цѣною болѣе чѣмъ на тысячу фунтовъ стерлинговъ; онъ не хотѣлъ употребить ни одного слуги своего для спасенія принадлежащихъ ему вещей во время общаго пещастія!

Адмиралъ отправился на кунеческій корабль Белли, бывшій подъ начальствомъ Капитана Форстера; этотъ корабль былъ избранъ потому, что въ прошедшую ночь онъ первый исполнилъ адмиральскій сигналъ, и спустился къ Рамилису, когда этотъ находился въ крайней опасности. Сильный человѣколюбивый поступкомъ показалъ онъ разительный примѣръ своимъ товарищамъ, изъ коихъ шестнадцать тотчасъ ему послѣдовали.

Въ три часа пополудни большая часть служителей Рамилиса были съ него свезены; въ это время въ немъ было

13 футъ воды, и онъ примѣтнымъ образомъ начиналъ погружаться. Въ половинѣ пятого часа поѣхали съ него капитанъ, первый и третій лейтенанты и всѣ другіе, кто только оставался на кораблѣ, кромѣ четвертаго лейтенанта, которому приказано было отъ адмирала зажечь его, когда весь экипажъ съѣдетъ. Корабль горѣлъ скоро, и когда огонь дошелъ до задней крютъ-камеры, въ которой порохъ лежалъ высоко, слѣдовательно былъ сухъ, вдругъ верхнюю часть корабля подняло на воздухъ, а днище погрузилось въ глубину.

Въ это время адмиралъ на кораблѣ Белльи приближался къ Рамилису, чтобъ самому видѣть исполненіе его приказанія, а также и для оказанія помощи гребнымъ судамъ, которыя, будучи наполнены людьми, могли бы имѣть въ ней нужду, ибо зыбъ была чрезвычайно велика, хотя вѣтеръ дулъ умѣренно съ самаго вчерашняго полудня. По временамъ однако жъ находили порывы, которые угрожали возобновленіемъ бурной погоды, что и въ самомъ дѣлѣ не замедлило случиться, ибо чрезъ два часа послѣ того, какъ послѣдніе люди съ Рамилиса были отвезены на опредѣленные имъ суда, вѣтеръ усилился до чрезвычайности и дулъ крѣпко шесть или семь дней сряду, такъ что ни какое гребное судно не могло держаться на морѣ! Вотъ отъ какого кратковременнаго ерока зависѣло спасеніе болѣе шести сотъ человѣкъ! Въ послѣдніе четыре дня до сожженія Рамилиса, дулъ крѣпкій вѣтеръ и съ такимъ большимъ волненіемъ, что необходимо нужно было держать корабль бакштагъ, по большей части не имѣя другихъ парусовъ кромѣ блинда, поднятаго на фокъ-мачтѣ, а иногда и совсѣмъ безъ парусовъ, и тогда онъ шелъ по шести узловъ въ часъ. Когда же ставили гротъ-брамсель на обломкѣ бизань-мачты, то онъ бросался къ вѣтру и править имъ было трудно; не смотря однако жъ на то, и этотъ парусъ былъ часто поднимаемъ, чтобы не отстать отъ купеческихъ судовъ, изъ коихъ самыя тяжелыя въ ходу равнялись съ нимъ, идучи въ одиѣ снасти (*).

(*) Сочинитель оканчиваетъ описаніе сего кораблекрушенія

***Гибель англійскаго 74-хъ-пушечнаго корабля
Сентавра, послѣдовавшая 25-го Сентября 1782
года, въ Атлантическомъ Океанѣ, описанная
Капитаномъ Ингельфильдомъ.***

Послѣ рѣшительнаго сраженія, случившагося въ Западной Индіи 12-го Апрѣля 1782 года, когда французскій флотъ, подѣ начальствомъ Графа де Грасса, былъ разбитъ Лордомъ Роднеемъ, многіе взятые въ плѣнъ и нѣкоторые настоящіе англійскіе корабли погибли на пути въ Англію, куда шли они съ большимъ конвоемъ купеческихъ судовъ. Въ числѣ погибшихъ находился 74-хъ-пушечный корабль Сентавръ, командиръ коего, Капитанъ Ингельфильдъ, со штурманомъ и десятью человѣками нижнихъ чиновъ, чудесною помощію Провидѣнія, спасся на гребномъ суднѣ.

Собственное повѣствованіе Капитана Ингельфильда о семъ необыкновенномъ приключеніи лучше изъяснитъ средства, коими онъ спасъ себя, нежели всякое постороннее описаніе. Тѣ только, кои сами испытали бѣдствія, могутъ описывать ихъ съ надлежащими чувствами и силою, и въ своихъ повѣствованіяхъ показать черты души и твердо-

повѣствованіемъ, какимъ образомъ Адмиралъ Гревсъ и суда его конвоя пришли въ Англію, и какъ нѣкоторые изъ нихъ были перехвачены французскими корсерами, вышедшими нарочно для сего по полученіи извѣстія о бѣдствіяхъ конвоя, и что извѣстіе сіе распространилось съ корабля Канады. Но какъ въ этомъ повѣствованіи нѣтъ ничего особенно примѣчательнаго, то я его выпустилъ, другія же всѣ подробности удержалъ для той же причины, для какой авторъ писалъ ихъ, и которая изложена въ предувѣдомленіи къ сему переводу. Я даже смѣю думать, что книга сія для молодыхъ морскихъ офицеровъ, не имѣвшихъ еще случая пріобрѣсти собственную опытность, гораздо нужнѣе и полезнѣе, нежели многіе томы такъ называемой, Морской Практики, которая изъясняетъ только оснастку кораблей и обыкновенныя дѣйствія парусами, кои гардемаринъ или мичманъ можетъ выучить съ прилежаніемъ въ пять или шесть мѣсяцевъ дѣйствительною службою на морѣ.

Прим. перев.

сти духа, кои всегда обращаютъ на себя особенное вниманіе читателя.

Сентавръ (повѣствуетъ Капитанъ Ингельфильдъ) оставилъ Ямайку, имѣя уже течь, которая занимала всегда двѣ помпы, а когда дулъ свѣжій вѣтеръ, то и пособіе запасной было нужно; но я ни мало не опасался, чтобъ этотъ корабль не былъ въ состояніи выдержать обыкновенный крѣпкій вѣтеръ.

Вечеромъ 16-го Сентября, когда эта пагубная буря начиналась, мы приготовили корабль къ сопротивленію жестокимъ вѣтрамъ, обыкновенно въ этихъ широтахъ встрѣчаемымъ: поставили зарифленныя гротъ, и спустили брамъ-стенги и бизань-рей, хотя въ то время вѣтеръ дулъ и не слишкомъ крѣпкій. Къ полуночи сдѣлался настоящій штормъ, и въ корабль открылась такая сильная течь, что я принужденъ былъ вызвать всѣхъ людей наверхъ и дѣйствовать всѣми помпами; но течь увеличивалась: тогда рѣшился я спуститься на фордевиндъ. Счастливъ былъ бы я, если бѣ исполнилъ это намѣреніе! Но мнѣ казалось неприличнымъ оставить конвой иначе, какъ только въ послѣдней крайности, а притомъ надежда, что вѣтеръ скоро смягчится, заставила меня остаться при конвоѣ.

Около двухъ часовъ ночи вѣтеръ нѣсколько утихъ, и мы льстили себя надеждою, что буря прекратилась. Вскорѣ послѣ сего нашли отъ ZO тучи съ дождемъ, громомъ и молніею, и вѣтеръ сталъ дуть сильными порывами, которые заставили насъ взять гротъ на гитовы; тогда корабль остался совсѣмъ безъ парусовъ. Лишь мы успѣли убрать этотъ парусъ, какъ въ ту же минуту самый жестокий шквалъ, какого мнѣ не только не случалось никогда видѣть, но и въ такой силѣ вѣтра я и вообразить себѣ не могъ, положилъ корабль совершенно на бокъ; вода изъ трюма выступила на палубу, и залила служительскія койки, бывшія подъ вѣтромъ. Корабль лежалъ на боку безъ движенія, и, по-видимому, не могъ никогда уже встать, будучи готовъ опрокинуться. Вода въ немъ скоро прибывала, пробиваясь въ порты, да нѣкоторые изъ нихъ и подались отъ чрезвычайнаго давленія воды спизу, почему я тотчасъ велѣлъ

срубить гротъ и бизань-мачты, въ надеждѣ, когда корабль встанетъ, поворотить его на другой галсъ. Бизань-мачта сначала упала, когда только перерубили два талрепа; паденіемъ своимъ она ни какого вреда кораблю не причинила, но гротъ-мачта, повалившись по отрубленіи одного талрепа, была, къ несчастію нашему, причиною, что и фокъ-мачта переломилась, а съ нею и бугпритъ. Послѣ сего происшествія корабль немедленно всталъ съ превеликимъ стремленіемъ, и началъ качаться съ такою скоростью, что люди, дѣйствовавшіе помпами, едва могли держаться. Въ то же время на верхнемъ декъ оторвались три пушки (*), которыя не скоро можно было опять укрѣпить; причемъ нѣсколько человѣкъ были опасно ранены, а вещи, находившіяся на этомъ декъ, всѣ были перебиты и переломаны какъ оторванными пушками, такъ и разсыпавшимися ядрами (**) и обломками разныхъ частей рангоута, до того даже, что офицеры, выбѣжавшіе наверхъ ночью при наступленіи шквала, почти нагіе, не могли найти послѣ ничего изъ своего платья.

Не прошло десяти минутъ послѣ паденія мачтъ, какъ мнѣ сказали, что румпель переломился въ самой головѣ руля, и прежде нежели успѣли вставить чоки, оторвало и самый руль. Такимъ образомъ въ нѣсколько минутъ мы доведены были до крайняго бѣдствія, качаясь по волѣ вѣтра и волненія. Но я имѣлъ надежду на помпы, которыя нѣсколько уменьшали воду въ кораблѣ. Поутру 17-го

(*) Англичане не употребляютъ ни сортовыхъ, ни найталей, а въ самое сильное волненіе прибавляютъ на пушки по другимъ талямъ; но если онѣ хороши, то ихъ совершенно достаточно, лишь бы рымъ-болты не вышли, что иногда случается на гнилыхъ корабляхъ; сортовые же и найтали совсѣмъ лишніи.

Прим. перев.

(**) Это часто случается на корабляхъ, гдѣ для щегольства дѣлаютъ кранцы слишкомъ мелкіе. Впрочемъ не мѣшаетъ дѣлать и мелкіе кранцы, только въ качку надобно на нихъ свсрхъ ялеръ прибавать смоленую парусину для удержанія ихъ въ своихъ мѣстахъ, ибо разсыпавшимися ядрами часто весьма опасно ушибаетъ людей.

Прим. перев.

числа вѣтеръ слѣлся умирнѣе, отоидя въ продолженіе бури къ сѣверо-западу.

На разсвѣтъ увидѣли мы подъ вѣтромъ два линійные корабля: одинъ изъ нихъ былъ безъ фокъ-мачты и бушприта, другой безъ гротъ-мачты. Всѣ мы думали, что это были Канада и Глоріе; адмиральскій же корабль Рамилисъ не былъ въ виду. Купеческихъ судовъ въ это время видѣли мы не болѣе пятнадцати.

Около семи часовъ увидѣли мы еще одинъ линійный корабль, на которомъ всѣ мачты были цѣлы; я скоро распозналъ, что это былъ Вилль-де-Пари. Мы тотчасъ сдѣлали при пушечномъ выстрѣлѣ сигналъ, что терпимъ бѣдствіе. Флагъ этотъ, послѣдній изъ бывшихъ у насъ, въ минуту оторвало; но мы имѣли удовольствіе увидѣть, что Вилль-де-Пари поворотилъ и шелъ къ намъ. Нѣкоторые изъ купеческихъ судовъ также подошли къ намъ, и тѣ изъ нихъ, которыя были въ близкомъ разстояніи, предлагали свои услуги, но я, въ надеждѣ на помощь военного корабля, только благодарилъ ихъ и просилъ, если они увидятъ Адмирала Грвса, донести ему о нашемъ положеніи. Въ это время я былъ совершенно увѣренъ, что Вилль-де-Пари шелъ къ намъ на помощь и тѣмъ болѣе, что онъ, казалось, не потерялъ отъ бури ни какого важнаго поврежденія, и какъ мы сами видѣли поворотъ его чрезъ фордевиндъ, то и знали, что у него руль цѣлъ. Притомъ же въ это время вѣтеръ дулъ столь умирнѣе, что купеческія суда поставили марсели; но Вилль-де-Пари, приблизившись къ намъ мили на двѣ, прошелъ у насъ на вѣтрѣ. Одно изъ купеческихъ судовъ, примѣтивъ это движеніе, подошло къ намъ и предлагало свою готовность объявить ему то, чего мы желаемъ; я просилъ корабельщика сказать Капитану Вилькенсону, что Сентавръ лишился руля и мачтъ, и что имѣетъ большую течь, а потому я и прошу его не отходить отъ насъ, пока вѣтеръ не утихнетъ. Послѣ того я видѣлъ, что это купеческое судно подходило столь близко къ Вилль-де-Пари, что могло сообщить ему мое порученіе, но какъ онъ продолжалъ итти прежнимъ галсомъ, то я и заключилъ, что онъ былъ въ худшемъ состояніи, нежели

какъ казалось по наружности. Между тѣмъ мы бросили за бордъ все пушки со шканцевъ и съ верхняго дека, кромѣ шести, оторвавшихся отъ портовъ. Корабль же нашъ, качаясь между волнами, терпѣлъ страшныя поврежденія. Я хотѣлъ чѣмъ нибудь привести его къ вѣтру, и на сей конецъ выпустилъ съ носу кабельтовъ съ привязаннымъ къ нему небольшимъ якоремъ и съ нѣсколькими пушечными станками, а на остаткѣ бизань-мачты поставилъ брамсель, но все было безъ успѣха.

Къ вечеру сдѣлалось пасмурно, и крѣпкій вѣтеръ дулъ шквалами; тогда мы потеряли изъ виду Еилль-де-Пари; однако жъ я надѣялся опять его увидѣть поутру. Ночь мы провели въ безпрестанной работѣ у помпъ; вѣтеръ временно стихалъ, тогда и вода въ кораблѣ уменьшалась, а когда онъ дулъ крѣпко, течь увеличивалась.

Предъ разсвѣтомъ 18-го числа, донесли мнѣ, что въ трюмѣ было семь футовъ воды, что у одной помпы изломался микъ, что изъ двухъ запасныхъ ни одинъ ей не впо-ру (*), и что гандсъ-помпы засорились и не дѣйствуютъ. Этихъ обстоятельствъ слишкомъ было достаточно, чтобъ насъ встревожить, но открывши ахтеръ-люкъ, чтобъ достать рому для служителей, увидѣли мы, что положеніе наше было еще хуже и опаснѣе.

Здѣсь нужно сказать, что у насъ задній трюмъ отдѣляла переборка, находившаяся позади льяла; въ этомъ трюмѣ хранились все сухія провизіи и ромъ, подъ коими было положено двадцать чалдроновъ (**) землянаго угля, который, къ бѣдѣ нашей, тронулся съ мѣста, и мелкій изъ

(*) Никогда не должно полагаться на адмиралтейскихъ мастеровыхъ: они имѣютъ, подобно гостинодворцамъ, дурную привычку увѣрять и обманывать, и потому надлежитъ всякую запасную вещь тщательно осмотрѣть и примѣрить. Кто изъ насъ не испыталъ, что изъ дугъ стѣнгъ, дѣланыхъ совершенно по одному размѣру, одна свободно проходитъ въ эзель-гофъ, а другую надобно подчищать! *Прим. перев.*

(**) Чалдронъ угля вѣситъ тонъ съ четвертью или 77½ пудовъ. *Прим. перев.*

оного, попавши въ льялъ, засорилъ помпы. Цѣпи же въ помпахъ такъ истерлись, что почти не годились къ употребленію, а кожа, которая могла бы прослужить дней двадцать, если бъ льялъ былъ чистъ, теперь вся изорвалась въ исдѣлю. Въ это же самое время усмотрѣли мы, что вода изъ задняго трюма не имѣла прохода въ льялъ, ибо въ ономъ было ея такое количество, что она плескалась на кубрикъ. Всѣ наши бочки съ ромомъ, коихъ было 26, и съ провизією, достаточною на два мѣсяца, были разбиты; плавая съ одной стороны на другую, по мѣрѣ качки корабля, онѣ съ великою силою ударялись въ борты и между собою, такъ что ни одной изъ нихъ не осталось въ цѣлости: не уцѣлѣло даже ни одного бочечнаго дна. Что принадлежитъ до главнаго трюма, то онъ представлялъ намъ неизбежную гибель, хотя бы корабль и былъ въ состояніи еще держаться въ морѣ; всѣ наши бочки съ водою были разбиты, кромѣ находившихся въ нижнемъ лагѣ, но надъ ними плавала морская провизія, бочки средней руки съ соленою водою и разные обломки съ такимъ стремительнымъ движеніемъ, что безъ самой очевидной опасности никто не могъ въ этотъ трюмъ спуститься; и такъ намъ не осталось ничего другаго дѣлать, какъ только выливать воду ведрами изъ форъ-люка и капитанскаго погреба. Открывши послѣдній, мы, къ счастью, нашли тамъ въ цѣлости принадлежащія мнѣ двѣ бочки рому, тотчасъ подняли ихъ наверхъ и выдавали временно служителямъ по рюмкѣ: одинъ только этотъ ромъ и небольшое количество лимоннаго соку могли подкрѣпить ихъ.

Мы скоро убавили воды въ кораблѣ отливаніемъ; между тѣмъ поставили одну запасную помпу въ форъ-люкъ, а другую въ капитанскій погребъ; но сильнымъ движеніемъ корабля истерло уголье въ такія мелкія части, что онѣ могли пробраться въ трюмъ повсюду, и вскорѣ засорили эти помпы. Не смотря на то, отливая воду ведрами, мы къ полудню убавили ее довольное количество; но со всѣмъ тѣмъ не было возможности спасти корабль, если буря продолжилась бы еще нѣсколько дней. Работа для служителей была слишкомъ утомительна, и они едва могли пере-

носить ес, не имѣя прѣсной воды, но къ чести ихъ должно сказать, что они работали безъ ропоту и даже съ охотою.

Въ это время вѣтеръ сдѣлался еще умѣреннѣе, и мы уже приготовили стрѣлы, чтобъ ставить фальшивую фокъ-мачту; но съ наступленіемъ вечера вѣтеръ опять превратился въ бурю. Сего числа во весь день мы видѣли только одинъ корабль безъ гротъ-мачты; казалось, что онъ имѣлъ столько же нужды въ помощи, какъ и мы, ибо нѣсколько разъ палилъ изъ пушекъ. Присяде нежелеи настала ночь, сломило у него фокъ-мачту.

Корабль нашъ ломало качкою столько, что я боялся, чтобъ онъ не потонулъ въ продолженіе ночи; однако жъ помощію помпъ и отливанія ведрами, мы удерживали воду въ трюмѣ въ одной высотѣ; но недостатокъ въ питьѣ мучилъ насъ чрезвычайнымъ образомъ: до того даже, что многіе изъ служителей пили морскую воду, и никакъ нельзя было ихъ отъ этого удержать.

По разсвѣтѣ 19-го числа не было у насъ въ виду ни одного судна, а потому мы заключили, что корабль, коего пламя отъ пушечныхъ выстрѣловъ мы въ продолженіе ночи видѣли, потонулъ. Къ десяти часамъ утра вѣтеръ нѣсколько утихъ, и вода въ трюмѣ уменьшилась; это самое ободрило людей и заставило удвоить успіе, чтобъ отлить какъ можно болѣе воды изъ трюма, достать изъ нижняго лага бочки съ прѣсною водою. Для сего предпріятія употреблены были самые проворные и смѣлые матросы, которые и успѣли около полудня вытащить одну бочку. Прѣсная вода, хотя и по малому количеству доставшаяся на каждаго человѣка, принесла намъ большое облегченіе. Теперь всѣ не настоящіе морскіе офицеры, пассажиры и юнги употреблены были къ приготовленію паруса, который мы подвели подъ корабль, и который, по моему мнѣнію, имѣлъ нѣкоторое дѣйствіе въ уменьшеніи течи. Стрѣлы для постановленія фокъ-мачты были утверждены, и погода обѣщала хорошее время; волненіе сдѣлалось легче: ночью мы могли смѣнять людей при помпѣхъ и при выливаніи воды ведрами, чрезъ каждые два часа.

Поутру 20-го числа мы очистили главный трюмъ, и видѣли всѣ признаки хорошей погоды: они насъ и не обманули. Я рѣшился воспользоваться оною, и употребилъ всевозможное усиліе и способы: офицеровъ и служителей раздѣлилъ я на отряды и каждому отдѣленію поручилъ особенную должность, какъ-то: ставить фальшивую фокъ-мачту, бросать пушки нижняго дека за бортъ, очищать трюмы отъ обломковъ, готовить руль, и дѣйствовать помпами. Къ ночи мы совершенно очистили задній трюмъ, и, къ великому нашему удивленію, не нашли тамъ ни одной лопатки угольевъ; слѣдовательно отъ начала бури до сего числа двадцать чалдроновъ мы выкачали съ водою помпами. Трюмъ былъ наполненъ разными обломками, состоящими изъ перегородокъ, бочечныхъ досокъ, части внутренней обшивки, и проч., и проч., кои всѣ мы побросали въ море, чтобъ они не мѣшали намъ выливать воду, если бы трюмъ опять сю наполнился. Наконецъ всѣ пушки были брошены за бортъ, фокъ-мачта поставлена и укрѣплена; машина на мѣсто руля по примѣру той, которая была употреблена на фрегатѣ Ипсвичъ (*), приходила къ концу. И такъ я надѣялся, въ случаѣ продолженія умѣреннаго вѣтра, въ полдень слѣдующаго дня быть въ состояніи править кораблемъ, и, по крайней мѣрѣ, спасти экипажъ на одномъ изъ Асорскихъ Острововъ. Я долженъ однако жъ сказать, что если бы сего числа былъ съ нами какой либо другой корабль, то я счелъ бы долгомъ своимъ перевести на него весь экипажъ.

Въ эту ночь люди, работая посмѣнно, могли нѣсколько отдохнуть, но поутру 21-го числа мы съ горестію увидѣли, что погода угрожала намъ новою бурей, которая и дѣйствительно начала свирѣпствовать около полудня. Корабль

(*) Я имѣлъ намѣреніе въ продолженіе сего перевода помѣстить разные способы дѣлать временные рули, но Г. чиновникъ 7-го класса А. Я. Глотовъ, извѣстный нашему флоту своими сочиненіями, составилъ и напечаталъ описаніе всѣхъ такихъ способовъ, донынѣ изобрѣтенныхъ. Это твореніе нужно для всѣхъ морскихъ офицеровъ, и я увѣренъ, что труды Г. Глотова будутъ во флотѣ приняты съ благодарностію. *Пр. пер.*

ужасно много терпѣлъ отъ качки: въ переднемъ и заднемъ трюмахъ показалась вода и пачала прибывать. Тимерманъ донесъ мнѣ, что въ помпахъ кожа почти совсѣмъ истерлась, а также и цѣпи столько повредились, что скоро будутъ вовсе бесполезны.

Видя, что теперь кромѣ ведеръ мы не имѣли другаго способа отливать воду, я приказалъ по всему деку въ палубѣ прорубить дыры, чтобъ мы были въ состояніи употребить къ этому дѣлу сколько возможно болѣе людей; для сего парусники день и ночь занимались приготовленіемъ парусиныхъ ведеръ. Кубрикъ упалъ на лѣвую сторону, а потому канатъ бухтова якоря я приказалъ изрубить и бросить за бортъ. Въ это время вѣтеръ дулъ прямо отъ W, и какъ корабль лежалъ лѣвымъ галсомъ, то и прибирали мы разныя средства, чтобъ поворотить его на другой галсъ, дабы дрейфовать въ меньшія, не столь бурныя широты, и приблизиться къ Азорскимъ Островамъ, но ни одно изъ нихъ не удалось, а такъ какъ мы имѣли весьма мало плотниковъ, которые едва успѣвали управляться съ помпами, то работа надъ временнымъ рулемъ шла очень медленно. Мы подвели другой парусъ подъ корабль, но не получили отъ него ни какой пользы; да и въ самомъ дѣлѣ мы не находили ни какого способа къ нашему спасенію, которое теперь совершенно зависѣло отъ перемены погоды. Большая течь открылась въ переднемъ трюмѣ, а другая на кормѣ: мы ихъ остановили; но корабль такъ разслабъ во всѣхъ своихъ членахъ, что мы всякую минуту ожидали гибели. Задній кубрикъ провалился въ трюмъ, передній также упалъ со всѣми шкиперскими и другими каютами. Старпъ-постъ такъ разслабъ, что имѣлъ движеніе и при качкѣ вода по обѣимъ его сторонамъ ручьями ливалась въ корабль, и мы не могли ея остановить.

Ночь наступила и, покрывъ насъ мракомъ, увеличила ужасъ нашего отчаяннаго положенія; мы провели ее въ безпрестанныхъ трудахъ, отливая воду. Поутру 22-го числа мы ничего вокругъ себя не видали, и погода не переменялась; во весь этотъ день мы употребляли всевозможныя усилія удержать корабль на водѣ. Къ ночи еще одна помпа

испортилась и сдѣлалась бесполезною, потому что въ льялѣ было слишкомъ много воды, мѣшавшей починить ее, и у насъ оставалось только шесть кожъ, слѣдовательно смерть уже находилась отъ насъ не далеко; со всѣмъ тѣмъ какъ офицеры, такъ и нижніе чины работали, не показывая ни какого отчаянія, и были послушны.

Въ продолженіе ночи количество воды въ трюмѣ прибывало, а около семи часовъ утра 20-го числа мы сказали, что въ переднемъ трюмѣ вода вдругъ необыкновенно возвысилась. Я тотчасъ пошелъ туда, и съ ужасомъ увидѣлъ, что извѣстіе это было справедливо: всѣ бочки нижняго лага были въ движеніи, и чрезъ короткое время ни одной изъ нихъ не осталось въ цѣлости. Мы увѣрились, что новая течь открылась въ другомъ мѣстѣ. Ночью еще приготовили мы парусъ, который я теперь велѣлъ подводить подъ носовую часть, но тогда же увидѣлъ, что корабль носомъ сталъ погружаться, и что уже порты нижняго дека были почти наравнѣ съ водою.

Въ это самое время тимерманъ увѣдомилъ меня, что разныя обломки выломали въ трюмѣ переборки льяла и сдвинули помпы съ своихъ мѣстъ, отчего онѣ теперь сдѣлались бесполезными. И такъ намъ не осталось другаго средства, какъ только употребить послѣднее общее усиліе и отливать воду ведрами, но и эту работу производить было весьма трудно по причинѣ множества бочечныхъ обломковъ, досокъ, якорныхъ штоковъ и другихъ вещей, которыя всѣ водою были вынесены изъ галерей, и плавали, ударяясь съ одной стороны на другую. Служители до сего времени работали усердно, и, какъ казалось, рѣшились, во что бы то ни стало, преодолѣвать всѣ затрудненія безъ ропоту; но теперь, увидѣвъ, что всѣ ихъ усилія не имѣли ни какого успѣха, предались крайнему отчаянію, и многіе изъ нихъ начали плакать навзрыдъ, какъ малые ребята. Я велѣлъ бросить въ море два остальные якоря.

Всякій разъ, при осматриваніи люковъ находилъ я, что вода прибывала, и въ полдень начала она уже равняться съ кубрикомъ. Тимерманъ увѣрялъ меня, что корабль долженъ вскорѣ потонуть, и потому совѣтовалъ сдѣлать плоты

для спасенія служителей, которыхъ я уже теперь не могъ ничѣмъ ободрить или утѣшить. Нѣкоторые изъ нихъ съ великою твердостью предалися судьбѣ своей, пошли на низъ, легли въ койки, и равнодушно просили своихъ товарищей завязать ихъ; другіе, напротивъ, привязывали себя къ люкамъ и къ разнымъ деревьямъ, которыя имъ попадались; большая же часть изъ всѣхъ старались надѣть чистое бѣлье и лучшее свое платье.

Вѣтеръ около полудня немного смягчился, и потому я обязанностию счелъ принять совѣтъ тимермана, спасти служителей на плотяхъ. Хотя я очень зналъ, что мы не имѣли столько деревъ, чтобъ плоты, изъ нихъ сдѣланные, могли поднять даже и половину экипажа, но мы находились въ такомъ положеніи, что готовы были ухватиться за соломинку. Я собралъ всѣхъ служителей наверхъ, объяснилъ имъ мое намѣреніе, и совѣтовалъ соблюдать порядокъ и повиноваться офицерамъ. Немедленно сдѣланы были всѣ нужныя приготовления: мы очистили запасный рапгоутъ; гребныя суда, которыхъ у насъ осталось еще три: катеръ, шлюпка и пятивесельный ботъ, были свѣшены на таяхъ за бортъ; я велѣлъ въ каждое изъ нихъ положить по мѣшку сухарей и по нѣскольку воды и водки. Намѣреніе мое было самому ѣхать на пятивесельномъ ботѣ, и потому я приказалъ квартирмейстеру взять у моего дворецкаго что было нужно и положить въ ботъ. На каждое гребное судно послалъ я по двое изъ лучшихъ нашихъ людей, чтобъ не пускать въ нихъ никого, доколѣ не будетъ сдѣлано надлежащаго распредѣленія. Но пока эти распоряженія дѣлались, корабль сталъ мало по малу погружаться въ море, и орлопъ-декъ уже выбило водою: это произошло оттого, что матросы на нѣсколько времени перестали отливать воду.

Послѣ полудня погода опять приняла грозный видъ; вѣтеръ дулъ шквалами, и развелъ большое волненіе, которымъ изломало одно изъ гребныхъ судовъ, пяти-весельный ботъ. При наступленіи вечера корабль нашъ едва могъ держаться на водѣ; мы ожидали съ минуты на минуту, что онъ пойдетъ на дно. Теперь-то любовь къ жизни, которая ни-

когда болѣе не обнаруживается, какъ при появленіи смерти, уничтожила всякое между нами различіе, и сдѣлала всѣхъ насъ равными. Никто не могъ обмануться ложною надеждой спастись посредствомъ плотовъ, которые, кромѣ того, что были недостаточны для помѣщенія экипажа, могли быть увлечены и разрушены водоворотомъ, долженствовавшимъ произойти послѣ погруженія корабля, въ это время уже готового опуститься на дно.

Около пяти часовъ вечера, вышедъ изъ своей каюты, увидѣлъ я многихъ изъ служителей съ великимъ безпокойствомъ смотрѣвшихъ черезъ бордъ въ воду, и узналъ, что нѣкоторые изъ нихъ силою ворвались на шлюпку, и что гораздо болѣе того еще покушались на то же; я тотчасъ рѣшился сберечь это судно отъ потопленія, что непременно должно было случиться отъ множества людей, въ него стремившихся. Мнѣ оставалась только одна минута на размышленіе о томъ, что я долженъ былъ избрать: остаться ли на кораблѣ и погибнуть вмѣстѣ съ моими подчиненными, которымъ ни въ какомъ отношеніи уже не могъ быть полезенъ, или воспользоваться единственнымъ случаемъ, мнѣ предстоявшимъ къ спасенію жизни, и оставить экипажъ, которымъ я всегда былъ совершенно доволенъ, и для спасенія коего охотно пожертвовалъ бы собственною жизнью. Этотъ выборъ въ чувствахъ моихъ произвелъ страшную борьбу, которой, я думаю, никто достаточно описать не въ состояніи, и о которой никто надлежащаго понятія имѣть не можетъ, кто самъ не былъ въ подобномъ положеніи. Наконецъ любовь къ жизни одержала верхъ надъ всѣми другими разсужденіями (*): я подозвалъ Г. Рейни, который изъ офицеровъ въ

(*) Въ продолженіе моей службы на англійскихъ корабляхъ, я часто имѣлъ случай разговаривать о семъ поступкѣ Каптана Ингельфилда со многими весьма свѣдущими морскими офицерами, его соотечественниками: одни его оправдывали, другіе винили. Что принадлежитъ до меня, то я думаю, нельзя оправдать его ни въ какомъ случаѣ: пусть такъ, что онъ на кораблѣ былъ уже бесполезенъ, и что корабль и эки-

это время одинъ только и былъ на шканцахъ, приказалъ ему слѣдовать за собою, и въ ту же минуту съ руслспъ вскочили мы на шлюпку, но съ великимъ трудомъ могли оттолкнуть ее отъ корабля. Между тѣмъ число людей, вдное превосходящее то , которое могла поднять она, покушались попасть въ нее, и многіе на этотъ конецъ бросились въ воду. Мичманъ Бейлисъ, мальчикъ лѣтъ пятнадцати, бросился, когда шлюпка уже отвалила, однако жъ мы взяли его къ себѣ. Судно наше пронесено было за корму корабля, и мы хотѣли было поворотить оное къ вѣтру, чтобъ пройти выше его, но въ этомъ покушеніи едва было насъ не залило, ибо волненіе было чрезвычайно велико, и потому мы не находили другаго средства спастись, какъ только пуститься по вѣтру. Въ это время я увидѣлъ, сколь мала была разность между нашимъ положеніемъ и тѣхъ, которые остались на кораблѣ: она состояла только въ продолженіи нѣсколько долѣе бѣдственной нашей жизни. Мы находились, въ числѣ двѣнадцати человѣкъ, въ Западномъ Океанѣ, на подверженномъ теч-

нажъ непремѣнно потонули бы, если бъ онъ и не оставилъ ихъ; въ этомъ никто и не сомнѣвается; и это также справедливо, какъ-то защитники его поступка утверждаютъ, что потонувъ съ кораблемъ, онъ лишилъ бы свос отечество искуснаго офицера, и послѣ былъ ему ползень; но примѣръ-то этотъ чего стоитъ? Ингельфилдъ оставилъ свой экипажъ, когда уже не было ни какой возможности спасти его, и оправдавъ, а слѣдую его примѣру, другой оставилъ его, когда есть еще возможность и надежда къ спасенію; да и бывали уже примѣры, что многіе изъ нашей братьи предпочитали лучше заблаговременно убраться въ безопасное мѣстечко, чѣмъ дожидаться послѣдней крайности на кораблѣ, ставшемъ на мель. Морскіе законы подъ смертною казнію запрещаютъ капитану, въ бѣдствіи корабля, оставлять его прежде нежели весь экипажъ съ него свезенъ будетъ, для того, что отсутствіе капитана въ такихъ случаяхъ непремѣнно произведетъ неповиновеніе и безпорядокъ, отъ конхъ корабль можетъ погибнуть, когда, при настоящемъ управленіи онымъ, могъ бы онъ еще быть спасенъ.

Прим. перев.

гребномъ суднѣ, у котораго одинъ бортъ былъ поврежденъ; не имѣя съ собою ни компаса, ни октана, ни паруса, ниже какой либо епанчи или шинели, и будучи сверхъ того весьма легко одѣты, и притомъ въ крѣпкой вѣтеръ, при большомъ волненіи.

Мы отвалили отъ корабля въ пять часовъ вечера, и чрезъ полчаса потеряли его изъ виду. Вскорѣ послѣ того нашли мы въ шлюпкѣ байковое одѣяло, которое, поднявъ на случившихся въ ней распоркахъ, шли подъ онымъ на фордевиндъ во всю ночь, ежеминутно ожидая смерти въ морскихъ волнахъ. Съ великимъ трудомъ успѣвали отливать воду, отъ одного большаго вала до другаго. Кромѣ занимавшихся этою работою, всѣ другіе изъ насъ сидѣли на низу шлюбки вполонину въ водѣ. Поутру вѣтеръ сдѣлался умѣреннѣе, и, какъ мы замѣтили по солнцу, отошелъ къ югу.

Сохранивши жизнь свою въ продолженіе ночи, мы стали теперь помышлять о нашемъ положеніи и о дальнѣйшемъ спасеніи. Когда мы оставили корабль, вѣтеръ дулъ NW или WNW, и островъ Фаялъ отъ насъ находился на OSO въ разстояніи около 800 миль. Если бъ этотъ вѣтеръ продолжился пять или шесть дней, то весьма вѣроятно, что мы, идучи безпрестанно на фордевиндъ, могли достигнуть одного изъ Азорскихъ Острововъ; но перемѣна вѣтра была совершенною для насъ гибелью, ибо если бъ онъ усилился, то намъ непремѣнно должно было, чтобъ не потонуть, итти на фордевиндъ. И такъ мы удалились бы къ N, гдѣ должны были погибнуть.

Освидѣтельствовавъ наши съѣстные припасы, мы нашли мѣшокъ сухарей, одинъ окорокъ, кусокъ свинины, двѣ бутылки воды и нѣсколько бутылокъ французскихъ ликеровъ. Вѣтеръ отъ S продолжалъ дуть дней восемь или девять и, благодаря Провидѣніе, такъ умѣренно, что мы всегда могли итти въ полвѣтра, хотя и безпрестанно были мокры и чувствовали холодъ. Путь свой мы исчисляли какъ могли, но не видя иногда цѣлыя сутки и болѣе ни солнца, ни звѣздъ, не могли сдѣлать ни какого точнаго заключенія о своемъ плаваніи. Мы полагали, что

со времени отплытія нашего съ корабля, прямой нашъ курсъ былъ ONO, потому и надѣялись увидѣть островъ Корву; но какъ этого не случилось, то мы стали опасаться, что насъ унесло южнымъ вѣтромъ слишкомъ далеко къ N, а потому и желали сѣвернаго вѣтра. Состояніе наше, и безъ того весьма дурное, начало теперь становиться еще отчаяннѣе отъ холода и голода, ибо въ пятый день мы нашли, что соленая вода испортила почти всѣ наши сухари; почему мы стали получать ихъ порціями: по одному сухарю на всѣхъ насъ къ завтраку, и по одному на обѣдъ. Отбитое отъ бутылки горлышко съ воткнутою съ одного конца пробкою, служило намъ вмѣсто рюмки: такая порція воды выдавалась въ сутки на каждого человѣка. Раздѣлъ былъ безъ всякаго пристрастія или различія, но со всѣмъ тѣмъ мы должны были умереть отъ жажды, если бъ не собрали шести бутылокъ дождевой воды; чего не удалось бы намъ никакъ сдѣлать безъ двухъ простынь, кои, къ счастью нашему, нашли мы въ шлюпкѣ. Когда шелъ дождь, мы ихъ растягивали и проходящую сквозь нихъ дождевую воду собирали въ деревянную лейку, которая употреблялась также для выливанія воды изъ шлюпки. Отъ такой скудной пищи, которая сама могла продлить наше существованіе, мы чрезвычайно ослабѣли, а отъ безпрестанной мокроты платья, на тѣлѣ у насъ сдѣлались нарывы.

13-го числа настала тишина, а вскорѣ послѣ того подулъ вѣтеръ отъ NNW, который въ непродолжительномъ времени такъ усилился, что мы шли на фордевиндъ подъ своимъ парусомъ по пяти и шести миль въ часъ, дотолѣ, пока, по нашему расчету, мы находились къ ZW отъ Фаяла въ разстояніи 240 миль; но править къ нему не позволялъ крѣпкій вѣтеръ, и потому мы желали, чтобъ онъ перешелъ къ W. Это былъ уже пятнадцатый день нашего плаванія на шлюпкѣ, и у насъ оставалось сухарей только на одинъ день и одна бутылка воды. Страданія наши теперь дошли до такой степени, что болѣе того едва ли человѣкъ можетъ вытерпѣть; но мы увѣрились, что въ такихъ случаяхъ присутствіе духа надежнѣе, чѣмъ тѣлесныя силы;

ибо сего числа квартирмейстеръ Матеусъ, самый сильный человекъ изъ всѣхъ насъ, умеръ отъ голода и холода; за день до того онъ жаловался, что въ горлѣ, какъ онъ изъяснялся, потерялъ онъ всю силу, и ни одного куса проглотить не можетъ; ночью напился онъ морской воды, сталъ бредить и умеръ, не испустивъ ни одного вздоха, и какъ мы навѣрное, можно сказать, ожидали чрезъ день или два такой же участи, то смерть его нѣсколько насъ утѣшала, ибо мы видѣли, что умереть съ голода не такъ ужасно и мучительно, какъ воображеніе наше намъ представляло. Другіе также жаловались на боль въ горлѣ; нѣкоторые утоляли жажду своею мочью, и всѣ, кромѣ меня, пили соленую воду.

Доколѣ еще отчаяніе и надежда попеременно обладали нашимъ духомъ, по вечерамъ, вмѣсто ужина, мы пѣли пѣсни поочереды или рассказывали какія нибудь повѣсти; но сегодня я не могъ склонить къ тому ни одного человека. Ночью сдѣлался штиль, а около полупочи задулъ вѣтеръ, какъ намъ казалось по направленію зыби, отъ запада; но какъ мы не видали ни одной звѣзды, то и опасались, чтобъ не миновать своего предмета, а потому съ нетерпѣніемъ ожидали восхожденія солнца.

Коль скоро показалась заря, мы нашли, что вѣтеръ дулъ точно по нашему желанію: отъ WSW. Мы немедленно подняли парусъ и пошли прямо по вѣтру со скоростью миль четырехъ въ часъ. Сего утра мы употребили на завтракъ послѣдніе наши сухари и воду, и въ то же время квартирмейстеръ Грегори увѣрялъ насъ, что онъ къ SO видѣлъ землю, но какъ мы уже часто принимали туманные облака за берегъ. то я и не расположенъ былъ ему вѣрить, да и другимъ совѣтовалъ не слишкомъ радоваться этой новости, чтобъ послѣ мѣсяца отчаиваться, когда откроется ошибка. Наконецъ одинъ изъ матросовъ съ клятвою вскричалъ, что если то, что онъ видитъ, не земля, то онъ во всю свою жизнь никогда земли не видывалъ. Хотя я съ моей стороны и сомнѣвался въ существованіи этого берега, но мы тотчасъ направили къ нему свой курсъ. Вѣтеръ усилился, и шлюпка наша шла со скоростью пяти или

шести миль въ часъ. Черезъ два часа весьма ясно открылся берегъ, такъ, что никто уже въ томъ не сомнѣвался; только онъ находился отъ насъ въ такомъ большомъ разстоянн, что мы подошли къ нему не прежде десяти часовъ вечера; слѣдовательно мы должныствовали быть отъ него по крайней мѣрѣ въ шестидесяти миляхъ, когда усмотрѣли его въ первый разъ. Я не могу вспомнить сего происшествія безъ благодаренія Провидѣнiю за великое милосердiе, въ семь случаевъ намъ оказанное, ибо кругомъ насъ весь горизонтъ былъ покрытъ такою мрачностью, что зрѣнiе наше не могло простираться далѣе двухъ или трехъ миль, кромѣ той части, гдѣ находился берегъ. Фаялъ, по нашему счисленiю, отстоялъ отъ насъ на ОтN, которымъ курсомъ мы и правили, и если бъ погода не прочистилась и не показала намъ берега, то черезъ нѣсколько часовъ мы увеличили бы свое отъ него разстоянiе и миновали островъ.

По мѣрѣ приближенiя нашего къ берегу, мы болѣе и болѣе увѣрились, что это былъ Фаялъ, и если бъ былъ видѣнъ островъ Пико, то эта загадка скоро бы разрѣшилась, но онъ скрывался въ облакахъ. Мы не прежде въ томъ совершенно увѣрились, какъ прошелъ два часа вдоль острова, котораго берега въ этомъ мѣстѣ были каменисты и неприступны; это выводило насъ изъ терпѣнiя, ибо мы ласкались надеждою, подойдя къ берегу, тотчасъ выйти и утолить жажду свѣжею водою; но встрѣтивъ такую неудачу, болѣе и сильнѣе чувствовали позывъ на питье, до того даже, что многихъ изъ насъ жажда доводила до нѣкотораго рода сумасшествiя, и мы хотѣли было пристать къ берегу въ такомъ мѣстѣ, гдѣ шляпку нашу навѣрное бурномъ разбило бы въ куски. Наконецъ усмотрѣли мы рыбацкую лодку, которая проводила насъ около полуночи на Фаяльскiй рейдъ, гдѣ однако жъ, по установленiю порта, не позволили намъ выйти на берегъ, доколѣ не освидѣтельствовалъ насъ карантинный надзиратель. Проводившiй насъ рыбакъ доставилъ намъ хлѣба, вина и воды, но спать въ шляпкѣ я не могъ (*).

(*) Кто бы могъ вообразить, чтобъ въ европейскомъ портѣ

Англійскій Консулъ Г. Грегамъ, который, своимъ человеколюбивымъ къ намъ вниманіемъ, съ избыткомъ вознаградилъ насъ за огорченіе и безпокойство, претерпѣнные нами отъ Португальцевъ. Я не могу достаточно возблагодарить сего достойнаго человѣка за его къ намъ вниманіе: въ продолженіе нѣсколькихъ дней, единственною его заботою было возстановленіе потеряннаго нашего здоровья. Правду сказать, что никогда еще не было людей, заслуживавшихъ большаго сожалѣнія. Самые крѣпкіе и сильные матросы изъ всего нашего экипажа не могли сами итти со шлюпки до назначенной намъ квартиры; я и штурманъ Рейни были, кажется, въ лучшемъ противъ прочихъ положеніи, но и насъ надлежало поддерживать, да и послѣ того нѣсколько дней, при хорошей пищѣ и всемъ пужномъ спокойствіи, мы болѣе слабѣли; наконецъ стали поправляться.

Дж. Н. Ингельфильдъ.

Фаяль, 12-го Октября 1782.

Крушеніе англійскаго 64-хъ-пушечнаго корабля Скипетра, претерпѣнное 6-го Ноября 1799 года, въ Столовомъ Заливѣ Мыса Доброй Надежды.

4-го Ноября 1799 года, британскій корабль Скипетръ о 64-хъ пушкахъ, подъ начальствомъ Капитана Эдуардса, стоялъ на якорѣ въ Столовомъ Заливѣ, вмѣстѣ съ 50-ти-пушечнымъ кораблемъ Юпитеромъ и датскимъ 64-хъ-пушечнымъ кораблемъ Ольденбургомъ; тамъ же стояли еще около 12-ти купеческихъ судовъ. Послѣ полудня того числа былъ совершенный штиль, но по горизонту собирались черныя, низко ходившія тучи, которыя означали приближеніе бурной погоды.

заставили почевать въ шлюпкѣ людей, претерпѣвшихъ такіа бѣдствія, и до такой степени изнуренныхъ, въ числѣ коихъ находился морской капитанъ? Но Португалецъ, готовый оказывать чужестранцу всякія услуги, въ постелѣ забываетъ человеколюбіе, и не встанетъ для отца роднаго: такъ лѣнивъ и безпеченъ этотъ народъ!

Прим. перев.

Поутру 5-го Ноября былъ уже крѣпкій вѣтеръ отъ NW: вѣтеръ этотъ дуетъ прямо въ Столовый Заливъ, который ничѣмъ отъ него не закрытъ. Въ одиннадцатомъ часу капитанъ приказалъ спустить стеньги, а въ полдень, не ожидая ни какой опасности отъ бури, велѣлъ сдѣлать обыкновенный салютъ въ воспоминаніе открытія папскаго заговора (*).

Спустя полчаса послѣ салюта, лопнулъ плехтова канатъ; почему тотчасъ отдали съ правой стороны запасный якорь. Между тѣмъ буря усиливалась, и въ два часа пополудни лопнулъ канатъ дагликова: тогда въ ту же минуту отданъ былъ съ лѣвой стороны запасный якорь, но, къ несчастію, оплошность на кораблѣ такъ была велика, что конецъ каната не былъ ни къ чему прикрѣпленъ (**), и его высучило. Это заставило насъ спустить барказъ, чтобъ взять конецъ кабельтова съ корабля Юпитера, но барказъ опрокинуло, и онъ погибъ, со всѣми бывшими на немъ людьми.

Отъ двухъ до шести съ половиною часовъ пополудни съ корабля безпрестанно падали изъ пушекъ при сигналахъ.

(*) Такъ Англичане называютъ заговоръ, который составили въ Лондонѣ кѣтолики противъ Протестантскаго Исповѣданія, и въ которомъ положено было взорвать порохомъ Парламентъ во время его засѣданія. Заговоръ этотъ открытъ 5-го Ноября 1605 года, и съ того времени всякій годъ Англичане въ этотъ день празднуютъ и салютуютъ съ крѣпостей и военныхъ кораблей.

Прим. перев.

(**) Въ такихъ случаяхъ капитанъ долженъ имѣть величайшую осторожность, и съ большимъ вниманіемъ во время бури осматривать всѣ приготовленія. Подобныя приключенія случались и со мною: одинъ разъ, на пути въ узкое мѣсто на якорь, канаты были приготовлены и разложены, но офицеръ, подъ надзоромъ коего это производилось, позабылъ осмотрѣть клюзы, въ которыхъ были положены швабры, чтобъ вода не лилась въ палубу, ибо мы шли на якорь прямо съ Оксана, а потому, когда отдали первый якорь, то швабры его удержали и онъ повисъ; между тѣмъ мы шли прямо къ камевьямъ и отворотить не было мѣста; къ несчастію, другой якорь, выдернувъ швабры, упасть на дно. *Прим. перев.*

означающемъ, что онъ терпитъ бѣдствіе и имѣетъ нужду въ помощи. Въ семь часовъ лопнулъ послѣдній канатъ, и тогда страшное замѣшательство и беспорядокъ произошли по всему кораблю, ибо капитанъ слишкомъ рано далъ приказаніе, чтобъ всякій самъ заботился о своемъ собственномъ спасеніи (*). Между тѣмъ корабль отдалъ былъ на произволъ волпамъ, и его несло около десяти минутъ, а потомъ онъ сталъ на каменный рифъ, упавши на бокъ къ сторонѣ моря. Въ это время капитанъ приказалъ срубить гротъ и бизань-мачты, а фокъ-мачта вскорѣ упала за ними.

Около осьми часовъ увидѣли мы, что въ констапельской загорѣлось: пожаръ произошелъ отъ пороха, разсыпаннаго по неосторожности, когда палили сигнальныя пушки, а зажгли его находившіяся тамъ для сего же фитили. Дымъ въ такомъ количествѣ шелъ изъ люковъ, что никому не было возможно въ нихъ спуститься. Къ счастью еще, волны, почти безпрестанно ходившія черезъ корабль, залили огонь; этого нельзя было бы сдѣлать ни какимъ человѣческимъ усиліемъ.

Въ девятомъ часу кубрикъ вдругъ обрушился, и тогда же лѣвая сторона корабля провалилась, почему офицеры и служители принуждены были перебраться на другую сторону. При этомъ случаѣ многіе изъ послѣднихъ были волнами сброшены въ воду, и тотчасъ потонули; между прочими пахотился Мичманъ Такеръ, который покушался схватиться за носовую часть, но не успѣлъ. Лишась всякой надежды получить помощь съ берега, нѣкоторые изъ матросовъ хотѣли выплыть, бросились въ воду, но отраженіемъ волненія отъ корабля унесло ихъ далѣе отъ берега, и они погибли.

Въ десятомъ часу сорвало валомъ ютъ съ корабля, почему отъ 70-ти до 80-ти человѣкъ бросились за бортъ и выплыли на ономъ съ большимъ трудомъ. Они почти уже были принесены на немъ къ берегу, но весьма большою валъ, ударивъ въ него, переверотилъ его нижнею

(*) Другая несчастная ошибка!

Прим. перев.

стороною наверхъ, и потопилъ всѣхъ, искавшихъ на немъ спасенія.

Вскорѣ послѣ сего происшествія корабль повалился къ берегу, а потомъ опять на прежнюю сторону; причемъ переломился онъ въ двухъ мѣстахъ: впереди самыхъ гротъ-русленей и подлѣ форъ-русленей позади ихъ.

Ни какос перо не можетъ описать достаточно ужасовъ этой злосчастной минуты: страшный вопль раздался на нѣсколько секундъ, потомъ вдругъ все замолкло; разбитыя части корабля въ одно мгновеніе передавили и перебили множество изъ несчастныхъ страдальцевъ. Въ это-то время капитанъ, офицеры и большая часть нижнихъ чиновъ лишились жизни. Между тѣмъ отъ тридцати до сорока матросовъ оставались еще на носу корабля; валы били чрезъ нихъ ужаснымъ образомъ, и угрожали имъ каждую минуту гибелью. Вся надежда ихъ заключалась въ одной пушкѣ, которой тяжесть, думали они, не позволитъ носовой части опрокинуться. Странно и непонятно покажется, впрочемъ весьма справедливо, что въ эту страшную, отчаянную минуту, многіе изъ нихъ, схватясь за ванты-путенсы, крѣпко спали или были въ забвеніи. Изъ этого положенія вскорѣ однако жъ были они выведены: члены носовой части, не будучи въ состояніи болѣе сопротивляться волненію, раздался на части, пушка провалилась, и всѣ бывшіе, вмѣстѣ съ нею погрузились на дно корабля.

Въ это время одинъ изъ офицеровъ, по имени Бадель, изъ повѣствованія котораго составлено это описаніе, былъ почти безъ чувствъ; онъ силился только держаться на водѣ, и его несло вдоль берега; тѣмъ самымъ онъ и избѣжалъ корабельныхъ обломковъ, коими перебило всѣхъ его товарищей, старавшихся прямо достигъ къ ближайшему берегу. Силы его скоро истощились; но въ послѣднемъ напряженіи ихъ для спасенія своей жизни, схватился онъ за одинъ небольшой обломокъ корабельнаго члена, и при этомъ получая въ грудь рану отъ бывшего въ деревѣ гвоздя. Тогда вдругъ сдѣлался съ нимъ обморокъ, и онъ, пришедъ въ чувство около одиннадцати часовъ ночи, увидѣлъ себя лежащаго на грудѣ мертвыхъ

тѣлѣ; тогда онъ хотѣлъ встать, но не могъ, ибо хотя въ это время онъ не чувствовалъ боли, но у него правая нога была переломлена; колѣно той же ноги почти до половины прорѣзано, и въ другихъ частяхъ тѣла онъ имѣлъ ушибы. Въ этомъ положеніи принесли его къ большому огню, гдѣ Мичманъ Спинкъ, изъ жалости, одѣлъ его своимъ мундиромъ, оставшись самъ безъ платья, доколѣ не отнесли Г. Баделя въ госпиталь.

При семъ кораблекрушеніи спаслись только три офицера, 47 матросовъ и одинъ солдатъ, изъ которыхъ девять человѣкъ померли на берегу отъ ушибовъ. Если бъ не помогли драгуны легкой кавалеріи, которые вѣзжали на лошадяхъ въ буруны, и вытаскивали погибавшихъ, очень вѣроятно, что ни одинъ человѣкъ не остался бы въ живыхъ. Нѣкоторые изъ офицеровъ, къ счастью ихъ, были на берегу, и тѣмъ избѣжали общаго бѣдствія.

Всѣ прочіе офицеры и 348 человѣкъ матросовъ и солдатъ погибли.

Весьма мало изъ судовъ, стоявшихъ въ это время въ Столовомъ Заливѣ, выдержали эту бурю; въ числѣ ихъ былъ корабль Юпитеръ; но Ольденбургъ и восемь купеческихъ судовъ погибли; первый былъ счастливъ тѣмъ, что сталъ на песчаную мель, и въ такомъ положеніи, что большая часть его экипажа была спасена (*).

(*) По краткому описанію можно уже замѣтить, что на этомъ кораблѣ не было той дисциплины и порядка, кои Англіійскій Королевскій Флотъ особенно отличается. Но Капитанъ Эдуардъ сдѣлалъ еще много весьма важныхъ ошибокъ, о коихъ здѣсь не упоминается и о которыхъ я слышалъ на Мысѣ Доброй Надежды отъ гавань-мейстера, стараго служиваго и опытнаго морскаго офицера. Извѣстно, что на открытыхъ рейдахъ, подверженныхъ большому океанскому волненію, когда подвергъ канаты или съ якорей станеть сильно дрейфовать, уже ничто корабля не остановить; но Капитанъ Эдуардъ велѣлъ верпы и пушки на кабельтовахъ бросать въ воду, и тѣмъ тратилъ напрасно время, нужное ему на другое дѣло. Когда подорвало у него послѣдній канатъ, ему надлежало тотчасъ срубить гротъ и бизань-мачты, и переднимъ штормо-

Чудесное избавленіе отъ потопленія Англійскаго военнаго шлюпа Гардіана, шедшаго отъ Мыса Доброй Надежды въ Новую Голландію, въ Декабрь 1789 года.

Шлюпъ Гардіанъ, вооруженный транспортомъ, былъ отправленъ изъ Англіи подъ начальствомъ Лейтенанта Райо въ Ботаническій Заливъ; экипажъ его состоялъ изъ 123-хъ человѣкъ, включая въ то число 25-ти преступниковъ, осужденныхъ въ ссылку, и онъ былъ нагруженъ множествомъ разныхъ вещей, нужныхъ для новой колоніи. По пути шлюпъ на короткое время заходилъ къ Мысу Доброй Надежды, откуда уже отправился въ Новый Южный Валлисъ.

23-го Декабря, спустя двѣнадцать дней по отбытіи шлюпа съ Мыса Доброй Надежды, находясь въ широтѣ 44°, долготѣ 41° 30' восточной, увидѣли ледяной островъ въ весьма педальномъ разстояніи, ибо погода была тогда очень пасмурная. Лейтенантъ Райо велѣлъ приблизиться къ острову, чтобъ запастись на немъ льдомъ вмѣсто прѣсной воды, которая ему весьма была нужна для разнаго рода скота, отправленного съ нимъ въ колонію Ботаническаго Залива. Подойдя къ острову, Г. Райо послалъ на него гребныя суда, которыя и набрали нѣсколько глыбъ льду; между тѣмъ шлюпъ лежалъ въ дрейфѣ. Коль скоро суда со льдомъ возвратились и были подняты, онъ пошелъ въ путь, ни мало не опасаясь ни какихъ дурныхъ послѣдствій; но лёдъ, подъ водою, такъ далеко выдался въ море отъ видимой части острова, что шлюпъ

вымъ стакселемъ или фокомъ спустить корабль подъ вѣтеръ, и править прямо на песчаный берегъ; между тѣмъ бросать съ корабля все, что ни попало тяжелаго за бортъ, дабы поставить его на мель, какъ можно ближе къ берегу, чтобъ спасти хотя людей; ибо корабля безъ якорей въ такомъ положеніи уже невозможно было спасти, слѣдовательно о невозможномъ и помышлять не надлежало. Вѣроятно, Капитану Эдуарду не было извѣстно, что голландскіе остъ-индскіе корабли, претерпѣвшіе здѣсь крушенія, нѣсколько разъ такимъ образомъ спасали свои экипажи.

Прим. перев.

ударился въ него штевнемъ. Отъ этого удара онъ поворотился кругомъ, и хотя носъ сошелъ со льда, но кормовъ шлюпъ сталъ на него и получилъ нѣсколько сильныхъ ударовъ, а такъ какъ волненіе было очень велико, то отшибло у него руль и распало кормовыя скрѣпленія. Въ это время онъ зашилѣлъ подлѣ ужасной ледяной громады, которой высота была около 400 футовъ. Выдававшаяся подъ водою льдина, на которой стоялъ шлюпъ, угрожала экипажу каждую минуту гибелью, ибо если бъ она переломилась, то стремленіемъ, съ какимъ должна была подняться на поверхность воды, могла бы ихъ залить. Къ счастью, однако жъ, послѣ великихъ усилій, сняли они шлюпъ со льда, и прошли его.

Послѣ сего тотчасъ увидѣли, что въ шлюпѣ было шесть футъ воды, и течъ еще увеличивалась. Въ ту же минуту Лейтенантъ Райо велѣлъ дѣйствовать всѣми помпами, и старался открыть мѣсто течи. Такимъ образомъ продолжали они эту работу непрерывно цѣлыя сутки 24-го числа, не смотря на то, что и 23-го во весь день никто на шлюпѣ не имѣлъ ни малѣйшаго покоя. Въ одно время удалось имъ отлить воду до двухъ футовъ, и когда положеніе ихъ, по-видимому, гораздо улучшилось, то вдругъ прибыла она въ минуту до десяти футовъ. Они нашли, что шлюпъ разслабъ во всемъ своемъ составѣ, и какъ волненіе ходило превеликое, то и нельзя имъ было отыскать, гдѣ находилась самая большая течъ; слѣдовательно и возможности не было остановить. Въ такомъ положеніи тотчасъ взяты были мѣры облегчить шлюпъ; на сей конецъ сперва немедленно побросали за бордъ коровъ, лошадей, барановъ и весь ихъ кормъ.

Между тѣмъ Лейтенантъ Райо сильными убѣжденіями склонилъ изнуренныхъ служителей опять приняться за помпы; но въ продолженіе времени они увидѣли, что помпы ни мало не уменьшали воды въ трюмѣ, и вскорѣ испортились. Будучи этими обстоятельствами приведены въ отчаяніе, служители 25-го числа стали просить своего начальника, позволить имъ спустить гребныя суда, и на нихъ искать своего спасенія. Въ слѣдствіе чего тогда же спу-

щены были на воду катеръ, барказъ, ялъ и другіе боты. Доколѣ эти приготовленія дѣлались, Г. Райо сошелъ въ свою каюту, и написалъ къ секретарю Адмиралтейства слѣдующее официальное письмо, которое показываетъ необыкновенную твердость его духа:

«М. Г. Если кто нибудь изъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ шлюпа Гардіана достигнетъ Англіи, то я долгомъ считаю свидѣтельствовать, что въ гибельныя минуты послѣ удара шлюпа на ледяномъ острову, поведение и поступки ихъ заслуживали удивленія и всякаго уваженія, какъ въ отношеніи къ званію человѣка, такъ и по долгу ихъ службы Его Величеству.

По всѣмъ вѣроятностямъ, мнѣ не болѣе остается жить въ семъ мірѣ, какъ нѣсколько минутъ, и потому я осмѣливаюсь препоручить покровительству Адмиралтейства престарѣлую мать и сестру, которымъ прошу оказать пособіе, если служба моя найдена будетъ достойною воспоминанія правительства. Имѣю честь быть, и проч.»

Лейтенантъ Райо вручилъ это письмо Г. Клементсу, и простился съ бывшими на гребныхъ судахъ офицерами и служителями, когда они отвалили отъ шлюпа. Одно изъ нихъ однако жъ волненіемъ разбило у борда, и потому отправились только четыре; на нихъ было не болѣе одной трети всего экипажа; прочіе же предпочли лучше соединить свой жребій съ участіемъ неустрашимаго ихъ начальника. То судно, на которомъ находились штурманъ, комиссаръ, священникъ, артиллерійскій офицеръ, одинъ подштурманъ, одинъ мичманъ и девять человѣкъ матросовъ, встрѣтило 23-го Января, будучи въ разстояніи около 80-ти лигъ отъ мыса Наталя, французскій купеческій корабль, который доставилъ ихъ на Островъ Св. Елены.

Шлюпъ между тѣмъ нѣсколько дней находился въ самомъ безпомощномъ положеніи; не имѣя руля, нельзя было имъ править. Все занятіе экипажа въ томъ только и состояло, чтобъ отливать воду, когда позволяли его силы, и имъ удалось удержать его на водѣ до встрѣчи съ голландскимъ пакетъ-ботомъ, который, шель изъ Батавіи, и къ счастью ихъ, держался далеко къ югу. Пакетъ-ботъ

оказалъ имъ всевозможное пособіе какъ людьми, такъ и матеріалами, привелъ ихъ въ состояніе возвратиться на Мысъ Доброй Надежды, и самъ сопровождалъ ихъ на этомъ пути. Шлюпъ находился въ разстояніи 1,200 миль отъ Мыса Доброй Надежды, когда встрѣтилъ ледяной островъ.

Достигнувъ благополучно безопаснаго пристанища, Лейтенантъ Райо немедленно отправилъ въ Адмиралтейство другое донесеніе, въ которомъ увѣдомлялъ, что шлюпъ его хотя и прибылъ въ Столовый Заливъ, но въ такомъ положеніи, что онъ долженъ прилагать всевозможное стараніе, чтобъ онъ не утонулъ на рейдѣ.

Такимъ образомъ непостижимыми путями Провидѣнія и твердостью и мужествомъ начальника (*), этотъ шлюпъ былъ избавленъ очевидной и, какъ казалось, неизбежной гибели.

*Гибель англійскаго 54-хъ-пушечнаго корабля
Индостана, бывшаго подѣ начальствомъ Ка-
питана Ле-Гроса, происшедшая отъ огня, 2-го
Апрѣля 1804 года.*

Корабль Индостанъ о 54-хъ пушкахъ, будучи употребленъ вмѣсто транспорта, вмѣлъ только 30 пушекъ, на немъ поставленныхъ, но былъ нагруженъ большимъ количествомъ разныхъ морскихъ снарядовъ; между прочимъ находилось въ немъ одиннадцать аптечныхъ ящиковъ, отпавленныхъ для королевскаго госпиталя на островъ Мальту. 29-го Марта этотъ корабль, вмѣстѣ съ фрегатомъ Фебомъ и однимъ транспортомъ, встрѣтилъ у мыса Себастіана ужасную бурю, которая началась внезапно весьма сильнымъ порывомъ, такъ что кромѣ фока, изорвало у нихъ въ

(*) Г. Райо былъ послѣ капитаномъ королевской морской службы. Въ 1801 году онъ командовалъ въ эскадрѣ Лорда Нельсона фрегатомъ Амазономъ, на которомъ, въ Копенгагенскомъ сраженіи, палъ отъ пушечнаго ядра. *Прим. перев.*

куски всѣ паруса. Въ продолженіе этой бури Индостанъ разлучился съ Фебомъ, и много отъ нея потерпѣлъ. Вечеромъ слѣдующаго дня вѣтеръ сдѣлался тише, и тогда служители были употреблены къ исправленію поврежденных снастей и парусовъ.

2-го Апрѣля, около семи часовъ утра показался изъ трюма дымъ. Въ ту же минуту ударили тревогу (*) по пушкамъ; пожарныя трубы приведены были въ дѣйствіе, и всѣми ведрами стали доставать и наливать въ нихъ воду; между тѣмъ фокъ и гротъ взяли на гитовы, койки вынесли наверхъ; на кухнѣ огонь погасили, и подняли нѣкоторые изъ нижнихъ портовъ, чтобъ освѣтить палубу. Казалось, что дымъ выходилъ изъ кубрика противъ форъ-люка, а потому дѣйствіе заливныхъ трубъ и было направляемо въ то мѣсто. Хотя огонь еще не показывался, но дымъ увеличился на кубрикѣ въ такомъ количествѣ, что людямъ, гасившимъ пожаръ, не было ни какой возможности тамъ оставаться, а потому приказано было прорубить нѣсколько дыръ въ нижней палубѣ. Огонь все еще не показывался; но воду безпрестанно лили какъ въ прорубленные отверстія, такъ и въ люки. Форъ-люкъ въ это время нѣсколько очистился до самой кубричной настилки: тогда нашли, что брезенты, коими она была покрыта, чрезвычайно разгорѣлись, изъ чего заключили, что пожаръ сдѣлался въ носовомъ трюмѣ, между морскими снарядами, въ ономъ перегруженными. Сперва невозможно было угадать, отчего онъ произонелъ; но теперь думали, что въ бурю 30-го Марта нѣкоторые аптечные ящики отъ сильной качки корабля изломались, и бывшія въ нихъ стеклянки съ удобовозгорающимися веществами разбились, отчего онъ и

(*) Въ Англійскомъ Флотѣ заведено тотчасъ бить тревогу, коль скоро корабль загорится, дабы никто изъ экипажа не смѣлъ, въ такомъ опасномъ случаѣ, оставить его; ибо по закону тотъ подвергается смертной казни, кто не явится къ своему мѣсту, когда корабль готовится къ сраженію. Назначенные къ пожару тотчасъ идутъ гасить его, а прочихъ посылаютъ смотря по надобности.

Прим. перев.

загорѣлись сами собою: часто случавшіяся подобныя сему несчастныя приключенія оправдывали эту догадку (*).

Между тѣмъ по кубрику распространился такой густой дымъ, что ни въ какую его часть спуститься не было возможно, и потому капитанъ тотчасъ приказалъ плотно закрыть всѣ люки на нижней палубѣ, заколотить сдѣланныя въ ней отверстія, задраить порты, и употребить всевозможныя средства, чтобъ затушить огонь спертымъ воздухомъ. Когда все это было сдѣлано, то въ девятомъ часу легли въ дрейфъ, и гребныя суда спустили на воду, а солдаты разставили по бордамъ съ заряженными ружьями, чтобъ кромѣ караульныхъ на шлюпкахъ, ни одному человѣку не позволять сходить на нихъ. Тогда же сдѣланъ былъ сигналъ бѣдствія, потому что съ салинга закричали, будто чужое судно было въ виду, что послѣ оказалось однако жъ несправедливымъ.

Въ началѣ десятаго часа капитанъ приказалъ спуститься на NW, и поставивъ всѣ паруса, держать прямо къ берегу, производя временно пушечные выстрѣлы. Потомъ служители и мастеровые доставали изъ-за борда воду, спускали запасныя рангоутныя и другія деревья, дѣлали изъ нихъ плоты, доставали порохъ изъ крютъ-камеры и бросали его въ воду. Дымъ увеличился наконецъ до такой степени, что никакъ нельзя было работать внизу, и потому хотѣли порохъ замочить въ крютъ-камерѣ, для чего и начали лить туда воду: обыкновеннаго крютъ-камернаго крана на семь кораблѣ не было; но около одиннадцати часовъ всѣ до единого человѣка принуждены были оставить эту работу, ибо многіе почти совсѣмъ задохлись и были вынесены наверхъ замертво: всѣ они однако жъ

(*) Въ путешествіи моемъ на шлюпкѣ Камчаткѣ мы имѣли также аптечныя ящики для отвоза въ Камчатскую Область, но всѣ вещества, могущія сами собою возгорѣться, были, по моему требованію, положены въ особыя небольшіе ящики, которые я хранилъ подлѣ моей каюты, всегда въ готовности бросить за бортъ, если бъ они какими нибудь судьбами загорѣлись и не было бы возможности погасить ихъ.

пришли въ чувство, кромѣ боталера корабля Викторіи: онъ одинъ при семъ случаѣ лишился жизни.

Такъ какъ мы и теперь еще болѣе всего опасались крютъ-камеры, то тимерманы и плотники, бывшіе у насъ для отвоза на флотъ, вызвались сами прорубить въ нее отверстія сквозь полъ одной офицерской каюты изъ каютъ-компаніи и соответствующей ей въ констапельской (*), въ чемъ они и успѣли. Пока они занимались этою работою, дымъ такъ распространился, что пужно было закрыть плотно ахтеръ-люкъ на верхнемъ декъ, а гротъ и форъ-люки давно уже были закрыты. Двери въ каютъ-компанію были крѣпко затворены, чтобъ дымъ въ нее не могъ по-пасть; на сей же копецъ былъ открытъ и задній люкъ капитанской каюты. Сдѣлавъ это, люди начали доставать порохъ и бросать въ воду; но при этой работѣ многихъ изъ нихъ выносили наверхъ лишенными всѣхъ чувствъ.

Въ полдень, находясь по наблюденію въ широтѣ 41° 59', мы не ясно видѣли берегъ на NWtW въ разстояніи трехъ или четырехъ лигъ; между тѣмъ продолжали очищать крютъ-камеру и лить въ нее воду, но въ половинѣ перваго часа приведены мы были въ ужасный страхъ и смятеніе: вдругъ сбросило крышки съ люковъ верхняго дека, и тогда же изъ нихъ повалилъ съ большимъ стремленіемъ густой дымъ, за которымъ въ одинъ мигъ послѣдовало пламя, поднявшееся до половины мачты. Мы ожидали мгновенной гибели, и въ замѣшательствѣ, при семъ случаѣ послѣдовавшемъ, два матроса утонули, покушаясь вскочить на шлюпку. Капитанъ приказалъ тотчасъ положить гротъ-марсель на стеньгу, чтобъ быть въ готовности сажать людей на гребня суда; но когда первое стремленіе стѣсненнаго огня миновалось, пламя до того уменьшилось, что мы были въ состояніи опять закрыть и заколотить люки. Наполнивъ гротъ-марсель, мы стали скоро приближаться къ берегу, который, по счисленію нашему, составлялъ землю около мыса Круца, а потому мы теперь утопили опозна-

(*) Надобно знать, что крютъ-камера на семъ кораблѣ была въ кормѣ подъ констапельскою.

Прим. перев.

тельные сигналы, сигнальные книги, официальные и все другія бумаги; потомъ бросили за бортъ все койки и флаги, кроме двухъ поднятыхъ, означавшихъ сигналъ бѣдствія.

Между тѣмъ люди не переставали работать около крютъ-камеры; изъ нихъ многихъ выносили оттуда замертво; но никто болѣе не потерпѣлъ въ семь случаевъ, какъ Лейтенантъ Банксъ и артиллерійскій офицеръ Пирсъ: перваго пять разъ выносили безъ чувствъ, а послѣдняго четыре.

Вскорѣ послѣ дымъ въ каютъ-компаніи и въ крютъ-камерѣ нѣсколько прочистился, и мы покушались было достать остальной порохъ и спасти корабельныя приходныя и расходныя книги; но ни въ томъ, ни въ другомъ не успѣли.

Въ половинѣ втораго часа пополудни вѣтеръ усилился и заставлялъ насъ закрѣпить брамсели. Отъ сего времени всякое сообщеніе съ носовою частью корабля прервалось, и работавшіе нанизу принуждены были выйти наверхъ. Мы употребили всевозможныя средства держать люки крѣпко и плотно закрытыми, и безпрестанно лили воду на низъ около гротъ и бизань-мачтъ; около шпилья и штуръ-тросовъ, откуда дымъ выходилъ болѣе, желая тѣмъ не допустить огня скоро распространиться до кормы. Не взирая на все наше усиліе, шкапъ, сдѣланный около бизань-мачты въ капитанской каютѣ, загорѣлся, и пламя часто выбрасывало въ подвѣтренные порты, а потому плотникамъ тотчасъ было приказано приготовить къ спуску плотъ, сдѣланный для спасенія людей. Въ началѣ четвертаго часа, прикрѣпивъ кабельтовъ къ плоту, спустили мы его на воду, а скоро послѣ четырехъ часовъ корабль сталъ на мель въ заливѣ Розасъ, въ разстояніи отъ берега полумили, а отъ города Ампуріусъ-ла-Эскала трехъ миль, будучи отъ него на NNO. Все задніе паруса мы взяли на гитовы, а оставили форъ-марсель и кливверъ, чтобъ не допустить корабль повернуться носомъ къ вѣтру.

Въ это время нѣсколько испанскихъ гребныхъ судовъ пустились изъ города къ намъ, а мы на своихъ стали свозить на берегъ пассажировъ и нижнихъ чиповъ. Между тѣмъ тимерману и всемъ плотникамъ приказано было съ

плота прорубить корабль на подвѣтренной сторонѣ, чего однако жъ, по недостатку нужныхъ инструментовъ, они скоро сдѣлать не могли, а между тѣмъ перемѣнившійся вѣтеръ сталъ на корму нести столько дыму, что они принуждены были эту работу прекратить. Тогда мы посадили на плотъ столько людей, сколько онъ могъ поднять, и отправили на берегъ. Испанскія же гребныя суда, не смотря на наши убѣжденія, никакъ не согласились подѣлать къ кораблю; малое число изъ нихъ принимало людей съ нашихъ судовъ и отвозило на берегъ.

Въ пять часовъ дымъ столько распространился по кораблю, что невозможно было безъ величайшей опасности долѣе на немъ оставаться; почему всѣ остальные люди теперь отправились на берегъ, кромѣ капитана, перваго лейтенанта и штурмана, которые, вскорѣ послѣ отправленія остальныхъ людей, сошли на катеръ по кормовому штурмтрапу, и выѣхали на вѣтеръ корабля, а потомъ поѣхали въ городъ, котораго, по причинѣ крѣпкаго вѣтра, не прежде могли достигнуть, какъ въ семь часовъ вечера.

Въ половинѣ седьмага часа пламя стало показываться изъ портовъ; въ осьмомъ часу уже весь корабль былъ въ огнѣ, а въ девять взорвало его на воздухъ оставшимся въ крютъ-камерѣ порохомъ. При семъ кораблекрушеніи погибло только три человѣка, какъ-то выше было сказано, а спасено всего съ женщинами и дѣтьми 259 человѣкъ (*).

(*) Описаніе сего кораблекрушенія авторъ заключаетъ повѣствованіемъ, какимъ образомъ спасшіеся экипажъ былъ размѣщенъ на берегу; какъ многіе изъ нижнихъ чиновъ бѣжали, были пойманы и наказаны; какія средства капитанъ употреблялъ для отыскиванія орудій, которыя можно было бы поднять, и проч., какъ экипажъ доставленъ на флотъ Лорда Нельсона, и наконецъ прилагаетъ приговоръ военнаго суда, коимъ какъ Капитанъ Ле-Гросъ, такъ и всѣ офицеры оправданы въ приключившемся имъ несчастіи, и похваляются за искусство, твердость и мужество, посредствомъ коихъ спасли они жизнь служителей, ибо въ Англіи, подсудимыхъ иногда, смотря по дѣлу, и благодарять.

Прим. перев.

Происшествія, случившіяся на корабль Тезей, подъ начальствомъ Капитана Гокера, во время урагана (), свирѣпствовавшего въ Западной Индіи между 4-мъ и 15-мъ числами Сентября 1804 года.*

Нѣкоторыя изъ послѣдствій урагана, недавно въ Вестъ-Индіи свирѣпствовавшего, были прежде сего замѣчены (**); часть разрушительной его силы, въ числѣ другихъ, испытали 74-хъ-пушечные корабли Тезей и Геркулесъ, находившіеся на службѣ въ тѣхъ водахъ. Спасеніемъ своимъ оба они обязаны единственно искусству и твердости своихъ начальниковъ и офицеровъ. Морскимъ служителямъ непремѣнно должно доказывать и убѣждать ихъ въ истинѣ, что во всякомъ опасномъ случаѣ спасеніе ихъ болѣе всего зависитъ отъ порядка и подчиненности, и отъ единодушія, съ какимъ будутъ они исполнять приказанія своихъ начальниковъ. Къ вѣщему доказательству этой истины послужатъ слѣдующія строки, взятые изъ шканечнаго журнала корабля Тезей.

(*) Нынѣ мореплаватели часто называютъ всякій необыкновенно жестокой вѣтеръ ураганомъ, а иногда тифономъ. Англичане, по болѣеи части, первое изъ сихъ названій даютъ бурямъ, случающимся въ Западной Индіи или въ Индѣйскомъ Морѣ, а послѣднее въ водахъ Китайскаго Моря; но эти именования имѣютъ между собою разность, и прежніе мореплаватели различали ихъ. Ураганъ означаетъ весьма крѣпкій вѣтеръ, который, дуя съ большою свирѣпостью, безпрестанно перемѣняется, такъ что въ короткое время обходитъ весь горизонтъ, слѣдовательно причиняетъ весьма опасное толкущее волненіе. Тифонъ же, дувши нѣсколько времени весьма крѣпко съ одной стороны, вдругъ затихаетъ, и чрезъ нѣсколько минутъ начинаетъ дуть отъ противнаго румба съ прежнею жестокостью. Еще есть драконъ: мореплаватели даютъ это названіе двумъ вѣтрамъ, дующимъ отъ разныхъ румбовъ, и встрѣчающимся на одномъ мѣстѣ; драконы случаются весьма рѣдко.

Прим. перев.

(**) Но въ семъ переводѣ объ нихъ упомянуто послѣ.

Прим. перев.

«Вторникъ, 4-го Сентября. Около полудня свѣжій вѣтеръ и облачная погода съ большою зыбью отъ О. Спустили съ марсовъ малые паруса; наложили на пушки двойныя брюки, и сдѣлали всѣ другія приготовленія къ шторму. Въ полдень NO оконечность Четвероугольнаго Платка (*) отстояла на ZW въ 60 миляхъ; а NO оконечность Серебряной Пристани (**) на Z во стѣ миляхъ. Долгота по хронометру въ девять часовъ утра была 69°. 45'. W, широта же по наблюденію въ полдень 22°. 12'. N. Геркулесъ вмѣстѣ съ нами.

«Среда, 5-го Сентября. Послѣ полудня крѣпкій вѣтеръ и облачно. Закрѣпили форъ-марсель и крюсель; убрали бомъ-утлегарь, и спустили брамъ-рен. Въ $\frac{3}{4}$ четвертаго часа спустили брамъ-стенги, и взяли всѣ рифы у гротъ-марселя. Въ четыре часа вѣтеръ и погода въ прежнемъ состояніи съ большою зыбою отъ востока. Въ восемь часовъ весьма крѣпкій вѣтеръ съ дождемъ; взяли гротъ на гитовы, и поставили штормовые гротъ и бизань-стаксели. Въ два часа пополудни сильные порывы съ дождемъ; закрѣпили гротъ-марсель; изорвало гротъ-стаксель, почему и отвязали его. Въ шесть часовъ взяли фокъ на гитовы, закрѣпили его, а также и гротъ; спустили брамъ-стенги на палубу, и убрали въ корабль утлегарь и блиндарей. Въ восемь часовъ весьма крѣпкій вѣтеръ; спустили нижнія рей и гафель (***); нашли, что одинъ изъ вадеръ-багштаговъ лопнулъ, его перемѣнили, навѣсили форъ-сейтали, и вытянули для укрѣпленія мачты. Въ половинѣ десятаго часа лопнулъ гротъ-стаксель-лееръ, отчего парусъ

(*) Square Handkerchief: такъ Англичане называютъ двѣ банки въ Багамскихъ Островахъ; онѣ на испанскихъ картахъ названы Abri ojos: открой глаза.

Прим. перев.

(**) На испанскихъ картахъ названа эта банка Baño de la Plata, т. е. серебряная мель.

Прим. перев.

(***) Не должно изъ сего заключать, чтобъ Англичане во всякую жестокую бурю на морѣ спускали пизнія рей; напротивъ того, они никогда этого не дѣлаютъ, да и не нужно; но здѣсь они имѣли признаки наступающаго урагана, а потому и взяли всѣ противъ него предосторожности.

Прим. перев.

изорвался въ куски. Въ исходѣ одиннадцатаго часа разорвало штормовой бизань-стаксель; къ полудню вѣтеръ еще усилился и дулъ ужасными порывами. Но оконечность Серебряной Пристани находилась отъ насъ на SW 54°, въ 26-ти миляхъ. Натянули запасныя гротъ и бизань-ванты.

«Четвертокъ, 6-го Сентября. Послѣ полудня сталъ дуть настоящій ураганъ отъ NO съ прежестокими порывами. Въ половинѣ перваго часа сломило гротъ-стенгу, которая, паденіемъ своимъ, переломила марса-рей и легла на гротъ-топенантъ; послали людей на марсъ, гдѣ съ большимъ трудомъ и опасностью очистили они обломки и снасти. Ураганъ усиливался безпрестанно, и постепенно отходилъ къ W. Яликъ, висѣвшій на кормѣ и ботъ съ правой стороны на боканцахъ оторвало волненіемъ, а вѣтеръ подхвативъ снизу катеръ, висѣвшій на лѣвой сторонѣ, бросилъ его на бизань-ванты, почему принуждены были его отрубить и столкнуть за бортъ. Къ вечеру нашли, что въ кораблѣ открылась течь, и что его очень ломало; а потому стали безпрестанно дѣйствовать помпами. Къ полуночи вѣтеръ и погода въ прежнемъ положеніи. Около двѣнадцати часовъ двѣ заднія кетеньсъ-помпы и одна гандсъ-помпа изломались, а остальные двѣ не успѣвали отливать прибывавшую въ корабль воду. Въ три часа пополуночи воды въ трюмѣ было пять футъ, и ураганъ ни мало не смягчался. Къ утру, помощію всевозможнаго усилія офицеровъ и нижнихъ чиновъ, которые отливали воду помпами и ведрами, уменьшили оную до четырехъ футъ. Въ восемь часовъ утра ураганъ сдѣлался нѣсколько тише, и тогда помпы и ведра могли только держать воду въ кораблѣ въ одной высотѣ. Въ десять часовъ не много прояснилось; вѣтеръ дулъ ZO. Тогда мы увидѣли Геркулеса у насъ подъ вѣтромъ: у него фокъ-мачта, гротъ-мачта и бушпритъ были цѣлы. За нѣсколько времени предъ полуднемъ ураганъ опять задулъ съ величайшею жестокостью. Корабль ломало чрезвычайнымъ образомъ, а потому для облегченія его бросили мы за бортъ четырнадцать переднихъ и заднихъ пушекъ съ верхняго дека. Около сего времени лопнули гротовые бей-футы, отчего грота-рей

сталъ бросаться съ одной стороны на другую съ величайшимъ стремленіемъ; покушались укрѣпить его, но безъ всякаго успѣха; почему принуждены были отрубить подвѣтренный топенантъ и гини, тогда сбросило рей за бордъ; но онымъ проломило гребный суда на ростерахъ, и очень повредило гротъ-мачту и ванты съ правой стороны. Вскорѣ послѣ сего переломились на этой сторонѣ вантъ-путенсы, отчего сломилась гротъ-мачта и упала на навѣтренную сторону; бизань-мачта имѣла ту же участь, только повалилась она подъ вѣтеръ. Въ полдень воды въ кораблѣ было четыре фута два дюйма, и помпы едва могли держать ее въ одномъ состояніи. Серебряная Пристань отстояла отъ насъ на SW 68° въ 27-ми миляхъ.

«Пятница, 7-го Сентября. Послѣ полудня ураганъ продолжалъ дуть по прежнему; наложили двойные брасы для укрѣпленія форъ-марса-рея; но какъ штормъ-тали лопнули, то, для сбереженія фокъ-мачты, сочли за нужное отрубить рей и сбросить въ воду. Увидѣли, что вадеръ-багштаги лопнули и бушпритъ далъ трещину; наложили на топъ-мачты тали и вытянули, форъ-сей-тали снова натянули, и принятовили фока-рей къ мачтѣ. Въ четыре часа ураганъ немного стихъ, но оставилъ пресильную качку, по причинѣ коей не было намъ ни какой возможности спасти фокъ-мачту. Около пяти часовъ погода прояснѣла: тогда подъ вѣтромъ открылся намъ Геркулесъ съ одною только фокъ-мачтою и бушпритомъ; между тѣмъ помпы и ведра дѣйствовали безпрестанно; но рѣдко вода въ трюмѣ была меньше четырехъ футовъ. Въ шесть часовъ спустились мы къ Геркулесу, и слѣдали сигналъ ему при пушечномъ выстрѣлѣ, держаться подлѣ корабля, терпящаго бѣдствіе, потомъ привели къ вѣтру на правый галсъ. Тогда Геркулесъ поднялъ штормовой фокъ-стаксель, и спустился къ намъ. Въ семь часовъ фокъ-мачта, давъ двѣ или три трещины сряду отъ стремительныхъ переваловъ съ одной стороны на другую, упала за бордъ на навѣтряную сторону, оставивъ обломковъ футовъ въ пятнадцать выше палубы; онъ скорѣ потомъ упалъ на бакъ. Чтобъ спасти бушпритъ, мы тотчасъ отрубили фокъ-штаги, и употребили къ очищенію облом-

ковъ столько людей, сколько было возможно отдѣлить отъ помпъ и отъ выливанія воды ведрами, а какъ большая часть сломившихся деревъ лежала на плехтѣ, то и его отрубили. Въ восемь часовъ весьма крѣпкій вѣтеръ съ ужаснымъ волненіемъ; корабль качало сильно и ломало; увидѣли, что румпель поврежденъ, почему вложили рулевые чоки. Къ полуночи вода стала болѣе прибывать, нежели сколько помпы могли отлить; почему употреблено было всевозможное стараніе отливать ее ведрами изъ льяла и съ нижней палубы. Въ продолженіе ночи нѣсколько разъ жгли фалшфееры, но Геркулесъ не отвѣчалъ на наши сигналы. Въ полночь воды въ корабль было 5½ футъ, и отъ чрезвычайной качки люди у помпъ едва могли стоять на ногахъ. Въ пять часовъ по полуночи соединенными силами и необыкновенными трудами офицеровъ и нижнихъ чиновъ воду въ трюмъ отлили до трехъ футъ десяти дюймовъ. На разсвѣтѣ крѣпкій ветеръ съ большимъ волненіемъ; увидѣли на вѣтрѣ шкуну, которая, спустившись къ намъ, подняла англійскій гюйсъ, и прошла у насъ за кормою; отдѣлили людей отъ помпъ, чтобъ вставить запасный румпель и приготовить какой нибудь парусъ на носу. Въ семь часовъ увидѣли далеко подъ вѣтромъ Геркулеса, и сдѣлали ему сигналъ нѣсколькими пушечными выстрѣлами. Поставили гротъ-бомъ-брамсель на бушпритѣ, и когда румпель въ каютъ-компаніи былъ вставленъ, а настоящій въ констапельской вынуть, мы хотѣли поворотить чрезъ фордевиндъ но не могли, а потому поставили шлюпочные паруса на крамболахъ, бушпритѣ и проч., и около одиннадцати часовъ, поворотивъ, спустились къ Геркулесу. Въ половинѣ двѣнадцатаго часа сдѣлали ему сигналъ сомкнуть-ся и держаться съ кораблемъ, терпящимъ бѣдствіе; около полудня онъ поворотилъ и приблизился къ намъ. Поставили брамъ-стенгу на мѣсто фокъ-мачты, и подняли брамсель. Въ полдень умѣренный вѣтеръ съ большею зыбью; люди были употреблены для выливанія воды помпами и ведрами. Усмотрѣли, что во время урагана оторвало и унесло въ море съ русленей запасные марса-реи, и что множество вещей на палубахъ было перебито и перело-

мано. Геркулесъ находился съ нами. Мысь Каметь отстоялъ отъ насъ на WSW $\frac{1}{2}$ W, въ разстояніи 58 лигъ.

«Суббота, 8-го Сентября. Послѣ полудня умѣренный вѣтеръ отъ ZO, облачно и большая зыбь; люди были употреблены при выливаніи воды, и ставили брамъ-стенгу на мѣсто бизань-мачты. Послѣ полудня перестали дѣйствовать помпами въ первый еще разъ отъ начала урагана; послали людей въ льялъ вычистить изъ него песокъ и всякую нечистоту, которой находилось въ немъ большое количество. Нашли, что невозможно было исправить и сдѣлать годными къ употребленію заднія помпы; но успѣли очистить правую гандсъ-помпу, которая была засорена во время урагана. Въ восемь часовъ умѣренный вѣтеръ съ большою зыбью; корабль качало весьма сильно. Нашли, что кожа въ помпахъ столько истерлась, что онѣ сдѣлались почти бесполезными, а потому отливали воду со всевозможнымъ усиленіемъ гандсъ-помпою и ведрами. Между тѣмъ повредившуюся кожу перемѣнили новою и помпы исправили. Въ полночь умѣренный вѣтеръ и зыбь, которая качала корабль чрезвычайнымъ образомъ; течъ нѣсколько уменьшилась. На разсвѣтѣ всѣхъ людей, которыхъ только можно было удѣлать отъ выливанія воды, употребили къ поставленію фальшивыхъ мачтъ. Потребовали сигналамъ Капитана Давна, чтобъ узнать отъ него о состояніи Геркулеса. По рапорту его нашлось, что онъ былъ въ худшемъ положеніи, нежели мы, кромѣ течи, которая у него была не столь велика. Камень Буби (*) находились отъ насъ на ZW 74° въ 39-ти миляхъ.

«Воскресенье, 9-го Сентября. Послѣ полудня экипажъ отливалъ воду и готовилъ фальшивыя мачты. Съ полуночи поставили фальшивую гротъ-мачту. Долгота въ полдень по хронометру 70° 37' VV.

«Понедѣльникъ, 10-го Сентября. Послѣ полудня оснащивали гротъ-мачту, и отливали воду. Вмѣсто грота привязали форъ-марсель, и поставили его. Въ восемь часовъ

(*) Booby rocks, или камня *глупышей*: такъ называется родъ морскихъ птицъ.

легли въ дрейфъ. Геркулесъ съ нами. Въ половинѣ шестаго часа по полуночи спустились и поставили всѣ паруса; приготовили стрѣлы для постановленія фокъ-мачты.

«Вторникъ, 11-го Сентября. Шли проливомъ Каикость; натянули гротъ-ванты и поставили форъ-стенгъ на мѣсто фокъ-мачты.

«Среда, 12-го Сентября. Подняли фальшивые фока-рей, форъ-стенгъ и марса-рей; вставили румпель въ констанельской. Мысъ Св. Николая на SW 32° въ 48 миляхъ.

«Четвертокъ, 13-го Сентября. Въ шесть часовъ по полудни увидѣли землю за мысомъ Мансомъ на W¹/₂N въ 25-ти миляхъ разстоянія.

«Пятница, 14-го Сентября. Послѣ полудня въ четыре часа увидѣли Навассу на SWtW. На разсвѣтѣ соединился съ нами фрегатъ Франшисъ; мы послали его впередъ для осмотра земли.

«Суббота, 15-го Сентября. Въ два часа послѣ полудня увидѣли землю на WNW, натянули гротъ и бизань-ванты; въ шесть часовъ открылся восточный мысъ острова Ямайки на NNO; мысъ Морантъ отстоялъ на NNW¹/₂W въ разстояніи семи или осьми миль; въ одиннадцатъ часовъ легли въ дрейфъ, а въ шесть по полуночи снялись и пошли къ берегу. Около полудня, выѣстѣ съ Геркулесомъ и Франшисомъ, стали на якорь въ Портъ-Рояль.

Крушеніе англійскаго 74-хъ-пушечнаго корабля Венерабля, подѣ начальствомъ Капитана Гантера, погибшаго въ заливѣ Торбей.

Описанное Лейтенантомъ Никольсономъ, командиромъ катера Фриска.

Вечеромъ 24-го Ноября 1804 года вѣтеръ вдругъ переѣнился и сдѣлался NO: тогда адмиралъ тотчасъ сдѣлалъ сигналъ сняться съ якоря; сигналъ сей исполнилъ весь флотъ (*), кромѣ корабля Голіаа и Импетуё, ибо они стали на мель.

(*) Флотъ состоялъ подѣ начальствомъ Адмирала Корнваллиса, и былъ употребленъ для блокированія Бреста. Отъ

При семъ случаѣ темпота почная привела флотъ въ большое замѣшательство, и, къ несчастію, на корабль Венераблѣ, при поднятіи якоря на фишъ, передомился фишъ-гакъ, отчего одинъ подштурманъ и одинъ матросъ упали за бордъ и утонули. Хотѣли было для спасенія спустить шлюпку, въ которой уже сидѣли гребцы, но, по неосторожности, заднія тали лопнули; шлюпка, упавъ кормою внизъ, напилась водою, а гребцы плавали. Это происшествіе причинило на корабль чрезвычайное замѣшательство, при которомъ взялъ онъ задній ходъ, и едва, по причинѣ темноты, не свалился съ другимъ кораблемъ. Капитанъ Гантеръ хотѣлъ поворотить оверъ-штагъ, но корабль не поворотился; для поворота же чрезъ фордевиндъ не было мѣста, а потому онъ и сталъ на мель въ сѣверной части залива, по близости мѣстечка, называемаго Круглымъ Мысомъ. Это несчастіе случилось около осьми часовъ вечера, и тогда же сдѣланъ былъ сигналъ, означающій бѣдствіе, по которому немедленно военный катеръ Фрискъ, подъ командою Лейтенанта Никольсона, подошелъ къ кораблю и спрашивалъ, какую помощь онъ можетъ ему сдѣлать; на что получилъ приказаніе стать на якорь какъ можно ближе къ Венераблю, и перевозить къ себѣ людей; ибо корабль на каменьяхъ проломилъ, и онъ палился уже водою. Приказаніе это Лейтенантъ Никольсонъ тотчасъ исполнилъ съ помощію гребныхъ судовъ съ Голиава, Импетѣ, Венерабля и своего катера.

Когда корабль сей сталъ на мель, то мачты на немъ тотчасъ срубили; вскорѣ послѣ сего увидѣлъ его Лейтенантъ Никольсонъ, которому казалось, ибо тогда было не очень свѣтло, что корабль стоялъ прямо и находился на водѣ по самые порты верхняго дека.

Возненіе было такъ велико, что временно ходило черезъ корабль, слѣдовательно ни какому гребному судну некрѣпкого и продолжительнаго вѣтра съ моря, ушелъ онъ въ Торсей; но когда слѣзался сѣверовосточный вѣтеръ, благоприятный Французамъ, то, чтобъ не упустить ихъ, адмиралъ спѣшилъ на свой постъ, и потому-то не взирая на ночную темноту, велѣлъ флоту сниматься съ якоря. *Прим. перев.*

возможно было пристать къ нему, и потому людей съ него снимали посредствомъ веревокъ, спущенныхъ съ кормы. А какъ онъ стоялъ весьма близко каменьевъ, то съ него взять былъ на берегъ тростъ, по которому многіе перебрались; по одинъ малолѣтній мичманъ, желая симъ средствомъ достигъ берега, сорвался и утонулъ. Кромѣ его и двухъ человѣкъ, о коихъ выше было упомянуто, потонули штурманъ и десять или двѣнадцать человѣкъ матросовъ, да еще видѣли четырехъ или пять человѣкъ, выглядывавшихъ изъ портовъ, и хотя яликъ корабельный висѣлъ у нихъ на кормовыхъ боканцахъ, однако жъ никакъ нельзя было убѣдить ихъ, чтобъ они спустили его и старались спастись, а потому должно думать, что эти люди были больные или, что всего вѣроятнѣе, отчаянныя головы, которыя, добравшись до крѣпкихъ напитковъ, перепились и сами себя не помнили (*).

Между тѣмъ катеръ Фрискъ и самъ едва не подвергся одной участи съ Венераблемъ. Къ счастью, Лейтенантъ Никольсонъ былъ такъ остороженъ, что во все время не спускалъ грота, который и спасъ его, когда у нихъ подорвало канатъ; ибо если бъ послѣ сего происшествія надлежало имъ поднимать гротъ, когда палуба была, такъ сказать, загромождена народомъ (на этомъ суднѣ, величиною во сто тоновъ, было 400 человѣкъ), то никакъ не могли бы они избѣжать гибели; но какъ имъ теперь оставалось только поднять фокъ и кливеръ, то когда катеръ взялъ небольшой ходъ, они поворотили оверъштагъ весьма удачно. О семъ кораблекрушеніи Лейтенантъ Никольсонъ послалъ слѣдующее донесеніе къ Главнокомандующему Адмиралу Корнваллису:

(*) Во всѣхъ опасныхъ случаяхъ одно изъ главнѣйшихъ попеченій корабельнаго начальника должно состоять въ томъ, чтобъ отнюдь не допускать нижнихъ чиновъ до свободнаго употребленія горячихъ напитковъ. Въ такихъ случаяхъ часто напиваются и тѣ, кои вообще были трезваго поведенія, а съ пьянымъ экипажемъ можно ли сдѣлать что нибудь хорошее?

Прим. перев.

*

«По отбытіи нашемъ съ флотомъ изъ залива (Торбея), я продолжалъ лавировать въ немъ, не будучи въ состояніи стать на якорь въ безопасномъ мѣстѣ по причинѣ большаго волненія, прямо стремившагося съ восточнымъ вѣтромъ въ заливъ. Когда же Венерабль сталъ на мель, то я принужденъ былъ положить якорь по близости его, и снялъ съ него людей, которые въ это время были въ большой опасности. Но какъ въ полночь подорвало у насъ канатъ, то катеръ, имѣвшій тогда у себя 400 человекъ съ Венерабля, едва могъ пройти камень, и въ этомъ случаѣ спасти его одинъ гротъ, котораго, къ счастью нашему, я во все время не спускалъ.»

*Потеря англійскаго 110-пушечнаго корабля
Королевы Шарлотты, подъ начальствомъ
Капитана Тодда, и подъ флагомъ Вице-Ад-
мирала Лорда Кита, сгорѣвшаго на Ливорн-
скомъ Рейдѣ, 17-го Марта 1800 года.*

Корабль Королева Шарлотта былъ, можетъ быть, одинъ изъ лучшихъ кораблей въ Британскомъ Флотѣ. Онъ спущенъ на воду въ 1780 году, и первый его походъ былъ съ флотомъ, вооруженнымъ противъ Испаніи, по случаю спора, происшедшаго за заливъ Нутку. Лордъ Гоу, бывшій тогда главнокомандующимъ, имѣлъ на немъ свой флагъ; его же флагъ на семъ же самомъ кораблѣ развѣвался въ достопамятномъ и для Англичанъ достославномъ сраженіи 1-го Іюня 1794 года противъ французскаго республиканскаго флота. Послѣ того сей корабль былъ посланъ въ Средиземное Море, гдѣ и находился подъ флагомъ главнокомандующаго. Въ Мартѣ 1800 года главный предводитель флота Лордъ Китъ отправилъ его для осмотра острова Кабреры, находящагося отъ Ливорна въ разстояніи около 90 миль. Островъ сей былъ тогда во владѣніи Французовъ, и адмиралъ имѣлъ намѣреніе взять его. Поутру 17-го Марта увидѣли съ берега, что корабль горитъ, будучи тогда отъ Ливорна въ десяти или двѣнадцати миляхъ.

Немедленно изъ города отправлены были на помощь къ нему всѣ гребныя суда, но многіе изъ нихъ не отважились приблизиться, потому что пушки на кораблѣ, заряженныя ядрами, разгорячившись, стрѣляли сами собою куда ни попало.

Въ этомъ горестномъ и гибельномъ происшествіи можетъ послужить утѣшеніемъ то, что оно случилось не отъ измѣны или умысла, какъ то видно изъ офиціальнаго показанія, представленнаго тимерманомъ сего корабля.

«Джонъ Брендъ, тимерманъ корабля Королевы Шарлотты доноситъ, что около половины седьмага часа утра, одѣваясь въ своей каютѣ, услышалъ онъ по всему кораблю крикъ: пожаръ! пожаръ! по которому тотчасъ выбѣжалъ на верхъ, и увидѣлъ всю переднюю переборку адмиральской каюты, брюканцы гротъ-мачты и брезенты гребныхъ судовъ на росторахъ въ огнѣ. Пожаръ сей, по всѣмъ слухамъ и вѣроятностямъ, произошелъ отъ лежавшаго подъ шканцами сѣна (*), которое загорѣлось отъ фитиля, тамъ же обыкновенно стоявшаго для сигнальныхъ пушекъ. Въ это время стоялъ гротъ, который тотчасъ загорѣлся, ибо пламя не допустило людей къ грота-гитовамъ.

«Господинъ Брендъ тотчасъ пошелъ на бакъ, и нашелъ тамъ Лейтенанта Дондаса и ботсмана, ободряющихъ людей доставать воду и гасить пожаръ. Не видя съ бака никого изъ другихъ офицеровъ, находившихся на шканцахъ, коихъ дымъ и пламя видѣть ему не позволяли, онъ просилъ Г. Дондаса пособить ему залить водою нижній и средній деки, и закрыть и заколотить люки, дабы не допустить огня внизъ. Лейтенантъ Дондасъ принялъ сей совѣтъ и самъ съ нимъ пошелъ въ нижній декъ, взявъ съ

(*) Говорятъ, что добро не бываетъ безъ зла и напротивъ! Этотъ несчастный случай есть одинъ изъ многихъ, которые оправдываютъ поговорку, ибо послѣ сего Англичане стали сѣно для кораблей набивать гнѣтами въ крѣпкіе мѣшки такъ плотно, какъ дерево; отчего оно мало занимаетъ мѣста, не портится, не такъ подвержено мокротѣ, и нѣтъ опасности отъ огня,

собою столько людей, сколько могъ уговорить. Тамъ подняли они порты, заколотили шпигаты, форъ и гротъ-люки, отвернули краны и поднимали на палубу воду помпами и ведрами, докопѣ было можно.

«Онъ думаетъ, что симъ способомъ не позволили они такъ долго распространяться огню по нижнему деку, и крютъ-камеры не были подвержены опасности. Лейтенантъ Дондастъ и онъ, съ нѣкоторыми изъ нижнихъ чиновъ, которыхъ могли они убѣдить съ ними работать, не прежде оставили этотъ декъ, какъ тогда, когда уже нѣкоторыя пушки средняго дека провалились сквозь палубу.

«Около девяти часовъ Лейтенантъ Дондастъ и онъ, не будучи въ состояннн долѣе оставаться въ нижней палубѣ, вылѣзли въ одинъ изъ носовыхъ портовъ, и поднялись на бакъ, гдѣ нашли, какъ онъ полагаетъ, около полутора человѣкъ, достававшихъ воду и бросавшихъ опую сколько возможно далѣе къ кормѣ на огонь.

«Онъ пробылъ на бакѣ около часа; наконецъ, увидѣвъ, что всѣ ихъ усилія были бесполезны, бросился въ воду съ утлегаря, и выплылъ на американскій ялъ, шедшій тогда къ кораблю. Ялъ отвезъ его на тартану, бывшую подъ начальствомъ Лейтенанта Стюарта, который пришелъ къ нимъ на помощь.»

Капитанъ Тоддъ съ первымъ своимъ лейтенантомъ оставался наверху до послѣдней минуты, отдавая приказанія, нужныя для спасенія людей, и не думая о своемъ собственномъ. Онъ слѣдался жертвою пламени, но имѣлъ столько присутствія духа, что успѣлъ написать къ Лорду Киту о семъ несчастномъ происшествіи донесеніе, съ котораго нѣсколько списковъ раздалъ матросамъ, приказавъ имъ, если они спасутся, доставить ихъ адмиралу.

Такимъ образомъ лишились жизни капитанъ и первый лейтенантъ, пожертвовавъ собою, можетъ быть, уже слишкомъ строгой должности; ибо они имѣли еще довольно времени спастись, но сохраненіе собственной жизни не должно никогда занимать морскаго офицера, когда подчиненные его въ опасности.

Провидѣніе сохранило Лорда Кита и нѣкоторыхъ офи-

перовъ, бывшихъ на берегу въ Ливорнѣ въ то время, когда случилось это ужасное происшествіе.

Изъ всего экипажа, состоявшаго болѣе чѣмъ изъ 900 человѣкъ, спаслись только 20 морскихъ и экономическихъ офицеровъ и 142 нижнихъ чиновъ (*). Около четырехъ часовъ экипажъ употреблялъ всевозможное усиліе спасти корабль и съ нимъ жизнь свою; но судьба совершила непредопредѣленное ею!

Крушеніе англійскаго фрегата Ансона, подъ командою Капитана Лидіарда, случившееся 29-го Декабря 1807 года, на берегу Корнвала, по близости мѣстечка Гельстона.

Англійскій сороко-пушечный фрегатъ Ансонъ, снабдивъ себя всѣми снарядами и съѣстными припасами для четырехмѣсячнаго крейсерства, отправился изъ Фалмута 24-го Декабря 1807 года, съ тѣмъ, чтобъ занять свой постъ у Бреста, гдѣ онъ составлялъ часть блокирующаго флота; но такъ какъ вѣтеръ дулъ весьма крѣпкій отъ WSW, то онъ и не могъ исполнить своего намѣренія; однако жъ Капитанъ Лидіардъ держался въ морѣ до 28-го числа, а поутру того дня увидѣли они островъ Басъ, лежащій у французскаго берега, который открылся имъ еще наканунѣ вечеромъ. Между тѣмъ капитанъ, видѣвъ всѣ признаки продолженія бурнаго времени, рѣшился возвратиться въ портъ, и на сей конецъ велѣлъ править къ мысу Лизарду. Вѣтеръ въ это время усиливался, и волненіе становилось часъ отъ часу болѣе. Въ три часа пополудни увидѣли они землю, находящуюся къ западу отъ Лизарда, въ разстояніи около пяти миль; но точно въ этомъ никто на фрегатѣ не былъ увѣ-

(*) На этомъ кораблѣ погибъ тогда, въ лѣтахъ цвѣтущей молодости, товарищъ мой по воспитанію и по службѣ, Флота Лейтенантъ Василій Константиновичъ Куличкинъ, бывший въ то время волонтеромъ въ Англійскомъ Флотѣ. Онъ былъ любимъ и уважаемъ всѣми, кто только зналъ его. Да послужить ему памятникомъ это воспоминаніе! *Прим. перев.*

ренъ; ибо многіе изъ офицеровъ имѣли разныя мѣнія касательно видимаго ими берега, а потому фрегатъ поворотилъ по вѣтру на другой галсъ, и пошелъ опять въ море; но пройдя немного симъ галсомъ, увидѣли они опять берегъ прямо передъ носомъ.

Теперь они увѣрились, что фрегатъ зашелъ въ открытый заливъ, откуда выйти было трудно. Всѣ возможные способы были употреблены вылавировать изъ него, но тщетно: при каждомъ поворотѣ фрегатъ терялъ свое мѣсто; почему, въ пять часовъ вечера, положили они якорь (плехтъ) на глубинѣ 25-ти сажень, и вытравили два каната. На семь якорѣ фрегатъ стоялъ, при ужасномъ вѣтрѣ и весьма сильномъ волненіи, до четырехъ часовъ по полуночи 29-го числа, а тогда лопнулъ канатъ; въ ту же минуту отдали другой якорь (дагликсъ), и вытравили также два каната; онъ держалъ до осьми часовъ утра, а потомъ канатъ лопнулъ (*). Теперь оставалось имъ одно средство для спасенія хотя нѣкоторой части экипажа, и капитанъ употребилъ его: онъ поставилъ форъ-марсель, подъ коимъ привелъ фрегатъ на песчаную мель, которая составляетъ баръ между мѣстечкомъ Лоз-пуль (около трехъ миль отъ Гельстона) и моремъ. Когда онъ сталъ на мель, вода около часа уже шла на убыль и, къ счастью ихъ, фрегатъ, ставши на баръ, повалился къ берегу: если бъ онъ упалъ къ морю, то ни одинъ человѣкъ не могъ бы спастись.

(*) Многіе вѣроятно замѣтятъ: почему вдругъ не было положено двухъ якорей? Встарину такъ и дѣлали; но нынѣ морское дѣло лучше разумѣютъ: на большомъ волненіи никогда не должно класть двухъ якорей, ибо канатовъ уравнивать невозможно. Но при одномъ якорѣ, выпустивъ болѣе каната, гораздо надежнѣе стоять, нежели на четырехъ якоряхъ. Когда, во время войны Англичанъ съ Датчанами, въ Каттегатѣ не жгли маяковъ, то въ осеннее время у острова Ангольта, былъ поставленъ вмѣсто маяка шлюпъ Лайтнингъ (Молнія), съ капитаномъ коего я былъ знакомъ; онъ на открытомъ мѣстѣ, въ самое бурное время, ставалъ на одномъ якорѣ, выпуская 3½ каната. Валы иногда ходили черезъ него; но никогда его не дѣйфовало, и канатовъ не подрывало. *Прим. перев.*

Теперь-то представилось горестное, страшное явленіе многимъ сотнямъ зрителей, собравшихся на берегу, которые, въ страхѣ и безпокойствѣ, ожидали случая и пользовались онымъ, съ превеликою опасностью для собственной своей жизни, чтобъ спасти несчастныхъ утопающихъ.

Многіе изъ тѣхъ отважныхъ людей, которые прежде всѣхъ хотѣли броситься въ воду, чтобъ выплыть на берегъ, тотчасъ погибли, будучи сорваны съ фрегата страшнымъ валомъ, перешедшимъ чрезъ него; но когда гротъ-мачта упала, она составила, такъ сказать, плувучій мостъ между фрегатомъ и берегомъ, и большая часть спасшихся, при семъ кораблекрушеніи, перебрались по ней.

Одинъ изъ матросовъ сказывалъ, что Капитанъ Лидіардъ былъ подлѣ него на этой мачтѣ; но онъ, какъ казалось, отъ ужаснаго положенія, въ коемъ они находились, потерялъ мысленныя свои способности, и вскорѣ потонулъ.

Когда уже никого не было видно на верху погибшаго фрегата, одинъ изъ методическихъ проповѣдниковъ, подвергая жизнь свою опасности, пробрался по мачтѣ сквозь буруны на фрегатъ, чтобъ осмотрѣть, не осталось ли еще кого тамъ; за нимъ послѣдовали другіе человѣколюбивые и сострадательные люди. Они нашли нѣсколько человѣкъ внизу, которые не могли выйти; между ими находились двѣ женщины и двое ребятъ. Достойный сей проповѣдникъ спасъ женщинъ и нѣсколько человѣкъ служителей, но дѣти погибли.

Около двухъ часовъ по полудни фрегатъ развалился на части; тогда еще нѣсколько человѣкъ показались на волнахъ; одинъ изъ нихъ спасся. Въ три часа не осталось и признаковъ фрегата.

Спасшихся тотчасъ отправили въ Гельстонъ, гдѣ градоначальники приняли ихъ подъ свое покровительство. Изъ офицеровъ спаслись только четыре человѣка; изъ нижнихъ же чиновъ точнаго числа знать нельзя, ибо многіе изъ нихъ бѣжали.

Къ сему повѣствованію присовокупимъ другое, составленное экономомъ капитана, который находился болѣе

частью съ нимъ вмѣстѣ; онъ былъ очень хорошій наблюдатель.

«27-го Декабря 1807 года, крейсируя у Черныхъ Каменьевъ (*), и замѣтивъ приближеніе бури, хотѣли мы видѣть командорскій корабль Драконъ. Въ слѣдующее утро буря усилилась отъ SW. Не пашедъ Дракона, мы взяли курсъ къ Лизарду съ тѣмъ, чтобъ итти въ Фальмутъ. Въ двѣнадцать часовъ всѣхъ людей вызвали наверхъ, потому что весьма большой валъ, ударивъ съ чрезвычайною силою въ борлъ, вышибъ съ правой стороны два носовые порта и одинъ противъ гротъ-мачты, отчего великое количество воды попало во фрегаты.

«Въ это время капитанъ, призвавъ штурмана, велѣлъ ему опредѣлить наше мѣсто на картѣ, а въ половинѣ перваго часа, или около того времени, увидѣли мы землю не далѣе двухъ миль разстоянія; но чрезвычайная мрачность не позволила опознать, какой это былъ берегъ. Капитанъ приказалъ тогда поворотить на другой галсъ, и мы пошли къ ZO, опасаясь въ такую погоду приближаться къ берегу. Во второмъ часу штурманъ совѣтовалъ опять поворотить и подойти къ берегу для разсмотрѣнія опаго, который онъ считалъ мысомъ Лизардомъ, и что, по его мнѣнію, если мы берегъ сей опознаемъ, то уже легко можно будетъ войти въ Фальмутскій Заливъ. На вопросъ Капитана Лизарда, можно ли сдѣлать это безъ опасносги? штурманъ увѣрялъ, что можно.

«Тогда мы поворотили по вѣтру, и какъ погода была все еще пасмурная, то бросили лотъ, который, показавъ 27 сажень глубины, увѣрилъ насъ, что мы находимся къ W отъ Лизарда, а потому тотчасъ поворотили и поставили столько парусовъ, сколько позволялъ вѣтеръ. Вскорѣ послѣ трехъ часовъ капитанъ, идучи за столъ, выглянулъ изъ боковой галереи, и увидѣлъ близко насъ буруны и берегъ, далеко протянувшійся передъ носомъ. Въ ту же

(*) Black-rocks: такъ называются надводные камни, находящіеся при входѣ въ Брестъ, недалеко отъ острова Бенигета.

Прим. перев.

минуту мы стали поворачивать, и капитанъ тогда же рѣшился стать на якорь; ибо если бѣ стали мы держаться подъ парусами, то чрезъ нѣсколько часовъ должны были найти на каменья. Брамстеньги мы тотчасъ спустили и фрегатъ хорошо стоялъ до четырехъ часовъ утра, а тогда лопнулъ канатъ: въ ту же минуту отдасть былъ другой якорь, и нижніе реи и стеньги снущены. На разсвѣтъ порвался другой канатъ; мы тогда были столь близко къ берегу, что не было другаго способа для спасенія людей, какъ поставить фрегатъ на мель, гдѣ было лучше. Къ счастью усмотрѣли мы песчаный берегъ, на который штурманъ, по приказанію капитана, и правилъ. Лишь только фрегатъ сталъ на мель, какъ гротъ-мачта упала, но не ушибла никого.

«Капитаны Лидіардъ и Салливанъ (*), и первый лейтенантъ рѣшились не оставлять фрегата до послѣдней крайности. Изъ служителей многіе были перебиты, а другіе валами сброшены за бортъ и утонули. Желаніе капитана было спасти сколько возможно болѣе людей, и потому во все время онъ занимался распоряженіями, до сего касающимися. Онъ стоялъ у штурвала, держась за шпигцы онаго, и валы ходили черезъ него почти безпрестанно. Будучи въ такомъ положеніи весьма долго, въ ожиданіи, когда всѣ служители переберутся на берегъ, онъ до того ослабъ, что когда покусился самъ оставить фрегатъ, то едва былъ въ силахъ, и какъ на пути помѣшалъ ему мальчикъ, которому онъ хотѣлъ помочь, валомъ сбросило его въ море, и онъ утонулъ.»

Такимъ образомъ погибъ этотъ храбрый офицеръ, отличный своею службою и подвигами. Тѣло его было найдено, и погребено въ Фальмутѣ со всѣми воинскими почестями, рангу его принадлежащими.



(*) Морской капитанъ, бывшій пассажиромъ на фрегатѣ Ансонѣ.

Прим. перев.

*Крушеніе англійскаго фрегата Прозерпины,
описанное командиромъ онаго, Капитаномъ
Валлисомъ, въ донесеніи къ Вице-Адмиралу
Диксону, Главнокомандующему Британскаго
Флота въ Сѣверномъ Морѣ.*

«Островъ Ньюаркъ, 18-го Февраля 1799 года.

«М. Г.! Съ величайшимъ прискорбіемъ долженъ я извѣстить васъ о потерѣ Его Величества Фрегата Прозерпины, бывшаго подъ моимъ начальствомъ. Кораблекрушеніе случилось поутру 1-го числа сего мѣсяца, въ устьѣ рѣки Эльбы, куда я, въ исполненіе вашего предписанія, прибылъ изъ Ярмута. Оставивъ этотъ портъ въ полдень 28-го Марта, мы не встрѣтили ничего примѣчательнаго до утра 30-го числа, а тогда, подошедъ къ острову Гельголанду, истребовалъ я сигналомъ лоцмана. Погода стояла весьма хорошая при вѣтрѣ отъ NNO, почему мы дошли до Краснаго Бакана, гдѣ на ночь стали на якорь. Здѣсь мы увидѣли, что баканы были сняты, а потому и составили совѣтъ, въ присутствіи Г. Гренвиля (*), съ гельголандскимъ лоцманомъ и двумя папими, бывшими на фрегатѣ, которые объявили, что они совершенно знаютъ рѣку, и могутъ войти въ оную безъ бакановъ. Они всѣ были согласны, что мы до Куксгавена можемъ дойти безъ малѣйшей опасности, если только пойдемъ между половиною отлива и половиною прилива, когда они могутъ видѣть открывшіяся песчанья банки, увѣряя притомъ, что лоцманскіе знаки имъ совершенно извѣстны.

«Поутру снялись мы съ якоря при весьма хорошей погодѣ и при тихомъ вѣтрѣ отъ NNO, и пошли вверхъ рѣки. Пакетботъ Принцъ Валлійскій, пришедшій съ нами изъ Ярмута, шелъ впереди. Около четырехъ часовъ послѣ полудня, когда мы находились въ четырехъ миляхъ отъ Куксгавена, пошелъ снѣгъ и настала весьма мрачная по-

(*) Братъ Лорда Гренвиля: онъ былъ отправленъ тогда изъ Англіи въ качествѣ посланника къ одному изъ Европейскихъ Дворовъ.

Прим. перев.

года, привудившая насъ положить якорь; въ это время мы видѣли въ рѣкѣ весьма мало льду.

Въ девять часовъ вечера вѣтеръ перешелъ къ ОѣЗ и дулъ съ чрезвычайною силою и большою мятелью. Этотъ вѣтеръ, при отливѣ, нагналъ такое количество толстаго льда, что, употребивъ всю команду къ работѣ, мы съ великою нуждою могли сохранить канаты, чтобъ ихъ не перерѣзало, и удержать свое мѣсто до утра. Въ восемь часовъ приливомъ почти весь ледъ унесло вверхъ по рѣкѣ, и оставило впереди насъ чистое мѣсто. Увидѣвъ, что рѣка была совершенно наполнена льдомъ и пакетботъ стоялъ на мели, мы увѣрились въ невозможности высадить на берегъ Г. Грелвилья, и въ томъ, что нельзя было фрегату идти далѣе, а потому я счелъ за лучшее безъ малѣйшей потери времени выйти изъ Эльбы. Въ слѣдствіе сего мы тотчасъ снялись съ якоря, и пошли изъ рѣки. Теперь намѣреніе мое было высадить Г. Грелвилья гдѣ нибудь на ютландскомъ берегу; ибо, по собственному его показанію, важность возложеннаго на него порученія необходимо сего требовала.

«Къ несчастію нашему, однако жъ, въ половинѣ десятиаго часа фрегатъ сталъ на мель, не взирая на увѣреніе лоцмановъ, что мы миновали уже всѣ банки, и какъ вѣтеръ дулъ весьма крѣпко, то мы нашли на мель при большомъ ходѣ, и сѣли очень плотно, не смотря на то, что у насъ стоялъ одинъ только форстеньги-стаксель. Я тотчасъ вслѣлъ спустить гребныя суда съ намѣреніемъ завести якорь; но какъ въ это время была полная вода, то съ отливомъ ледъ понесло на насъ съ такою скоростью, что невозможно было употребить сего снособа. Гребныя суда тотчасъ были подняты, и всѣхъ людей заставилъ я ставить стрѣлы, чтобъ подпереть фрегатъ, наклонивъ его нѣсколько на сторону банки, дабы онъ не уналъ къ фарватеру; ибо въ семъ послѣднемъ случаѣ, мы непременно должны были погибнуть. Въ этомъ предпріятіи мы успѣли: фрегатъ, при убылой водѣ, наклонился къ мелу. Первое стремленіе прилива принесло къ намъ столько льда, что онъ оторвалъ у насъ всѣ стрѣлы, содралъ съ лѣвой сто-

роны подъ кормою всю обшивную мѣдь, и переломилъ руль падвое. При всемъ томъ я не терялъ надежды спастъ фрегатъ съ мели при полпой водѣ; на сей конецъ, для облегченія его, велѣлъ пушки и тяжелые снаряды бросить за бортъ, но всѣ они остались на льду: это обстоятельство дастъ вамъ понятіе о толщинѣ льда.

«Въ десять часовъ вечера 1-го Февраля была полная вода; но дувшій тогда крѣпкій вѣтеръ отъ SO такъ много препятствовалъ приливу, что мы имѣли тремя футами меньше воды, нежели въ то время, когда стали на мель: это положило конецъ всѣмъ нашимъ надеждамъ. При наступленіи отлива и во все продолженіе онаго, мы находились въ самомъ ужасномъ состояніи, ожидая всякую минуту, что ледъ изломаетъ фрегатъ нашъ въ куски; къ тому должно присовокупить чрезвычайный холодъ, весьма темную ночь и страшную выюгу со снѣгомъ. Все это вмѣстѣ поставляло насъ въ самое отчаянное положеніе.

«2-го Февраля поутру буря усилилась до неувѣроятной степени; ледъ доставалъ до кормовыхъ окопъ моей каюты; старикъ-постъ переломился, и вообще фрегатъ въ другихъ частяхъ былъ много поврежденъ. Г. Гренвилъ и офицеры фрегата предлагали сдѣлать опытъ, перебраться на берегъ по льду; этотъ способъ только одинъ намъ и предстоялъ для спасенія служителей, ибо оставаться на фрегатѣ не только было уже бесполезно, но и могли произойти отъ сего самыя пагубныя слѣдствія.

«Хотя такое предпріятіе казалось мнѣ весьма опаснымъ, и я имѣлъ очень слабую надежду на успѣхъ, по причинѣ большаго холода, мрачности, неизвѣстности пути, куда намъ идти, и проч.; но какъ оно было предметомъ всеобщаго желанія, и какъ потеря фрегата была уже невозвратна, то я рѣшился его оставить. Во второмъ часу пополудни, при послѣдней четверти отлива, экипажъ отправился къ берегу по льду полудивизіонами, подъ начальствомъ своихъ офицеровъ.

«Въ три часа пополудни, отправивъ съ фрегата всѣхъ до одного человѣка, я послѣдовалъ за ними съ поручикомъ морскихъ солдатъ Ридлеемъ, а въ половинѣ

седьмого часа, пройдя въ чрезвычайно холодную погоду шесть миль по неровному, бугристому льду, иногда поясь въ спѣгу или водѣ, достигли мы до острова Нью-Арка, гдѣ я, къ удовольствію моему, нашелъ Гренвиля и весь экипажъ, благополучно прибывшихъ, кромѣ осьми матросовъ, четырехъ солдатъ, одной женщины и одного ребенка, которые на дорогѣ замерзли; нѣкоторые другіе ознобили ноги и пальцы, но не такъ опасно, чтобъ нельзя было ихъ вылечить. Одной неизреченной благодати Провидѣнія я приписываю избавленіе наше, и мы никогда не будемъ въ состояніи достойно возблагодарить Всемогушаго за Его, въ этомъ случаѣ, особенное объ насъ попеченіе.

«Со времени прибытія нашего въ это мѣстечко до вечера 5-го числа, дулъ непрерывный штормъ, а 6-го числа поутру сдѣлался онъ умѣреннѣе. Недостатокъ въ съѣстныхъ припасахъ принудилъ меня отправить часть служителей въ Куксавенъ; нѣкоторые изъ жителей взялись быть проводниками. Желаніе Г. Гренвиля скорѣе отправиться въ путь заставило насъ немедленно исполнить это предположеніе, и потому въ восемь часовъ утра, когда приливъ позволилъ, половина офицеровъ и служителей подъ начальствомъ перваго лейтенанта, а съ ними Г. Гренвиль съ своею свитою, пустились въ дорогу. Въ часъ пополудни прибыли они благополучно въ Куксавенъ, совершивъ такой же опасный и многотрудный переходъ, какъ и съ фрегата сюда. Остальныхъ же служителей я удержалъ здѣсь въ намѣреніи, буде возможно, спасти съ фрегата снаряды и что удастся.

«8-го числа штурманъ Антони вызвался съ отрядомъ служителей идти на фрегатъ, чтобъ принести оттуда сухарей, въ коихъ мы имѣли нужду, и осмотрѣть, въ какомъ онъ положеніи находится. Они исполнили предпріятіе свое съ большимъ трудомъ, и по возвращеніи донесли, что фрегатъ лежитъ совсѣмъ на боку; воды въ немъ семь футовъ; на половинѣ онъ переломленъ, ибо шкапцы отдѣлились отъ шкафута на шесть футовъ, и повидимому держится онъ окружающимъ его льдомъ, иначе совсѣмъ бы развалился. Въ слѣдствіе сего извѣщенія рѣшено было не имѣть

съ нимъ ни какого сообщенія. По 10-го числа поутру узналъ я, что Г. Антони, лекарь, ботсмапъ, одинъ мичманъ и два матроса опять отправились на фрегатъ, на который они и прибыли; но, къ несчастію, не успѣли воротиться: приливъ остановилъ ихъ; почему печего имъ было дѣлать, какъ остаться тамъ до слѣдующаго утра. Между тѣмъ около десяти часовъ ночи вѣтеръ сдѣлался отъ ZZO, и скоро превратился въ настоящую бурю. Приливъ же, хотя луна была тогда въ четверти, поднялся до необыкновенной высоты, привелъ ледъ въ движеніе и истребилъ остатки фрегата до основанія; ибо поутру и слѣдовъ его не было уже видно. Опасаюсь, что вышеупомянутые офицеры погибли вмѣстѣ съ нимъ; если остается еще какая либо надежда, что они спаслись, то это на одно Провидѣніе, которое, сохранивъ насъ столь чудеснымъ образомъ, могло и ихъ спасти посредствомъ гребнаго судна или иначе, но я съ сожалѣніемъ долженъ сказать, что съ моей стороны не имѣю ни малѣйшей причины думать, чтобъ они находились въ живыхъ (*).

«Прежде окончанія горестнаго повѣствованія, долгомъ своимъ считаю засвидѣтельствовать, что при семъ случаѣ какъ офицеры, такъ и нижніе чины поступали и дѣйствовали съ твердостью, мужествомъ, искусствомъ и повиновеніемъ, достойными британскихъ мореходцевъ. Имѣю честь быть, и проч.

«Дж. Валлисъ.»

(*) Они спаслись и прибыли въ Куксгавенъ, и вотъ какимъ образомъ Провидѣніе избавило ихъ отъ гибели: ледъ, окружившій фрегатъ, примерзъ къ нему и укрѣпился такъ плотно, что когда фрегатъ всплылъ, то онъ не отставалъ отъ него, а отъ сильныхъ морозовъ сдѣлался еще крѣпче, и потому, поддерживая его со всѣхъ сторонъ, не допускалъ развалиться. Наконецъ принесло ледъ и фрегатъ къ мели у острова Валтрума, откуда Г. Антони съ своими товарищами достигъ Куксгавена.

Прим. перев.

*Крушеніе англійскаго остъ-индскаго корабля
Индостана, претерпѣнное 11-го Января 1803
года, подлѣ Маргата.*

Остъ-Индской Компаніи корабль Индостанъ въ 1248 тоновъ, подѣ командою Капитана Бальстона, отправился изъ Гревзенда въ четвертое свое путешествіе 2-го Января 1803 года, при легкомъ западномъ вѣтрѣ, и остановился на якорѣ въ Верхнемъ Гопѣ. Здѣсь корабельные служители получили жалованье за время нахожденія ихъ въ Темзѣ и за два мѣсяца впередъ по обыкновенію, и всѣ женщины были отправлены на берегъ.

4-го числа онъ отправился далѣе съ противнымъ вѣтромъ; въ разныхъ мѣстахъ становился на якорь для ожиданія попутнаго теченія; прошелъ Норъ, и 9-го Января положилъ якорь на хорошемъ мѣстѣ въ Королевиномъ Проходѣ, по близости банки Веджъ-Сандъ. Въ это время дулъ крѣпкій вѣтеръ отъ О, который, продолжая усиливаться, заставилъ того же вечера спустить брамъ-реи и брамъ-стенги; послѣ чего корабль стоялъ покойнѣе.

10-го числа приготовили запасный якорь, а 11-го числа, поутру между трехъ и четырехъ часовъ, подорвало плехтова канатъ, и корабль понесло отливомъ къ мели. Тогда тотчасъ отдали запасный якорь, и вытравили съ онымъ полтора капата. Теперь корабль, по-видимому, стоялъ твердо, и лоцманъ на счетъ его не имѣлъ ни какого опасенія, хотя онъ былъ весьма близко банки Веджъ-Сандъ.

Въ четыре часа по полудни лоцманъ счелъ за нужное спясть съ якоря, чтобъ поставить корабль въ лучшее мѣсто, ибо штормъ болѣе и болѣе усиливался, а потому и велѣно было подвертывать канатъ. Въ то время, когда служители вертели шпиль, корабль ударился на мель. Теперь увидѣли, что корабль дрейфовало скорѣе, нежели сколько подвертывали каната, и что якорь тащился къ нему: корабль ударился на банку Веджъ-Сандъ, и имѣлъ подѣ собой 4½ сажени глубины.

Лоцманъ тотчасъ велѣлъ отдать передніе паруса, и какъ можно скорѣе поставить, чтобъ, улавивъ пось, дать ко-

раблю ходъ (*); но маневръ сей не имѣлъ успѣха, и корабль въ другой рязъ ударился съ такою силою, что фор-стеньга упала и повисла на такелажѣ; паденіемъ своимъ сбросила она за бордъ человѣка, который тотчасъ утонулъ.

Капитанъ, видя корабль въ такомъ опасномъ положеніи, безпрестанно ударяющійся о дно, вѣтеръ часть отъ часа свирѣпѣющій, и приливъ, далѣе увлекающій его на банку, приказалъ срубить гротъ и бизань-мачты; но всѣ старанія оказались тщетными: не было возможности снять корабль съ мели.

Тогда немедленно былъ посланъ отрядъ въ трюмъ вылить прѣсную воду, а другому приказано качать помпы. Сверхъ того достали изъ трюма на кубрикъ большое количество жести въ кускахъ, чтобъ бросить оную за бордъ для облегченія корабля.

Между тѣмъ корабль безпрестанно получалъ сильные удары, и волненіе было въ него съ большимъ стремленіемъ, и даже часто всходили на него валы. Отъ этого люди, работавшіе въ трюмѣ, были почти залиты и принужденными пашлись выйти наверхъ.

Послѣ сего якоря были отрублены и сброшены въ воду, и приняты всевозможныя мѣры къ облегченію корабля; помпы же безпрестанно дѣйствовали, доколѣ не засорились пескомъ, такъ, что невозможно было употреблять ихъ долѣе. Сигнальные выстрѣлы изъ пушекъ, для означенія бѣдствія, были производимы, пока могли еще найти для сего сухой порохъ; но какъ корабль въ это время находился около осьми миль отъ ближайшаго берега, и дулъ тогда ревущій вѣтеръ, то выстрѣлы и не были тамъ слышны; пламя же, какъ то послѣ оказалось, многіе видѣли. Компанейская яхта (**) прежде

(*) Онъ былъ увѣренъ, что корабль находился на самомъ краю банки, потому и думалъ сойти съ нея скорѣе подъ парусами, хотя бы то было и съ нѣсколькими ударами. *Прим. перев.*

(**) Остъ-Индская Компанія въ Англіи имѣетъ нѣсколько яхтъ, на которыхъ содержатъ искусныхъ лоцмановъ. Яхты эти провожаютъ и встрѣчаютъ въ каналѣ богато-нагруженные ея корабли, и проводятъ ихъ узкими мѣстами. *Прим. перев.*

стояла на якоре въ небольшомъ разстояніи на вѣтрѣ у корабля; но когда буря чрезвычайно разсвирѣѣла, она оставила его, и не прежде возвратилась, какъ въ слѣдующее утро.

Гротъ-мачта, при паденіи своемъ, уперлась топомъ въ песокъ, а нижній ея конецъ въ отрубъ стоялъ вверхъ, прислонившись къ борду корабля, и потому борманъ хотѣлъ употребить ее вмѣсто стрѣлы, чтобъ не допустить корабль повалиться. На сей конецъ началъ онъ принаитовливать мачту къ шкафуту, но едва только успѣлъ продѣть кабельтовъ въ два шлага, какъ мачта скользнула и упала въ воду.

Около половины девятого часа усмотрѣли, что руль соскочилъ съ крючьевъ, и оттого румпелемъ все ломало на гондекѣ. Между тѣмъ волненіемъ изломало переборки въ верхней шкамечной каютѣ (*), и боковыя галереи, и выломило въ констапельской задній портъ, на который тимерманъ скоро успѣлъ приколотить планку, чтобъ вода не лилась сквозь оный.

Наконецъ, усмотрѣвъ, что всѣ старанія спасти корабль были бесполезны, служители хотѣли спустить гребныя суда; но какъ у нихъ оставалась только одна мачта, то предпріятіе это было сопряжено съ великимъ затрудненіемъ. Однако жъ, посредствомъ форъ-сейталей и хватъ-талей, они стали кое-какъ спускать шлюпку; но ее залило въ ту же минуту, какъ скоро вывели ее за бордъ, и бывший на ней человекъ едва было не погибъ. Ялъ, висѣвшій за кормою, какъ-то сорвался съ бокапцевъ, и наполнился водою. Послѣ покушались спустить большой катеръ, но напедшимъ тогда валомъ разбило его на двѣ части.

Послѣ этой неудачи офицеры приказали сдѣлать два плота изъ запаснаго рангоута, выстрѣловъ и другихъ бывшихъ на кораблѣ деревянныхъ вещей. Они положили большія деревья поперегъ корабля, и снайтовали ихъ между

(*) На шканцахъ остъ-индскихъ кораблей, для удобства пассажировъ, иногда дѣлается большая каюта, называемая у нихъ: *cuddy*.

Прим. перес.

собою сколько возможно крѣпче; потомъ поставили барказы въ такомъ положеніи, что онѣ могъ, какъ имъ казалось, при нашествіи большаго вала, вмѣстѣ съ плотами, быть снесенъ на воду. Устроивъ все такимъ образомъ, капитанъ, офицеры и нижніе чины ушли на плоты сколько возможно ближе другъ въ другу, и схватились за найтовы; между тѣмъ другіе помѣстились въ барказѣ, и ожидали огромнаго вала, который спустилъ бы ихъ на воду. Прощая въ такомъ положеніи нѣсколько времени безъ успѣха, многіе опять сошли съ плотовъ, въ томъ числѣ капитанъ и всѣ офицеры, кромѣ двухъ молодыхъ мичмановъ и капитанскаго секретаря. Двое первые связали себя вмѣстѣ на плоту, и держались за конецъ найтова. Напоследокъ пришелъ пагубный валъ, который сбросилъ на воду плоты и съ ними отъ 50-ти до 60-ти человекъ; барказъ же былъ сброшенъ только до половины, отчего повисъ на корабельномъ бордѣ. Теперь открылось, что искавшіе своего спасенія подвергли себя еще большій опасности; ибо плоты, будучи спесены съ дека, опустились на воду въ косвенномъ направленіи, отчего однимъ концемъ съ большимъ стремленіемъ они глубоко погрузились, и тогда изъ бывшихъ на нихъ людей нѣкоторые захлебнулись; другіе, не могли удержаться, были оторваны отъ плотовъ и утонули, а многіе перебиты деревьями, кои, имѣя движеніе, терлись и бились одно о другое, а притомъ плоты такъ запутались въ снастяхъ, висѣвшихъ около гротъ-мачты, что ни какой надежды не было, чтобъ они могли быть принесены къ берегу. Напротивъ, они были подвержены всей свирѣпости волнъ, и несчастные, искавшіе на нихъ своего спасенія, теперь рады были оставить ихъ и потому старались опять взойти на корабль: нѣкоторые успѣли, а другіе погибли въ покушеніи; въ числѣ послѣднихъ находились два вышепомянутые мичмана, капитанскій секретарь, поваръ и пятнадцать матросовъ. Прочіе же, держась за деревья, составлявшія плоты, спаслись или доплыли до корабля, а одинъ квартирмейстеръ и матросъ два часа находились на плоту, и наконецъ были спасены.

Въ двѣнадцатомъ часу корабль былъ уже подъ водою, кромѣ небольшого мѣстечка на правой сторонѣ бака. Тогда капитанъ, офицеры и всѣ другіе принуждены были размѣститься на форъ-марсѣ и по ваптамъ, гдѣ только оставалось для нихъ убѣжище; ибо валы часто ходили такъ высоко, что захватывали двѣ или три выбленки снизу.

Между тѣмъ корабль продолжало бить на мели чрезвычайнымъ образомъ, такъ, что иногда отъ сихъ ударовъ оставшіеся пни гротъ и бизань-мачтъ привскакивали отъ стенисовъ футовъ на 15, а что покажется всего невѣроятнѣе, то это весьма сильный ударъ, отъ котораго остатокъ бизань-мачты дѣйствительно выскочилъ за бортъ.

Одинъ бѣдный матросъ изъ иностранцевъ былъ тогда болѣнъ, и лежалъ въ своей койкѣ на гондекѣ, пока вода не вынесла его въ форъ-люкъ. Нѣкоторые изъ матросовъ, примѣтивъ его положеніе, вытащили его наверхъ, надѣли на него сухое платье, и положили въ другую койку. Потомъ валомъ сбросило его въ кухню, откуда опять вытащили его сквозь трубу, обсушили, одѣли мѣшками и платьемъ, и прилагали всевозможное стараніе о сохраненіи его жизни, но напоследокъ онъ замерзъ.

Форъ-марса-рей висѣлъ впереди фока, а потому капитанъ съ нѣкоторыми другими спустился на него, чтобъ сколько нибудь укрыться отъ холоднаго вѣтра, а нѣкоторые подняли висѣвшій по мачтѣ гротъ-стенъга-стаксель и набросили его на себя кругомъ фокъ-вантъ для той же причины.

Въ этомъ бѣдственномъ положеніи пробыли они пять или шесть часовъ, ожидая каждую минуту, что фокъ-мачта свалится; притомъ волненіе и холодъ мучили ихъ ужаснымъ образомъ: даже на волосахъ у нихъ висѣлъ ледъ. Напоследокъ Богъ услышалъ молибы ихъ: они увидѣли боть, съ люгерными парусами, пришедшій изъ Маргета къ нимъ на помощь.

На берегу видѣли пламя пушечныхъ выстрѣловъ въ тотъ вечеръ, когда Индостанъ сталъ на мель, но маргетскіе лоцманы полагали, что онъ дѣлалъ сигналъ компанейской яхтѣ. Впрочемъ вѣтеръ и волненіе не позволяли

ни одному судну выйти изъ гавани прежде полуночи, а тогда люгеръ Лордъ Нельсонъ, подъ управленіемъ шестнадцати отважныхъ молодцевъ, въ числѣ коихъ находился и хозяинъ его, Бродерсъ, съ опасностью жизни, отвалили отъ пристани. Къ кораблю же подъѣхали они вскорѣ послѣ двухъ часовъ ночи, ни мало не думая найти его въ такомъ бѣдственномъ положеніи.

Сначала они полагали, что яхта спасла экипажъ; но сколь велико было ихъ удивленіе, когда, подошедъ ближе къ кораблю, разсмотрѣли что-то чернѣвшееся на ваптахъ и марсѣ, и узнали, что это были люди. Лишь только ботъ приблизился на такое разстояніе, что можно слышать, несчастные погибающіе испустили страшный вопль, который заставилъ содрогнуться этихъ неустрашимыхъ мореходцевъ, привыкшихъ самую смерть встрѣчать безъ ужаса. Они смѣло подходили къ потонувшему кораблю, но съ осторожностью, и каждый разъ спасали по нѣскольку человѣкъ. Одни хватались за вапты люгера, другіе прыгали въ него съ бака или крамболовъ; такимъ образомъ около 90 человѣкъ изъ служителей благополучно переправились на люгеръ.

Корабельный поваръ, прыгнувъ съ крамбола, ударился о фальшъ-бордъ люгера съ такою силою, что на мѣстѣ умеръ, а Г. Бриско, компанейскій землемѣръ, покушавъ вскочить на люгеръ, зацѣпился за какую-то снасть и упалъ въ воду; но одинъ изъ людей на люгерѣ поймалъ его багромъ за кафтанъ, который однако жъ изорвался и багоръ выскочилъ. Напоследокъ какимъ-то способомъ его спасли. Г. Бриско, человѣкъ весьма тучный, набилъ еще къ себѣ въ карманы и за рубашку великое количество бутылочныхъ пробокъ, полагая, что онѣ могутъ спасти его. Это было второе кораблекрушеніе, которое онъ претерпѣлъ: онъ едва спасся при разбитіи корабля Генриха Аддингтона на Бенриджеской грядѣ.

Нѣкоторые изъ служителей, упомянувъ, что якоря съ корабля были брошены въ воду, заставили судовщика опасаться, чтобъ не проломить люгера, а потому онъ и удался до разсвѣта, оставивъ на кораблѣ около тридцати

человѣкъ. Послѣ компанейская яхта спасла и остальныхъ; только два человѣка лишились жизни: оба замерзли, а многіе ознобили нѣкоторые члены.

Изъ числа 145-ти человѣкъ, бывшихъ на семъ кораблѣ, спасено 129. Капитанъ, офицеры и служители лишились всего, что имѣли на немъ, а также и пассажиры, которые отправились въ Диль, чтобъ тамъ сѣсть на корабль; въ числѣ ихъ были и дамы. Счастливы онѣ были, что не пошли на корабль изъ Темзы.

Остѣ-Индская Компанія, съ обыкновенною своею щедростью, наградила людей, бывшихъ на люгерѣ, давъ имъ 500 гиней (*).

Цѣна всего груза, бывшаго на кораблѣ Индостанѣ, простиралась до 70,000 фунтовъ стерлинговъ (**); въ числѣ прочихъ товаровъ находилось около 45-ти тысячъ унцій серебра въ слиткахъ, принадлежавшаго частнымъ людямъ; оное было погружено на *фрагтъ*.

Вскорѣ послѣ отбытія людей съ корабля, онъ совсѣмъ развалился, но съ помощью терпѣнія и предприимчивости мореходцевъ изъ Маргета и другихъ портовъ, значительная часть груза была выпута изъ воды, и въ числѣ прочаго одиннадцать тысячъ испанскихъ піастровъ (***).

(*) 3,000 рублей серебромъ. *Прим. перев.*

(**) 420,000 рублей серебромъ. *Прим. перев.*

(***) Если бъ лодманъ не присовѣтовалъ и капитанъ не согласился въ потьмахъ сниматься съ якоря, то очень вѣроятно, что корабль могъ бы отстояться; ибо, по почамъ въ узкомъ мѣстѣ и притомъ еще въ крѣпкій вѣтеръ и большое волненіе сниматься съ якоря весьма опасно, какъ потому, что трудно скоро дать кораблю ходъ, когда его станеть дрейфовать, такъ и по той причинѣ, что при большомъ волненіи невозможно узнать по лоту, когда якорь подергиваетъ и корабль подается назадъ; предметовъ же кругомъ не видать. Слѣдовательно, если при такихъ обстоятельствахъ, необходимо нужно будетъ перемѣнить мѣсто, то безопаснѣе, приготовивъ шпирингъ на канатъ, отрубить якорь; ибо гораздо лучше лишиться одного якоря, чѣмъ подвергать опасности весь корабль и экипажъ.

Прим. перев.

Крушеніе англійскаго фрегата Трибуна, у береговъ Галифакса въ Новой Шотландіи, въ Ноябрь 1797 года.

Трибунъ (La Tribune) былъ одинъ изъ лучшихъ фрегатозъ въ Англійскомъ Королевскомъ Флотѣ; онъ имѣлъ 44 пушки и былъ недавно взятъ у Французовъ Капитаномъ Вилліамсомъ на фрегатѣ Юникорнѣ. 22-го Сентября 1797 года, отправился онъ, подъ командою Капитана Баркера, изъ Торбея съ конвоемъ въ Квебекъ и Ньюфоундлендъ. Въ широтѣ 49° 14', долготѣ 17° 22', онъ встрѣтился и говорилъ съ военнымъ кораблемъ Экспериментомъ, шедшимъ изъ Галифакса, а 10-го Октября въ широтѣ 46° 16', долготѣ 32° 11', разлучился съ своимъ конвоемъ.

Въ слѣдующій Четвертокъ (*), около осьми часовъ утра, открылась имъ Галифаксская Гавань, къ которой, при вѣтрѣ отъ ОСО, приблизились они весьма скоро. Тогда Капитанъ Баркеръ предложилъ штурману лечь въ дрейфъ и дожидаться лоцмана, но штурманъ сказалъ ему, что онъ однажды съ 44-хъ-пушечнымъ фрегатомъ лавировалъ въ эту гавань и часто въ ней бывалъ, слѣдовательно въ лоцманѣ ни какой надобности не настояло, и тѣмъ болѣе, что вѣтеръ дулъ попутный. Положась на сіи увѣренія, Капитанъ Баркеръ пошелъ въ свою каюту, чтобъ приготовить нѣкоторыя бумаги, кои хотѣлъ взять съ собою на берегъ. Между тѣмъ штурманъ, надеясь на одного негра, принадлежавшаго прежде къ сему порту, взялъ на себя провожденіе фрегата въ гавань. Около полудня онъ подошелъ такъ близко къ мелямъ мыса Трама, что штурманъ испугался и тотчасъ послалъ за штурманскимъ помощникомъ Галвиномъ, который тогда былъ нездоровъ и находился внизу. Лишь только вышелъ онъ наверхъ, какъ лотовой съ руслень закричалъ: «но лоту пять сажень!» а негръ въ

(*) Сочинитель, для означенія времени, очень часто вмѣсто чиселъ употребляетъ дни недѣльные, которые однако жъ я всегда переводилъ на числа; но здѣсь онъ изъясняется такъ сбивчиво, что нельзя узнать точно, которое было число въ упоминаемый имъ Четвертокъ.

Прим. перев.

то же время командовалъ: «Такъ держи!» Галвинъ взошелъ на одну изъ карронадъ, чтобъ осмотрѣть положеніе фрегата, а штурманъ въ это время, бѣгая взадъ и впередъ въ большомъ замѣшательствѣ, схватился за штурвалъ, и хотѣлъ класть руль на бордъ, чтобъ поворотить чрезъ фордевиндъ; но прежде нежели это было сдѣлано, фрегатъ сталъ на мель. Капитанъ Баркеръ, вышедъ въ ту же минуту наверхъ, укорялъ штурмана, что онъ потерялъ фрегатъ, и, увидѣвъ Галвина на шканцахъ, замѣтилъ, какъ ему не стыдно, зная входъ, допустить штурмана поставить ихъ на мель, но Галвинъ извинялъ себя тѣмъ, что онъ лишь только вышелъ наверхъ и не успѣлъ еще осмотрѣться.

Тотчасъ сдѣланъ былъ сигналъ, означающій бѣдствие, на который тогда же отвѣчали съ крѣпостей и съ находящихся въ гавани кораблей, и немедленно послѣ отвалили отъ нихъ гребныя суда; боты изъ крѣпостей и одинъ изъ морскаго арсенала пріѣхали скоро, а корабельныя шлюпки, не смотря на всѣ усилія, никакъ не могли добраться до фрегата, по причинѣ совершенно противнаго имъ вѣтра.

Получивъ помощь, капитанъ тотчасъ приказалъ, для облегченія фрегата, бросить за бордъ всѣ пушки, кромѣ одной, оставленной для сигналовъ, и всѣ тяжелые снаряды, отчего, около половины десятаго часа вечера, фрегатъ тронулся, а въ девять часовъ снятъ завозами съ мели. Ударами на мели отбило у него руль, и члены повредило до того, что въ трюмѣ было семь футъ воды; но, при помощи всѣхъ нашихъ помпъ, приведенныхъ въ дѣйствіе, она стала уменьшаться. Снявшись съ мели, капитанъ, по совѣту Г. Ракома, боцмана, прибывшаго на адмиралтейскомъ ботѣ, приказалъ положить плетъ; но какъ насъ стало съ него дрейфовать, то и велѣлъ онъ отрубить канатъ, и поднять кливеръ и форстеньги-стаксель, чтобъ править посредствомъ ихъ; но въ самое это время крѣпкій вѣтеръ SO началъ вдругъ усиливаться, и потащилъ фрегатъ къ западному берегу. Вскорѣ послѣ отдали дагликсъ, и срубили бизань-мачту: тогда глубина была тринадцать сажень.

Въ десять часовъ ночи замѣтили, что помпы не успѣ-

вали отливать воду; тогда служители потеряли всю надежду спасти фрегатъ и жизнь свою. Въ такомъ пагубномъ положеніи, Лейтенантъ Кампель оставилъ фрегатъ, взявъ съ собою Лейтенанта Норта, который сѣлъ къ нему на шлюпку изъ порта. Послѣ сего времени не оставалось уже ни малѣйшей надежды къ спасенію: фрегатъ тонулъ, буря часъ отъ часу дѣлалась свирѣпѣе, и каменистый берегъ, къ которому ихъ несло, производилъ страшный ревъ, отъ волнъ на него ударявшихся, которыя угрожали мучительною смертію тѣмъ, кто могъ бы спастись съ утопающаго судна и приплыть къ берегу; ибо бурунами непремѣнно избило бы ихъ всѣхъ объ утесы, на которые и въ самое тихое время подняться не было ни какой возможности. Данлопъ, одинъ изъ спасшихся при семъ кораблекрушеніи, объявилъ, что около половины одиннадцатаго часа, сколько онъ могъ припомнить, одинъ изъ матросовъ, бывшихъ внизу, пришелъ къ нему на бакъ, и сказалъ, что теперь все кончилось, а чрезъ нѣсколько минутъ послѣ того, фрегатъ вдругъ покачнулся, какъ бы шлюпка, почти наполненная водою, которая начала погружаться на дно; тогда Данлопъ немедленно пошелъ на форъ-марсъ, и взглянувъ на шкафутъ, увидѣлъ Капитана Баркера, стоявшаго на шкафутѣ, который, посмотрѣвъ въ воду, въ ту же минуту закричалъ, чтобъ готовили ялъ. По сему приказанію поручикъ морскихъ солдатъ бросился на корму, какъ Данлопъ полагаетъ, съ тѣмъ, чтобъ велѣть готовить ялъ, прежде еще сего спущенный на воду; но въ эту минуту фрегатъ въ другой разъ сильно покачнулся и пошелъ на дно. Послѣ того онъ уже не видалъ ни капитана, ниже кого либо изъ офицеровъ. Зрѣлище и до сего было страшное, а теперь превратилось въ самое ужасное: болѣе 240 человекъ, кромѣ женщинъ и дѣтей, носились по волнамъ, употребляя послѣднія усилія въ борьбѣ съ смертію, которая ихъ пожирала въ глубинѣ морской одного послѣ другаго. Данлопъ взлѣзъ на форъ-марсъ, а штурманскій помощникъ Галвинъ, съ неимовернымъ трудомъ и опасностью, достигъ гротъ-марса; когда фрегатъ сталъ погружаться, онъ былъ внизу и начальствовалъ людьми, дѣйствовавшими одною

изъ помпъ, откуда водою вынесло его въ люкъ и потомъ бросило на шкафутъ, а со шкафута въ море.

При семъ случаѣ бросило его съ такою силою, что онъ погрузился до того, что ноги его коснулись камня; поднявшись на поверхность, онъ употребилъ крайнее усиліе и доплылъ до гротъ-вантъ; тутъ схватились за него три человѣка, и онъ считалъ себя погибшимъ; но чтобъ отдѣлаться отъ нихъ, нырнулъ глубоко въ воду, и тѣмъ заставилъ ихъ выпустить его. Тогда онъ опять поднялся, доплылъ до гротъ-вантъ, и, взойдя на марсъ, сѣлъ въ привязанный къ топу большой сундукъ, въ которомъ хранилось abordажное оружіе (*).

Изъ показаній Галвина и Данлопа видно, что около ста человѣкъ находились на вантахъ, сарвенияхъ, и проч., но по причинѣ продолжительной ночи и чрезвычайно холодной погоды, многіе изъ нихъ, изнемогши и потерявъ силы, одинъ послѣ другаго падали въ воду и погибали. Стонъ и вопль отъ отчаянія, холода и боли, причиняемой ушибами, продолжались во всю ночь, но постепенно становились менѣе, по мѣрѣ того, какъ погибали люди, и къ утру были уже весьма слабы; ибо очень немногіе остались въ живыхъ.

Около полуночи гротъ-мачта упала и погрузила въ воду всѣхъ бывшихъ на ея марсѣ и вантахъ, числомъ около сорока человѣкъ, изъ коихъ только десять добрались опять до марса, который легъ на грота-рей, и вмѣстѣ съ мачтой и реемъ крѣпко прицѣпился къ фрегату посредствомъ разныхъ снастей. Изъ сихъ десяти человѣкъ поутру остались въ живыхъ только четверо. На форъ-марсѣ также было

(*) Этотъ случай и безчисленное множество другихъ показываютъ, сколь нужно и даже необходимо всѣмъ служащимъ на морѣ умѣть хорошо плавать! Но, къ сожалѣнію, у насъ мало на этотъ предметъ обращаютъ вниманія. Какъ изъ офицеровъ, такъ и изъ нижнихъ чиновъ въ нашемъ флотѣ едва ли одинъ изъ пяти умѣетъ плавать посредственно. Мнѣ кажется, капитаны должны принуждать свои экипажи учиться сему спасительному искусству, и за неисполненіе приказаній взыскивать.

Прим. перев.

около десяти человѣкъ, но трое изъ нихъ въ такомъ изнуреніи и слабости, что волненіемъ ихъ сбросило въ воду, и наконецъ только четыре человѣка были живы.

Мѣсто, гдѣ фрегатъ пошелъ на дно, находилось не далѣе какъ три длины его отъ входа въ Сельдяную Бухту (Herring-Cove). Жители ночью собрались на утесъ противъ фрегата, развели большіе огни, и были такъ близко, что могли разговаривать съ претерпѣвающими бѣдствіе.

Первое вспоможеніе несчастные получили отъ тринадцати-лѣтняго мальчика, который, около одиннадцати часовъ слѣдующаго утра, осмѣлился одинъ самъ собою подѣлаться къ нимъ изъ вышепомянутой бухты. Этотъ юноша, съ большимъ трудомъ и чрезвычайною опасностью, подѣлхалъ такъ близко къ форъ-марсу, что могъ взять двухъ человѣкъ къ себѣ на лодку: болѣе она помѣстити не могла. При семъ случаѣ Данлопъ и другой, Монро, показали примѣрную неустрашимость и благородство души: они двое только въ эту гибельную ночь сохранили присутствіе духа и тѣлесныя силы, и старались утѣшать и ободрять несчастныхъ своихъ товарищей, и потому могли бы прежде всѣхъ сѣсть въ лодку и спасти себя, и тѣмъ удобнѣе, что другіе ихъ два товарища были такъ слабы, что не могли встать. Послѣдніе лежали на марсѣ, и желали только, чтобъ ихъ не трогали, рѣшась, по-видимому, умереть въ этомъ положеніи; но великодушные люди, ни мало не колеблясь, вознамѣрились еще остаться на марсѣ, для спасенія своихъ товарищей: они подняли ихъ и положили въ лодку. Тогда неустрашимый юноша поѣхалъ съ ними въ бухту, и отвезъ на берегъ. Примѣромъ своимъ пристыдилъ онъ взрослыхъ, которые имѣли большія и лучшія гребныя суда. Онъ опять поѣхалъ къ фрегату, но уже при всемъ его усиліи не могъ къ нему приблизиться; за нимъ однако жъ отправились четверо изъ матросовъ, спасшихся на ялѣ, и нѣсколько береговыхъ ботовъ. Ихъ соединеннымъ стараніемъ шесть человѣкъ были спасены, и такъ изъ всего экипажа фрегата Трибуна спаслись только двѣнадцать человѣкъ.

***Крушеніе англійскаго трехъ-дечнаго корабля
Короля Георга, приключившееся на Портсмут-
скомъ Рейдѣ, 19-го Августа 1782 года.***

Когда воинъ умираетъ въ сраженіи, то честь, заставляющая его искать славы и презирать опасность, коей онъ подвергается, нѣкоторымъ образомъ уменьшаетъ скорбь его родственниковъ и друзей; но ничего не можетъ быть горестнѣе, какъ видѣть множество храбрыхъ людей, вдругъ погибающихъ, въ минуту совершеннаго бездѣйствія и, можетъ быть, посреди удовольствій и веселья, на якорѣ, въ безопасной пристани, у береговъ ихъ отечества. Таковъ былъ жребій экипажа корабля Георга!

Корабль сей лишь возвратился изъ крейсерства, въ которомъ онъ имѣлъ течь, нѣсколько болѣе обыкновенной, и какъ она не уменьшалась по прибытіи въ портъ, то и дано было повелѣніе ввести его въ докъ. Но корабельный тимерманъ съ нѣкоторыми другими мастерами, послѣ строгаго осмотра, нашли, что течь была не болѣе, какъ на два фута ниже ватеръ-линіи, и полагали, что она происходила отъ поврежденія обшивки, а потому рѣшено было, дабы не терять напрасно времени, починить опую на рейдѣ; въ то же время признали за нужное перемѣнить трубу, устроенную для впусценія воды въ корабль, когда нужно мыть палубы. и проч., ибо она была повреждена. На сей конецъ хотѣли накренить корабль, почему большая часть пушекъ были передвинуты съ одной стороны на другую; но какъ ни офицеры, ни служители не ожидали, чтобъ корабль повалился отъ сего такъ много, то и не думали заткнуть шпигаты нижняго дека, въ которые нѣсколько времени пробиралась вода непримѣтнымъ образомъ. Когда примѣчена была опасность, въ коей находился корабль, тогда большая часть служителей обѣдали, и хотя въ ту же минуту ударили тревогу, чтобъ люди выбѣжали и поставили его прямо, но уже было поздно. Чрезъ нѣсколько минутъ онъ повалился совсѣмъ на бокъ; въ то же время остальные пушки, ядра и другія тяжести, упавши на одну

сторону, ускорили гибель корабля, и онъ пошелъ на дно, прежде нежели успѣли сдѣлать сигналъ бѣдствія.

Въ эту злосчастную минуту находилось на кораблѣ болѣе 1,200 человекъ, включая въ то число до 250-ти женщинъ и дѣтей, болѣею частию принадлежащихъ матросамъ. Служители, находившіеся тогда на вахтѣ, числомъ около 230-ти человекъ, почти всѣ спасены гребными судами, присланными со всевозможною поспѣшностью съ кораблей, стоявшихъ по близости Георга. Они однако жъ не вдругъ могли оказать свою помощь; ибо на томъ мѣстѣ, гдѣ погрузился корабль и на нѣкоторое разстояніе кругомъ его, произошло такое толкучее волненіе, похожее на пучину, что никакое гребное судно, безъ крайней опасности, не могло войти въ оное въ продолженіе нѣсколькихъ минутъ. Около 70-ти человекъ всплыли послѣ погруженія корабля и были спасены: въ числѣ ихъ находились четыре лейтенанта и одиннадцать женщинъ, а прочіе были матросы.

Одинъ изъ офицеровъ, такимъ образомъ спасенныхъ, былъ Лейтенантъ Дурамъ; къ счастью, онъ находился тогда на вахтѣ: увидѣвъ, что корабль утопаетъ, онъ сбросилъ съ себя мундиръ и вылѣзъ на бортъ. Лишь только корабль погрузился, водою снесло его, и онъ остался на поверхности между людьми и койками. Въ это время ухватился за его жилетъ утопающій солдатъ, и своею тяжестью нѣсколько разъ увлекалъ его въ воду. Тщетный былъ бы трудъ убѣждать этого человека, чтобъ онъ пустилъ его, и такъ онъ, охвативши ногами попавшуюся ему койку, разстегнулъ одною рукою жилетъ, вытянулъ руки вверхъ, и потомъ повернулся головою внизъ; тогда солдатъ и съ жилетомъ пошелъ на дно, а онъ выплылъ на верхній такелажъ одной изъ мачтъ, откуда и взять былъ на гребное судно.

При семъ нечаянномъ и ужасномъ происшествіи погибло около 900 человекъ, въ числѣ коихъ находился Контръ-Адмиралъ Кемпенфельдъ, коего флагъ на семъ кораблѣ былъ поднятъ: онъ былъ сынъ Подполковника Кемпенфельда, шведскаго уроженца, коего нравственныя черты

описаны въ Зрителѣ Мира (*) подъ именемъ Капитана Сентри.

Во время сего несчастія, подлѣ корабля находился провіантскій шаюпъ Ларкъ, который былъ поглощенъ водоворотомъ, происшедшимъ отъ погруженія корабля, и нѣсколько человѣкъ съ него также погибло.

Разные способы были употреблены для поднятія этого корабля, но ни одинъ изъ нихъ не удался. Гротъ-марсъ его былъ еще видѣнъ въ 1799 году (**).

*Крушеніе англійскаго остъ-индскаго корабля
Графа Абергавени, подъ начальствомъ Капи-
тана Джона Вортсворта, случившееся у Мы-
са Портланда, гдѣ онъ потонулъ на глубинѣ
20-ти сажень, 3-го Феврала 1803 года.*

Всеобщее сожалѣніе, возбуждаемое недавно случившимся кораблекрушеніемъ корабля Графа Абергавени, заста-

(*) The Spectator: періодическое сочиненіе, извѣстное во всей Европѣ.

Прим. перев.

(**) Изъ описанія видно, что это несчастное и до того неслыханное происшествіе случилось отъ крайняго небреженія и безопасности корабельнаго командира и офицеровъ. Но должно признаться, что на многихъ военныхъ корабляхъ не обращаютъ надлежащаго вниманія и не принимаютъ нужной осторожности, когда порты нижняго дека бываютъ открыты. Я часто видалъ, что когда корабль стоитъ при теченіи на якорѣ всѣмъ лагомъ къ вѣтру, и нижніе порты подняты, тогда на палубѣ иногда нѣтъ ни одного человѣка. На военныхъ корабляхъ такъ много людей, что стыдно не имѣть часовыхъ у портовъ, когда они открыты. Надобно поставить за непрѣмное правило, чтобъ подъ парусами или на якорѣ въ свѣжій вѣтеръ, имѣть по человѣку у cadaго порта, а въ тихій по одному человѣку у двухъ портовъ, и люди эти отнюдь не смѣли бы отходить отъ своихъ постовъ. Скажутъ, что такіе случаи могутъ быть весьма рѣдки; правда, что они очень необыкновенны; но затѣмъ когда уже случатся, то какія бываютъ послѣдствія?

Прим. перев.

вило намъ сообщить нашимъ читателямъ подробное описаніе сего горестнаго происшествія: оно болѣею частію составлено изъ показаній, отобранныхъ въ Главномъ Остѣ-Индскомъ Правленіи отъ Корнета Бургойна Королевскаго 8-го Полка Легкихъ Драгунъ, и отъ Г. Гилпина, четвертаго офицера сего корабля, которые были въ числѣ немногихъ, спасшихся при крушеніи его, и изъ другихъ достовѣрныхъ источниковъ.

Остѣ-индскій корабль Графъ Абергавени, подѣ начальствомъ Капитана Вортсворта, отправился изъ Портсмута 1-го Февраля 1805 года, съ четырьмя другими остѣ-индскими же кораблями, подѣ конвоемъ королевскаго корабля Веймута, коимъ пачальствовалъ Капитанъ Дрейперъ.

Графъ Абергавени былъ нанятъ въ компанейскую службу на шесть путешествій въ Индію, и это было четвертое, которое онъ предпринималъ. Экипажъ его состоялъ изъ слѣдующаго числа людей:

Морскихъ чиновъ и матросовъ	160.
Королевскихъ и компанейскихъ войскъ	159.
Пассажировъ за капитанскимъ столомъ	40.
Пассажировъ за столомъ 3-го офицера	11.
Китайцевъ	32.

Всего 402.

Идучи сквозь проходъ, именуемый Нидельсъ (*), къ несчастію, разлучились они съ конвоемъ; въ слѣдствіе чего флотъ (**) почти весь слѣдующій день лежалъ въ дрейфѣ; но, не дождавшись корабля Веймута, пошли они подѣ малыми парусами къ ближайшему порту, въ надеждѣ соединиться тамъ съ конвоемъ, который и 5-го числа не былъ видѣнъ, а потому рѣшено было дожидаться его на Портландскомъ Рейдѣ, и тѣмъ болѣе, что вѣтеръ начиналъ

(*) The Needles: такъ называемый узкій проходъ по западную сторону острова Вайта. *Прим. перев.*

(**) Здѣсь видно, что конвой состоялъ не изъ однихъ остѣ-индскихъ кораблей, чего въ началѣ однако жъ не сказано.

Прим. перев.

дѣлаться неблагопріятнымъ. На сей копецъ старшій изъ командировъ, Капитанъ Кларкъ корабля Вексфорда (*), сдѣлалъ сигналъ, всѣмъ кораблямъ взять лоцмановъ, и итти на вышепомянутый рейдъ.

Абергавени, взявъ лоцмана въ четвертомъ часу пополудни, пошелъ на рейдъ при ровномъ, попутномъ вѣтрѣ, который вдругъ затихъ и далъ волю теченію нести корабль къ банкѣ, называемой Шамбельсъ. Чѣмъ ближе его несло къ ней, тѣмъ труднѣе было имъ управлять, и наконецъ бросило его на камни, находящіеся у мыса Портланда, въ разстояніи двухъ миль отъ берега. Корабль стоялъ на камняхъ около часа; въ это время было его страшнымъ образомъ, такъ, что офицеры и служители едва могли держаться на ногахъ. Въ четыре часа удары стали слабѣе, а минутъ чрезъ пятнадцать послѣ того корабль сошелъ съ камней. Тотчасъ поставили паруса съ намѣреніемъ войти въ первую гавань; ибо въ кораблѣ открылась большая течъ, которая однако жъ скоро до того наполнила корабль водою, что онъ пересталъ слушаться руля. Тогда сдѣлали двадцатью пушечными выстрѣлами сигналъ, означающій бѣдствіе; но капитанъ не считалъ корабля въ такой опасности, чтобъ нужно было прибѣгнуть къ гребнымъ судамъ, ибо вѣтеръ былъ умѣренный, и онъ находился по близости береговъ и конвоя.

Наконецъ, въ пять часовъ вечера, течъ такъ усилилась, что помпы не успѣли отливать воду. Гандсъ-помпы при началѣ уменьшили оную на шесть дюймовъ; но вскорѣ послѣ того прибыла она вдругъ отъ шести до осьми футъ, не смотря на всевозможное усиліе людей, дѣйствовавшихъ помпами. И какъ, при всемъ стараніи экипажа, не было возможности съ успѣхомъ отливать воду, а ночь наступала, отчего положеніе находившихся на кораблѣ было крайне опасно, и тѣмъ болѣе, что въ то же самое время нашли, что онъ потерпѣлъ большія поврежденія прямо подъ пом-

(*) На корабляхъ Англійской Остѣ-Индской Компаніи такая же ведется подчиненность, какъ и на военныхъ: когда сойдутся два отряда, то командуетъ старшій.

Прим. перев.

нами. Всѣ до одного человѣка поочереди трудились при отливаніи воды помпами и ведрами. Въ восемь часовъ положеніе ихъ сдѣлалось еще ужаснѣе: тогда примѣтили, что невозможно было спасти корабль, который началъ уже понемногу погружаться въ воду. Между тѣмъ безпрестанно палили сигнальныя пушки. Коммиссаръ, третій офицеръ и шесть человѣкъ матросовъ немедленно были посланы на берегъ для извѣщенія жителей о положеніи, въ коемъ находился корабль. Въ это время пріѣхалъ лоцманскій ботъ, на которомъ пять пассажировъ, въ числѣ коихъ была одна дѣвица, отправились на берегъ, не видя на большое волненіе, которое угрожало имъ ежеминутною гибелью.

На нѣсколько минутъ вниманіе экипажа было обращено на суда, которыя оставляли корабль; но скоро эти несчастные опять стали помышлять о своемъ собственномъ положеніи, ибо поднявшаяся въ это время страшная зыбъ лишила ихъ всѣхъ способовъ избавить корабль отъ потопленія. Всякій теперь уже былъ увѣренъ въ неминуемой гибели, и потому, не смотря на всѣ старанія офицеровъ, по кораблю сдѣлалось большое замѣшательство и смятеніе, когда служители узнали, что онъ тонетъ. Въ десять часовъ ночи нѣкоторые изъ матросовъ просили водки, и когда имъ въ этой просьбѣ отказали, они хотѣли взять силою, и бросились въ трюмъ, гдѣ хранились крѣпкіе напитки. Однако жъ офицеры, которые ни на минуту въ этомъ отчаянномъ положеніи не забывали своего достоинства, и вели себя съ примѣрнымъ равнодушіемъ и твердостью до самаго конца ихъ бѣдствія, скоро отразили дерзкихъ. Одинъ изъ офицеровъ, коему приказано было караулить трюмъ, находился при входѣ съ заряженными пистолетами, и не позволялъ никому войти. Въ то время, когда вода лилась въ корабль со всѣхъ сторонъ, матросы, не имѣя возможности силою удовлетворить своему желанію, просили караульнаго офицера изъ милости дать имъ водки, увѣряя, что менѣе чѣмъ чрезъ часъ они всѣ будутъ равны, ибо и пьяные и трезвые смѣшаются на днѣ морскомъ. Однако жъ офицеръ строго испол-

няя свой долгъ, при самыхъ послѣднихъ своихъ минутахъ отказалъ имъ и совѣтовалъ умереть по-христіански, если уже Богу угодно лишить ихъ жизни.

Въ половинѣ одиннадцатаго часа вода выступила на кубрикъ. Теперь всѣ съ нетерпѣніемъ ожидали гребныхъ судовъ съ берега. Многіе жалѣли, что не уѣхали на тѣхъ, кои отправились прежде. Всевозможное усиліе и безпрестанная работа были нужны, чтобъ удержать корабль на водѣ до прибытія гребныхъ судовъ. Къ несчастію случилось еще, что въ ужасномъ смятеніи и безпокойствѣ не успѣли въ свое время спустить на воду корабельныхъ шлюпокъ, которыя могли бы спасти весь экипажъ. Въ одиннадцать часовъ роковой валъ ударилъ въ корабль, который отъ того сильно покачнулся, и почти мгновенно пошелъ на дно въ двухъ миляхъ отъ Веймутскаго берега. Онъ потонулъ, имѣя подъ носовую часть двѣнадцать сажень глубины. Опускаясь на дно, онъ много накренился, но послѣ сталъ прямо, и верхи мачтъ были надъ водою. Многіе схватились за деревья запаснаго рангоута, и носились на нихъ по волнамъ; но большая часть ушли на ванты. Между тѣмъ нѣкоторые, отъ сильнаго потрясенія корабля, когда въ него ударилъ валъ, не могли удержать-ся, а другіе не успѣвали по вантамъ уйти отъ воды, потому что корабль погрузился съ большою скоростью: и тѣ, и другіе погибли. Отъ этого мѣста въ нѣсколькихъ миляхъ претерпѣлъ кораблекрушеніе англійскій остъ-индскій корабль Галевель.

Когда корабль сталъ на дно, около 180-ти человекъ паходились на такелажъ и на марсахъ; ужасъ ихъ положенія превосходилъ всякое описаніе; только пижнія рей были надъ водою, и чрезъ нихъ ходили валы; притомъ же почвъ была чрезвычайно холодная съ морозомъ. Чрезъ полчаса послѣ сего несчастія лучъ надежды оживилъ ихъ: они слышали, что боты къ нимъ приближались, и увѣрены были въ ихъ помощи; но, къ величайшему своему ужасу, вскорѣ узнали, что надежда ихъ была напрасна, ибо на крикъ и призываніе ихъ ни одинъ изъ ботовъ не подошелъ къ нимъ на помощь. Шумъ, производимый сими судами

на водѣ, утихая постепенно, скоро вовсе исчезъ, и несчастные мореходцы опять были оставлены на волю свирѣпымъ волнамъ. Къ полуночи число ихъ очень уменьшилось: многихъ сорвало волненіемъ, а другіе отъ пронзительнаго холода не въ силахъ были держаться и падали въ воду; каждую минуту видѣли они кого либо изъ своихъ товарищей на волнахъ, борющагося со смертію, и наконецъ утопающаго въ изнеможеніи.

Около сего времени усмотрѣли они одномачтовый шлюпъ, который, къ счастью, услышалъ ихъ сигнальные выстрѣлы, пришелъ къ нимъ на помощь, и сталъ подлѣ корабля на якорь. Вѣтеръ теперь дулъ умѣренно, и терпѣвшіе кораблекрушеніе ожидали скорого избавленія. Со шлюпа боть три раза подходилъ къ мачтамъ и всякій разъ бралъ по двадцати человѣкъ. Порядокъ и равнодушіе, какое наблюдалъ при семъ случаѣ экипажъ, заслуживаютъ удивленіе и похвалу: безъ замѣшательства и хладнокровно люди сажались въ боть одинъ послѣ другаго, по назначенію и вызову своихъ офицеровъ. Когда думали, что уже всѣ были спасены, увидѣли человѣка на марсѣ; ему нѣсколько разъ кричали, но онъ не отвѣчалъ; Г. Гилпинъ подѣлалъ къ нему, и нашелъ его почти совсѣмъ замерзшаго. Онъ взялъ его съ собою: это былъ сержантъ 22-го полка. Всевозможное попеченіе было приложено спасти ему жизнь, но тщетно: онъ умеръ спустя двѣнадцать часовъ по прибытіи на берегъ.

Шлюпъ, забравши всѣхъ людей съ мачтъ, отправился въ Веймутъ; но отойдя немного, усмотрѣлъ за кормою старшаго офицера Багота, и тотчасъ легъ въ дрейфъ; но этотъ великодушный молодой человѣкъ, не заботясь о своей жизни, которую онъ въ это время навѣрное могъ спасти, поплылъ на помощь къ госпожѣ Блеръ, которую онъ увидѣлъ на водѣ, въ нѣкоторомъ отъ него разстояніи. Ему удалось къ ней доплыть и поддерживая ее приплыть опять къ шлюпу; но въ ту самую минуту, когда онъ хотѣлъ ухватиться, будучи совсѣмъ обезсиленъ, нашелъ валъ и тотчасъ погрузилъ его на дно; несчастная госпожа Блеръ также утонула. Такимъ образомъ этотъ человѣколюбивый

офицеръ лишился жизни напрасно. Шлюпъ оставилъ погибшій корабль около двухъ часовъ ночи, и, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, скоро пришелъ въ портъ, гдѣ по справкѣ нашлось, что изъ 402 человѣкъ, бывшихъ на кораблѣ, спаслись только 139!

При разсвѣтѣ 6-го Февраля, изъ Веймута были видны стѣнки потонувшаго корабля. Въ продолженіе времени, которое бѣдствующіе находились на мачтахъ, корабль сѣлъ по видимому на восемь сажень, а поутру былъ гораздо ниже; изъ этого заключили, что онъ опустился на дно, состоящее изъ ила. Катеръ Грейгоундъ тотчасъ былъ посланъ на стражу къ кораблю; но уже проворные люди, прежде его прибытія, успѣли украсть много такелажу со стѣнегъ и мачтъ. 7-го числа корабль пахнулся точно въ такомъ состояніи, въ какомъ онъ потонулъ. Прямое положеніе его приписываютъ чрезвычайно тяжелому грузу, ибо нанизу болѣею частію положена была фаянсовая посуда. Полный грузъ корабля стоилъ 200,000 фунтовъ стерлинговъ, кромѣ 275,000 унцій испанскихъ піастровъ. Онъ былъ одинъ изъ богатѣйшихъ кораблей, когда либо отправленныхъ въ Индію, и вмѣстительностью превосходилъ всѣхъ кромѣ Ганжеса, ибо содержалъ 1500 тоннъ.

Спаслось съ него около осьмидесяти офицеровъ и матросовъ, одиннадцать пассажировъ, пятнадцать Китайцевъ, пять (изъ 32-хъ) кадетъ (*) и сорокъ пять рекрутъ. Капитанъ утонулъ вмѣстѣ съ кораблемъ, не желая пережить потерю столь великаго капитала, ему ввѣреннаго. Поступки его во все время бѣдственнаго происшествія похваляются всѣми, бывшими свидѣтелями оныхъ. Сказываютъ, что онъ предчувствовалъ угрожавшее ему несчастіе; ибо до невѣроятной степени былъ печаленъ въ тотъ день, когда прощался съ директорами, и едва могъ выдержать церемонію, съ которою капитаны остъ-индскихъ кораблей обыкновенно принимаютъ присягу, предъ отправленіемъ

(*) Кадетами называются молодые люди, сначала вступающіе въ службу Остъ-Индской Компаніи.

Прим. перев.

своимъ въ путь. Онъ былъ человѣкъ чрезвычайно кроткій; въ поступкахъ своихъ такъ тихъ и скромнень, что сослуживцы его дали ему названіе философа. Когда корабль сталъ погружаться, старшій офицеръ, Г. Баготъ, вышелъ на шканцы, сказалъ капитану, что всѣ труды и усилія ихъ напрасны: корабль тонетъ. Тогда Капитанъ Вортсвортъ, безъ сомнѣнія ожидавшій уже этого извѣстія, посмотрѣвъ пристально ему въ глаза, отвѣчалъ слабымъ голосомъ: «Пусть онъ тонетъ! да будетъ воля Божія!» Это были послѣднія его слова, и съ сей минуты онъ пребылъ неподвиженъ. Вскорѣ послѣ корабль утонулъ; многіе изъ экипажа, взбираясь на ванты, уговаривали его последовать за ними, по онъ не внималъ ихъ убѣжденіямъ, и погибъ (*).

Крушеніе англійскаго военнаго шлюпа Парпойса, подѣ командою Лейтенанта Фоулера, претерпѣнное въ Южномъ Великомъ Океанѣ на коральномъ рифѣ, 17-го Августа 1803 года.

Сначала экипажъ, претерпѣвшій въ послѣдствіи кораблекрушеніе на шлюпѣ Парпойсѣ, служилъ на военномъ суднѣ

(*) Два обстоятельства, при семъ кораблекрушеніи случившіяся, непонятны и требуютъ поясненія. Одно: почему не положили якоря, когда стихъ вѣтеръ, и корабль стало нести теченіемъ къ камнямъ? Глубина позволяла это сдѣлать. Другое: зачѣмъ люди тотчасъ не оставили корабля, когда увѣрились въ невозможности спасти его? Первое не сдѣлано потому, что было бы бесполезно, по причинѣ весьма большой зыби съ открытаго мѣста, а второе средство для того не годилось, что капитаны англійской ость-индской службы оставляютъ свои корабли только въ самой послѣдней крайности, чтобы не навлечь на себя нареканія компаніи, и послѣ, лишась мѣста, не умереть съ голоду. Въ Англии, такъ же, какъ и въ другихъ земляхъ, есть, хотя можетъ быть не такъ много, такіе *храбрые* люди, которые въ опасности первые готовы отъ нее убраться подальше, а когда бѣда пройдетъ, станутъ разсуждать, что худо было поступлено; въ такомъ положеніи можно было бы сдѣлать лучше; поступить смѣлѣе; рано отчалался, и проч. и проч.

Прим. перев.

Ивестигаторъ, на которомъ, въ Іюлѣ 1802 года, отправился онъ изъ бухты Сидней вдоль восточнаго берега Новой Голландіи къ сѣверу, съ тѣмъ, чтобъ войти въ заливъ Карпентарію. Прощедъ съ большимъ трудомъ и опасностью тѣ пространныя рифы, которые нѣкоторымъ образомъ служатъ предѣломъ и оградой Южному Новому Валлису со стороны Океана, вошли они въ Великій Океанъ, гдѣ не имѣли ни какой трудности, пока не достигли Острововъ Моррея; а тутъ встрѣтились имъ рифы, сквозь которые однимъ проходомъ, по счастью оказавшимся безопаснымъ, пришли они благополучно къ Островамъ Приица Валлійскаго.

Въ началѣ Ноября вошли они въ заливъ Карпентарію на восточный его сторонѣ, и удивились, что въ суднѣ ихъ показалась течь, даже въ тихую погоду, а какъ оно три мѣсяца было подвержено дѣйствію тропическаго солнца, то и причли эту течь разохшимся въ надводной части пазамъ, изъ коихъ вышла конопать. Сыскавъ удобное якорное мѣсто, они рѣшились поправить мнимое поврежденіе конопаченіемъ, но сколь велико было ихъ удивленіе, когда по свидѣтельству пашлось, что судно совершенно сгнило, и по мнѣнію штурмана и тимермана, оно никакъ не могло держаться въ морѣ долѣе шести или восьми мѣсяцевъ, да и то въ тихіе вѣтры.

Когда они возвратились въ Портъ Джаксонъ, судну ихъ сдѣланъ былъ строжайшій осмотръ, по которому оказалось, что оно сгнило до того, что и чинить его невозможно, и потому, къ немалому огорченію экипажа и противъ его ожиданія, прежде нежели совершена была повинна предназначеннаго ему путешествія, назначили его на шлюпъ Парпойсъ, чтобъ возвратиться на немъ въ Англію.

Этотъ шлюпъ, прежде бывшій испанскимъ пакетъ-ботомъ, купленъ Англійскимъ Правительствомъ отъ взявшихъ его и обращенъ въ транспортъ для употребленія въ колоніи Новаго Южнаго Валлиса. За три года предъ тѣмъ, онъ оставилъ Англію, слѣдовательно также имѣлъ нужду въ исправленіи, и какъ шлюпъ Буфало въ это время находился тамъ же, то правитель колоніи Кингъ назначилъ Парпойсъ для отвоза въ Европу экипажа Ивестига-

тора, и начальство надъ нимъ дано тому же командиру, Лейтенанту Фоумеру. Въ то самое время два судна, Катонъ и Бриджватеръ, оба изъ Лондона, находились въ бухтѣ Сидней, и приготавливались, по сдачѣ казеннаго груза, итти въ Бомбей.

Вмѣстѣ съ сими двумя судами, изъ коихъ первымъ начальствовалъ Капитанъ Паркъ, а вторымъ Пальмеръ, отправился изъ Порта Джаксона шлюпъ Парпойсъ, 10-го Августа 1803 года.

До 17-го числа не случилось ничего примѣчательнаго, а сегодня послѣ полудня Катонъ увидѣлъ открытую банку, о которой далъ знать сигналомъ шлюпу Парпойсу. Шлюпъ тотчасъ сталъ править къ банкѣ, но чрезъ короткое время опять занялъ свое мѣсто, и пошелъ прежнимъ курсомъ. Находясь теперь въ предѣлахъ пассадовъ, они имѣли постоянный, свѣжій вѣтеръ, съ коимъ быстро подавались къ сѣверу; но около десяти часовъ того же вечера усмотрѣли буруны, и съ бака тотчасъ закричали на шканцы: «бурунъ передъ носомъ!»

Вахтенный офицеръ немедленно сталъ поворачивать, а во время сего дѣйствія хотѣли выпалить изъ фалконета для извѣщенія другихъ двухъ судовъ объ опасности, но какъ въ то время судно было противъ вѣтра, а фалконетъ находился на планширѣ, то лишь сняли крышку, какъ въ ту же секунду весь порохъ унесло съ запада, такъ, что они не успѣли скоро сдѣлать сигнала.

Положеніе ихъ теперь было крайне опасное: шлюпъ не могъ поверотить, сигнала предстоящей гибели сдѣлать не успѣли. Шлюпъ свой видѣли они въ толкущейся водѣ (*);

(*) Это выраженіе непонятно, но я не могъ придумать лучшаго для означенія того, что Англичане называютъ broken water. Ихъ морской языкъ такъ богатъ, что многія вещи и дѣйствія означаютъ они однимъ или двумя словами, для изясненія коихъ намъ надобно употребить нѣсколько строкъ. Broken water означаетъ толкущее волненіе, бывающее отъ двухъ спорныхъ теченій или отъ вѣтра и теченія, дѣйствующихъ другъ противъ друга, или отъ малой глубины, въ пространныхъ моряхъ встрѣчаемой, гдѣ большое волненіе производитъ на оной толчаю.

Прим. перев.

да и другія два судна скоро приближались къ бурунамъ, и они уже вовсе отчаялись въ спасеніи.

Ночь была темная и облачная, и вѣтеръ дулъ довольно крѣпко. Парпойсъ шелъ подъ фокомъ и двурифленными марселями. Служители его, бывши между подобными рифами въ прошломъ году, очень хорошо знали ихъ свойства, а потому ни малѣйшей не имѣли надежды спасти себя; но, къ счастью ихъ, они ошиблись, ибо, вмѣсто тѣхъ рифовъ, протягивающихся узкими грядами, имѣющихъ по обѣимъ сторонамъ большую глубину, и подверженныхъ сильному приливу и отливу, кои они встрѣчали, здѣсь нашли они обширныя гряды, занимающія такое пространство, что теченіе едва было примѣтно. При стеченіи столь гибельныхъ обстоятельствъ служители не пришли въ отчаяніе, не оробѣли и не упустили изъ виду своей должности ни на одну минуту. Они хотѣли употребить всѣ возможные средства не только для своего собственнаго спасенія, но и для избавленія отъ угрожавшей имъ опасности своихъ сопутниковъ, и потому, увидѣвъ, что шлюпъ ихъ не могъ поворотить оверъ-штагъ, и что не удалось имъ сдѣлать желаемого сигнала другимъ судамъ, они, поднявъ передніе стаксели и положивъ руль на вѣтеръ на бордъ, стали поворачивать чрезъ фордевиндъ и въ то же время, изорвавъ книгу, зажгли листы ея въ разныхъ мѣстахъ навѣтренныхъ русленей, производя между тѣмъ громкій крикъ.

Это дѣйствіе предостерегло суда, находившіяся тогда весьма близко къ шлюпу, и показало имъ опасность, для избѣжанія коей они сдѣлали все возможное съ величайшею скоростью и присутствіемъ духа: Бриджватеръ привелъ къ вѣтру на лѣвый галсъ и спасся; идучи симъ галсомъ, онъ такъ близко прошелъ Катона, что дѣйствительно коснулся его и задѣлъ нѣсколько буруновъ; но Катонъ не былъ такъ счастливъ: онъ погибъ вмѣстѣ съ Парпойсомъ.

Въ то самое время, какъ экипажъ Парпойсы смотрѣлъ на Бриджватеръ, бывший уже внѣ опасности, и на погибающій Катонъ, какъ шлюпъ уклонялся носомъ подъ вѣтеръ, и когда онъ лежалъ уже въ параллель протяженію

рифа, тогда, посреди глубокаго молчанія и тишины, сталъ на мель.

Первый ударъ былъ легокъ, но слѣдующая волна бросила его съ величайшею силою, произвела по всему судну страшный трескъ, и положила его совѣмъ на бокъ, сломавъ въ то же время фокъ-мачту въ топѣ. Тогда бурунъ началъ ходить черезъ судно. Теперь кончилось ужасное недоумѣніе, въ коемъ находился экипажъ: они уже не опасались, что шлюпъ ихъ, ударившись о коральное дно, уклонится отъ него и тотчасъ пойдетъ на дно; но вмѣсто того пребывали въ надеждѣ, что онъ не разобьется до утра, и что тогда возьметъ ихъ къ себѣ Бриджватеръ. Цѣлость этого судна ободряла служителей какъ шлюпа Парпойса, такъ и Катона. Весь экипажъ перваго, выключая двухъ человѣкъ, при семъ опасномъ случаѣ оказалъ необыкновенную твердость духа и удивительное равнодушіе, и особенно ботсманъ, который, въ самомъ отчаянномъ положеніи, всегда былъ твердъ и сохранилъ присутствіе духа.

Офицеры и служители Катона равно были благоразумны и хладнокровны въ своихъ поступкахъ: ихъ-то искусству и твердости должно принисать, что въ столь опасныя минуты, Катонъ не сошелся съ Бриджватеромъ, и не вовлекъ его въ общую съ собою гибель.

Капитанъ Флиндерсъ (*) и Лейтенантъ Фоулеръ приняли всѣ возможные мѣры для спасенія экипажа, и на

(*) Это былъ тотъ самый извѣстный Капитанъ Флиндерсъ, находившійся на шлюпѣ пассажиромъ, который прославился плаваніемъ своимъ для описи Новой Голландіи и Новой Гвинееи и пребываніемъ въ долговременномъ плѣну у Французовъ на Островѣ Маврикія (Isle de France). Въ путешествіи его онъ повѣствуетъ подробнѣе о семъ кораблекрушеніи и о мѣрахъ, кои были принимаемы для спасенія экипажа, и потому я счелъ за нужное помѣстить здѣсь его описаніе.

Сказать, что они не имѣли причины опасаться банки, усмотрѣнной ими 17-го числа, Капитанъ Флиндерсъ продолжаетъ: «И такъ я и Лейтенантъ Фоулеръ согласились въ наступающую ночь идти по обыкновенію впередъ другихъ двухъ судовъ, нести не болѣе парусовъ, сколько нужно для лавированія,

этотъ конецъ тотчасъ спустили гребное судно на воду, чтобъ отправить его на Бриджватеръ за пособіемъ. Хотя шлюпъ много удерживалъ силу буруновъ, однако жъ боть съ большою трудностью пробирался сквозь нихъ, и пока онъ находился въ пѣнѣ и брызгахъ, на шлюпѣ между экипажемъ царствовало глубокое молчаніе: знакъ надежды и сомнѣнія, которыя однако жъ продолжались недолго, ибо,

на случай буде понадобится бы привести къ вѣтру, и приказать одному изъ экономическихъ офицеровъ шлюпа Инвестигатора (они были тутъ пассажирами) безпрестанно смотрѣть съ бака впередъ. Взявъ эти предосторожности, мы шли на NW, подъ двурифленными марселями, при весьма свѣжемъ вѣтрѣ и облачной погодѣ. Въ восемь часовъ вечера бросили лотъ, но 35 саженьми дна не достали. Въ это время Бриджватеръ находился отъ насъ за кормою съ правой стороны, въ разстояніи около полумили, а Катонъ съ лѣвой въ одной милѣ. Въ девять часовъ, казалось, они отъ насъ отставали, ибо шлюпъ тогда шелъ по осьмъ узловъ, почему мы взяли фокъ на гитовы; вѣтеръ былъ ZOtO.

«Спустя послѣ того около получаса, тимерманъ Инвестигатора съ бака, а штурманъ, командовавшій въ это время вахтой, со шканцевъ, закричали почти въ одно мгновеніе: «бурунъ видѣнъ!» Руль тотчасъ положили подъ вѣтеръ, чтобъ поворотить оверъ-штагъ, но какъ шлюпъ имѣлъ только марсели двумя рифами рифленныя, то едва могъ прійти къ вѣтру. Лейтенантъ Фоулеръ, услышавъ шумъ, бросился наверхъ; мы думали, что лопнулъ штуръ-гросъ, ибо это прежде часто случалось, почему я и остался въ каютѣ еще на нѣсколько минутъ, разговаривая съ нѣкоторыми изъ офицеровъ. Когда же я вышелъ на шканцы, то увидѣлъ, что паруса полоскались, и шлюпъ катился подъ вѣтеръ; въ то же время бурунъ ходилъ отъ насъ не далѣе, какъ въ четверти кабельтова подъ вѣтромъ. Черезъ минуту внесло насъ въ буруны: шлюпъ, ударившись на коралловый рифъ, повалился совсѣмъ набокъ на лѣвую сторону, носомъ къ NO. Мы хотѣли выпалить изъ пушки въ предосторожность нашимъ спутникамъ, но, по причинѣ сильнаго движенія судна и буруна, не могли этого сдѣлать; хотѣли также поднять фонари, но прежде нежели успѣли ихъ приготовить, Бриджватеръ и Катонъ увидѣли уже опасность, и привели къ вѣтру на противные одинъ другому галсы.

хотя ночь была очень темная, но они хорошо могли рассмотреть, что боть выѣхалъ на гладкую воду. Потомъ спустили другое гребное судно, на которомъ два унтер-офицера и нѣсколько матросовъ проѣхали бурунами такъ же благополучно. Самый большой изъ катеровъ, на которомъ послѣ Капитанъ Флиндерсъ отправился въ Портъ Джаксонъ, находился подъ рострами, а потому и не спу-

«При второмъ или третьемъ ударѣ свалилась у насъ фок-мачта, и въ то же время проломило подводную часть, отчего трюмъ тотчасъ наполнился водою. Когда бурунь позволяла намъ смотрѣть къ вѣтру, тогда мы увидѣли Бриджватеръ и Катонъ въ разстояніи отъ насъ около кабельтова. Они приближались одинъ къ другому такъ скоро, что казалось, непременно должны были сойтися: это была для насъ роковая минута; мы пребывали въ глубокомъ молчаніи, и когда суда стали сходиться носами, мы едва выпускали дыханіе; они сблизились, и мы ожидали, что услышимъ ужасный трескъ, но скоро они, миновавъ другъ друга, стали расходиться. Катонъ шелъ къ NO, а Бриджватеръ къ Z. Наше собственное избавленіе зависѣло отъ цѣлости сихъ судовъ, и потому радость наша была чрезвычайно велика, когда мы увидѣли, что они избѣжали этой угрожавшей имъ опасности, но не надолго, ибо Катонъ набѣжалъ на рифъ въ разстояніи отъ насъ около двухъ кабельтововъ. Мы видѣли, какъ его повалило набокъ, и какъ мачты его въ ту же минуту упали за бортъ; но что еще съ нимъ случилось, темнота не позволила намъ рассмотреть.

«Взглянувъ на Бриджватеръ, увидѣли мы у него на мачтѣ огонь, изъ чего заключили, что онъ прошелъ рифъ, и потому первая наша мысль была, что онъ повернется и пришлетъ гребныя суда къ намъ на помощь. Но разсудивъ о нашемъ положеніи внимательнѣе, и представивъ себя на его мѣстѣ, мы заключили, что онъ не захочетъ, въ темную ночь и при свѣжѣмъ вѣтрѣ, подойти такъ близко къ рифу, а и того менѣе подвергнуть свои суда и людей очевидной гибели, пославъ ихъ въ буруны.

«Къ счастью нашему, шлюпъ повалило на сторону рифа, и потому валы, ударя въ выпуклую поверхность подводной части, перекатывались, не ломая и ничего не унося съ палубы, а тихая вода на противной сторонѣ подъ прикрытіемъ шлюпа представляла возможность спустить гребныя суда. Опытъ былъ

стили его, ибо безразсудно было бы такое покушеніе, отъ котораго не могло произойти вѣрной пользы, между тѣмъ, какъ опасность при спускѣ катера за бордъ была очевидна.

Не взирая на волненіе, безпрестанно въ шлюпъ ударявшее, онъ такъ плотно стоялъ на кораллахъ, что не было опасности, чтобъ его перетаскило чрезъ рифъ или разбило на немъ въ продолженіе ночи, а особливо когда про-

сѣланъ надъ четырехъ-весельною гигаю, и удался; но шестъ-весельный, боть отъ сильнаго движенія шлюпа, ударившись о лапу запаснаго якоря, повредился и наполнился водою.

«Такъ какъ шлюпъ нашъ былъ построенъ слабо и въ нехорошемъ состояніи, то и нельзя было надѣяться, чтобъ онъ могъ долго выдерживать претерпѣваемые имъ удары, и потому сочли за нужное облегчить его, чтобъ тѣмъ дать средство волненію выбросить его далѣе на банку, гдѣ онъ могъ бы лежать покойнѣе; но промѣривъ глубину, мы нашли на навѣтренной сторонѣ 17 сажень, а на рифѣ только нѣсколько футовъ, и какъ Г. Фоулеръ приказалъ было рубить гротъ и бизань-мачты и также отрубить якорь съ правой стороны, то я совѣтовалъ ему не облегчать шлюпа, чтобы при полной водѣ не перекинуло его черезъ рифъ на глубину, и не потонулъ бы онъ, какъ-то случилось со шлюпомъ Пандорою. Совѣтъ этотъ былъ принять.

«За тихую водсю у насъ подъ вѣтромъ находилась гряда буруновъ, а за ними море казалось покойнымъ, и потому очень было вѣроятно, что съ сей стороны гребныя суда могли подойти къ намъ безопасно, и если бъ извѣстіе о семъ могло быть сообщено Капитану Пальмеру (Бридgewater), то онъ могъ бы что нибудь сдѣлать для нашего спасенія. Будучи пассажиромъ, я не считалъ присутствія моего ни въ какомъ отношеніи нужнымъ на шлюпѣ, а потому и вызвался ѣхать на ягѣ для сообщенія Капитану Пальмеру вышеупомянутаго обстоятельства. На предложеніе мое Г. Фоулеръ согласился, и потому я, бросившись въ воду, доплылъ до гиги, которая держалась въ нѣкоторомъ разстояніи отъ шлюпа на веслахъ, чтобы не разбило ее у борта. Сквозь буруны выѣхали мы благополучно на гладкую воду, получивъ однако жъ два или три такіе всплеска, которые сава насъ не потопили. Осмотрѣвъ нашъ боть, нашелъ я, что у насъ не было ничго для отливанія воды, и только два весла съ другаго гребнаго судна; весла эти для гиги

ломило его на лѣвой сторонѣ, и когда замѣчено было, что отъ гибкости его онъ очень хорошо выдерживалъ удары буруна. Теперь бѣдствующіе стали разсуждать о лучшихъ средствахъ, могущихъ служить къ ихъ спасенію. Хотя они надѣялись, что шлюпъ до утра не развалится, и что по разсвѣтѣ они непременно будутъ спасены; но благоразуміе требовало на всякій случай принять заблаговременно

почти негодившихся. Въмѣсто настоящихъ четырехъ гребцовъ, были другіе три матроса, да подъ банками лежали спрятавшіеся слесарь, корабельный поваръ и одинъ солдатъ, которые не умѣли взять весла въ руки. Послѣднихъ заставилъ я выливать воду шляпами и башмаками, и мы погребли къ Бриджватеру, правя на его огонь, и держась подъ вѣтромъ буруновъ. Но какъ судно это шло отъ насъ, то я скоро примѣтилъ, что доколѣ оно не поворотитъ, труды наши будутъ бесполезны; да и тогда также сомнительно было, чтобъ съ двумя негодными веслами и съ перегруженнымъ яломъ, могли мы итти противъ волненія, когда бы вышли на вѣтеръ рифа, а потому я рѣшился держаться по близости шлюпа подъ вѣтромъ его, доколѣ Бриджватеръ не приблизится, и въ томъ намѣреніи, чтобъ быть въ готовности спасать людей, если бъ шлюпъ разбился прежде утра. Идучи назадъ, мы встрѣтили катеръ, который поправили кое-какъ бывшіе на немъ люди, отвалили безъ офицера, и сами не знали куда ѣхали. Я взялъ отъ нихъ третье весло, и приказалъ имъ держаться подлѣ насъ до утра. Тутъ нашли мы коралловое дно и такую малую глубину, что вода не покрывала человѣка.

«Я хотѣлъ было достигнуть шлюпа въ бродѣ, чтобъ извѣстить оставшихся тамъ о цѣлости гребныхъ судовъ и о рифѣ; но бурнъ и темнота ночная пресѣкли всякое между нами сообщеніе до утра. На шлюпѣ между тѣмъ жгли каждыя полчаса фалшфейеры для показанія своего мѣста Бриджватеру; но его огня мы на ботахъ въ одиннадцать часовъ уже не видали, а со шлюпа перестали его видѣть въ два часа пополудни. Въ это время, казалось, былъ отливъ, и шлюпъ лежалъ гораздо покойнѣе, такъ, что уже не было опасности, чтобъ его разбило до разсвѣта; но чтобъ быть въ готовности къ слѣдующему приливу, Лейтенантъ Фоулеръ приказалъ въ продолженіе ночи слѣзать плотъ изъ запасныхъ стенокъ, реевъ и проч., при-

мѣры. Тихая вода подѣ вѣтромъ заставляла ихъ думать, что они находились на такомъ же узкомъ рифѣ, какихъ много видѣли въ прошломъ году, и если случится большой приливъ, то, не смотря на то, что шлюпъ сѣлъ плотно и налился водою, сильное теченіе, какое и прежде испытали они, стремленіемъ своимъ сорветъ его съ рифа. Дабы шлюпъ лежалъ покойнѣе, срубили они стѣнги, но

вязавъ къ нему кругомъ короткіе концы веревокъ (*), за которые можно было бы держаться, и на плоту же привязали бочку прѣсной воды, большой ящикъ съ съѣстными припасами, секстантъ и журналы Инвестигатора.

«Между тѣмъ мы на своей гигѣ чрезвычайно перезаблѣли, ибо вѣтеръ отъ ZO былъ холодной и дулъ свѣжо. Кромѣ того, нечаянная переменѣна въ нашемъ положеніи и неизвѣстность что сдѣлалось съ Катонѣмъ и даже съ Бриджватерѣмъ, навели на насъ чрезвычайный ужасъ. Въ продолженіе этой длинной ночи, я наиболѣе занимался размышленіемъ о способахъ, какъ бы спасти людей въ случаѣ, если мы уже не увидимъ Бриджватера, но не открывалъ моихъ мыслей бывшимъ со мною служителямъ, чтобы не привести ихъ въ отчаяніе, а напротивъ говорилъ съ ними, какъ мы поутру переедемъ всѣ на иомянутае судно, и какимъ образомъ будемъ продолжать путь въ Англію.

«Несчастнаго Катона мы совсѣмъ не могли видѣть; но послѣ узнали, что Канитанъ Паркъ, встрѣтивъ Бриджватеръ, шедшій ему контра-галсомъ, обождалъ садить гротъ, и спустился немного. Если бѣ онъ настоялъ въ намѣреніи пройти на вѣтрѣ, то оба судна вмѣстѣ стали бы на рифѣ; но его присутствіе духа дало способъ Бриджватеру итти выше буруновъ и избѣжать угрожавшаго ему крушенія. Катонъ сталъ на конецъ камня, вошедшаго въ него противъ фокъ-мачты, повалился къ вѣтру, и тѣмъ подвергнувъ декъ дѣйствию волнъ, которыя въ короткое время переломали у него всю палубу, трюмъ и все, что на нихъ ни находилось унесли въ море. По всему судну оставалось одно только мѣсто для убѣжища служителей на лѣвыхъ русленяхъ, гдѣ они всѣ сидѣли плотно стиснувшись, и большая часть въ однихъ рубашкахъ. При всякомъ удареніи вала судно поворачивалось на камнѣ съ такимъ содро-

(*) Въ такихъ случаяхъ лучше всего употреблять сѣзны. *Прем. Парев.*

мачты рубить опасались, чтобъ облегчивъ его не подвергнуть себя тому самому бѣдствію, котораго столь много страшились.

Два обстоятельства особенно благопріятствовали имъ утвердить шлюпъ неподвижно на рифѣ; они ими и воспользовались: первое, канаты были привязаны и якоря готовы, ибо эту осторожность считали необходимою на пути до

ганіемъ, что они всякую минуту ожидали, что корма, погрузившаяся уже въ воду, отвалится. Въ этомъ отчаянномъ положеніи нѣкоторые изъ экипажа прииязали себя къ корабельнымъ членамъ; другіе держались за нантъ-путенсы и юнфера или схватившись другъ за друга. Такимъ-то образомъ Капитанъ Паркъ и экипажъ его провели ночь: нся надежда ихъ состояла въ томъ, что бакъ судна уцѣлѣтъ до утра, и тогда Бриджватеръ приплетъ за ними свои гребныя суда, а Парпойсъ они считали погибшимъ, доколѣ не увидали сигнальныхъ его огней.

«При самомъ разсвѣтѣ я подѣхалъ къ шлюпу, и взялъ на него посредствомъ упавшихъ мачтъ. Весь экипажъ находился въ спокойномъ расположеніи духа, увидѣвъ, что шлюпъ выдержалъ такъ хорошо удары волнъ, и что гребныя суда были цѣлы, ибо гигу они считали уже погибшею по словамъ кого-то изъ служителей, который будто бы видѣлъ, какъ она была залита бурунами. Колъ скоро насталъ дневной свѣтъ, намъ открылась сухая, песчаная банка иъ разстояніи отъ насъ около полумили. Она была довольно пространна для помѣщенія насъ всѣхъ съ припасами, кои могли мы спасти съ кораблей. Удольствіе наше, при открытіи сего убѣжища, скоро увеличилось еще появленіемъ идали Бриджватера, который шелъ прямо къ намъ; но съ другой стороны Катонъ представлялъ нашему изору трогательное явленіе: часть бака и бушпритъ его не были покрыты водою, и съ нихъ-то служители махали намъ и изывали о помощи.

«Рифъ казался съ милою ширною, и протягивался по направлению О и W доколѣ съ палубы шлюпа достигало зрѣніе, но въ немъ примѣтны были широкія и поиндимуму довольно глубокія отверстія, сквозь которыя Бриджватеръ могъ удобно пройти и подъ иѣтромъ рифа, станъ на якорь, послать шлюпки для забранія людей съ разбитыхъ судовъ. Сказать мое мнѣніе Г. Фоулеру, я оставилъ его съ людьми заниматься до-

Тимора, а второе, къ счастью, также случилось, что гротъ-мачта была сдѣлана изъ синяго гумаваго дерева, которое, какъ и почти всѣ дерева Новаго Валиса, по удѣльной своей тяжести, гораздо тяжелѣе воды. Когда это обстоятельство было принято въ соображеніе, то ясно оказалось, что для облегченія шлюпа, и для утвержденія его неподвижно

ставаніемъ изъ трюма прѣсной воды и съѣстныхъ припасовъ, а самъ на гигѣ отправился на банку, чтобъ быть въ готовности тотчасъ ѣхать на Бриджватеръ, когда онъ приблизится, и объяснить Капитану Пальмеру, какимъ образомъ удобнѣе ему забрать экипажи и нѣкоторые снаряды съ нашихъ судовъ. Но онъ вскорѣ послѣ того поворотилъ на другой галсъ, и мы уже болѣе его не видали во весь день.

«На банкѣ я нашелъ множество яицъ морскихъ птицъ: это показало намъ, что приливъ никогда ея не покрываетъ. Я тотчасъ отправилъ гигу съ этимъ радостнымъ извѣстіемъ къ Лейтенанту Фоулеру, который, увидѣвъ, что Бриджватеръ къ намъ не приближался, послалъ ботъ къ Катону, велѣвъ ему держаться подлѣ него на веслахъ, ибо бурунъ не позволялъ пристать. Тогда Капитанъ Паркъ и его экипажъ, бросаясь въ воду, выплывали сквозь буруны на ботъ: нѣкоторые употребляли для сего куски деревьевъ или доски. На Парпойсѣ накормили ихъ и дали имъ одежду. Изъ этого экипажа многіе были ушибены объ камень, а трое молодыхъ матросовъ утонули. Одинъ изъ нихъ служилъ только въ четырехъ путешествіяхъ, и въ каждомъ изъ нихъ терпѣлъ кораблекрушеніе: горькую свою участь оплакивалъ онъ во всю ночь, какъ преслѣдуемый и гонимый судьбою несчастливецъ, который повсюду влекъ за собою злополучіе.

«Въ малую воду, бывшую тогда около двухъ часовъ по полудни, рифъ осушился почти до самаго шлюпа: тогда какъ офицеры, такъ и нижніе чины, занялись съ неутомимымъ прилежаніемъ переноскою на него съѣстныхъ припасовъ и одежды, которые на банку перевозили на гребныхъ судахъ, ибо глубина около ея на нѣкоторое разстояніе была въ нѣсколько футовъ. До наступленія темноты свезли мы на банку пять бочекъ воды, нѣсколько муки, солонину, пшено, крѣпкіе напитки и всѣхъ свиней и барановъ, избавившихся отъ потопленія. Къ ночи всѣ до одного человѣка съ обоихъ судовъ были на

на одномъ мѣстѣ, пужно было отдать якоря, и срубить мачты, что и было сдѣлано.

Около полуночи буруны сдѣлались меньше, и очень было примѣтно, что въ это время вода шла на убыль. Они тогда увѣрились, что шлюпъ ихъ до утра выдержитъ удары волнъ, и они будутъ спасены гребными судами съ Бриджватера.

Нѣкоторые изъ матросовъ Катона явились въ офицерскихъ мундирахъ, давнихъ нмъ на шлюпѣ, и я съ удовольствіемъ видѣлъ, что матросы наши не считали положеніе свое столь худымъ или опаснымъ, чтобъ не повеселиться и не пошутить, по своему обыкновенію, на счетъ новоприведенныхъ. Тѣ изъ нихъ, коимъ спасли какое нибудь платье или одѣяло, охотно дѣлились съ неимѣющими ихъ; и мы легли спать на песокъ довольно въ спокойномъ расположеніи духа, будучи весьма утомлены работою, и во всю ночь ни одинъ человѣкъ не испустилъ жалобнаго стона или вздоха, кромѣ нѣкоторыхъ матросовъ съ Катона, которые были ушибены или ранены объ каменья.

«Два наши катера и гигу вытащили мы на берегъ за черту полной воды; но ночной приливъ, поднявшись выше, нежели какъ мы ожидали, унесъ гигу, которая не была достаточно укрѣплена, и тѣмъ причинилъ намъ чувствительную потерю. Поутру мы съ удовольствіемъ увидѣли, что шлюпа нашего еще не разбило, и что его принесло далѣе на рифъ, но Катонъ развалился, и кромѣ одной части его кормы ничего не было видно, а обломокъ перенесло черезъ рифъ и прибило къ берегу нашей банки. Бриджватера мы вовсе не видали, и многіе изъ насъ опасались, не погибъ ли онъ.

«Для лучшаго сохраненія порядка и подчиненности между служителями шлюпа Катона и пассажирами съ Инвестигатора, столь нужныхъ въ нашемъ положеніи и обстоятельствахъ, необходимо должно было соединить ихъ, и поставить подъ начальство одного общаго всѣмъ командира. И какъ уже шлювъ Парпойсъ погибъ невозвратно, слѣдственно положеніе командира и служителей его во всемъ сдѣлалось одинаковымъ съ положеніемъ пассажировъ, то я, какъ старшій офицеръ на банкѣ, считъ себя въ правѣ и въ обязанности принять начальство надъ всѣми. О намѣреніи моемъ я объявилъ Лейтенанту Фоулеру, и онъ, признавая справедливость сего требо-

Экипажъ шлюпа и посреди самыхъ опасныхъ минутъ не переставалъ помышлять объ участи своего сопутника (Катопа), котораго считалъ онъ гораздо въ опаснѣйшемъ состояніи, нежели въ какомъ находился самъ, въ чемъ по разсвѣтѣ и удостовѣрился: онъ былъ окруженъ страшнымъ буруномъ, который, такъ сказать, раздиралъ его на части. Въ продолженіе ночи экипажъ шлюпа временно

ванія, тотчасъ согласился. Капитанъ Паркъ также, со всѣмъ своимъ экипажемъ, поступилъ подъ мою команду. Тогда, собравъ всѣхъ на вершину банки, я объявилъ имъ о распоряженіи, и приказалъ служителей Катона расписать по артелямъ экипажа шлюпа.» Здѣсь Капитанъ Флиндерсъ упоминаетъ о нѣкоторыхъ хозяйственныхъ распоряженіяхъ, для продовольствія и содержанія команды имъ сдѣланныхъ, а потомъ продолжаетъ:

«На самомъ высокомъ мѣстѣ банки поставили мы и укрѣпили вмѣсто флагштока марса-рей, на которомъ подняли большой кормовой флагъ гюйсомъ внизъ, какъ сигналъ Бриджватеру, что мы терпимъ бѣдствіе, и имѣемъ нужду въ его помощи. Мы надѣялись, что если съ нимъ не случилось ни какого несчастія, то онъ прійдетъ къ намъ на помощь, лишь только вѣтеръ будетъ умѣреннѣе; но, при всемъ томъ, я счелъ за нужное распоряжать и дѣйствовать такъ, какъ будто бы мы не имѣли надежды ни на какое пособіе: послѣдствія оправдали мои предположенія.»

Здѣсь Капитанъ Флиндерсъ обвиняетъ Капитана Пальмера, что онъ, будучи въ состояніи спасти экипажъ обоихъ судовъ, не оказалъ имъ ни какого пособія, и пошелъ прямо въ Батавію, а по прибытіи въ Калькутту, обпародовалъ ложное извѣстіе о ихъ погибелѣ, и старался оправдать себя. Между тѣмъ, одинъ изъ его штурмановъ, выпискою изъ корабельнаго журнала, доказалъ, что Пальмеръ могъ подать помощь и спасти бѣдствовавшихъ, но не хотѣлъ отъ трусости, въ чемъ и Капитанъ Флиндерсъ его обвиняетъ, приложивъ въ примѣчаніяхъ своего путешествія извѣстіе Пальмера, напечатанное въ Калькутскихъ газетахъ, и выписку изъ журнала штурмана Вилліамса. Обвиненіе свое заключаетъ Флиндерсъ слѣдующими словами: «Таковъ былъ поступокъ Г. Пальмера къ шлюпу Его Величества Парпойсу и къ кораблю Катону, экипажи коихъ онъ оставилъ на погибель тогда, когда могъ спасти ихъ; но офицеры и служи-

жегъ фалшфейеры, и тѣмъ нѣсколько ободрялъ бѣдствовавшихъ на Катонѣ.

По разсвѣтѣ увидѣли, что два гребныя судна, отправившіяся со шлюпа въ ночи, находились подлѣ него, а Бриджватеръ былъ отъ рифа въ нѣкоторомъ разстояніи, и шелъ къ нимъ, но вскорѣ послѣ того поворотилъ и пошелъ прочь, а какъ тогда вѣтеръ былъ весьма свѣжій, то поступокъ этотъ они сочли за мѣру благоразумной осторожности. Къ большому ихъ удивленію и радости, пашли они, что кораблекрушеніе ихъ случилось по близости коралловой банки, которая никогда не покрывается водою, и на которую при отливѣ они весьма удобно могли выйти.

Приготовившись оставить шлюпъ, они, въ продолженіе дня, нѣсколько разъ ѣздили на банку, перевозя туда необходимыя потребности жизни. Здѣсь рѣшились они дожидаться времени, когда хорошая погода позволить Бриджватеру прійти къ нимъ на помощь. Между тѣмъ послали они къ Катону гребныя суда, которыя однако жъ, по причинѣ буруновъ, не могли къ нему пристать, но только принимали къ себѣ тѣхъ изъ экипажа, кои достигали ихъ сквозь бурунъ. Около одиннадцати часовъ утра всѣ офицеры и служители этого судна были уже на шлюпѣ: они могли спастись съ величайшимъ трудомъ и опасностью. Трое изъ нижнихъ чиновъ утонули, а многіе потерпѣли ушибы и получили раны отъ коралловъ, когда пробивались бурунами.

тели этихъ двухъ судовъ достигли благополучно своего отечества; между тѣмъ, какъ Г. Пальмеръ, съ кораблемъ своимъ Бриджватеромъ, отправившись изъ Бомбея въ Европу, погибъ безъ вѣсти, и теперь уже нѣсколько лѣтъ объ нихъ ничего неслышно. Какія ужасныя мысли должны были терзать духъ Г. Пальмера, когда корабль его, погружаясь въ морскую бездну, напоминалъ ему о Парпойсѣ и Катонѣ!»

Потомъ Капитанъ Флиндерсъ описываетъ подробно пребываніе свое на банкѣ, плаваніе его на гребномъ суднѣ въ Портъ Джаксонъ, и возвращеніе съ помощью. Все это, только въ сокращенномъ видѣ, описано въ этой книгѣ, а потому я сего здѣсь не помѣщаю.

Прим. Перев.

Мѣсто будущаго ихъ пребыванія находилось только въ полумилѣ разстоянія отъ шлюпа, и потому они весьма удобно могли имѣть съ нимъ частое сообщеніе: въ продолженіе дня успѣли перевезти множество нужныхъ имъ вещей, и ночью спали послѣ трудовъ и усталости довольно покойно, не смотря нато, что твердый кораллъ, составлялъ ихъ постели.

Рано поутру слѣдующаго дня они начали съ большимъ усердіемъ перевозить со шлюпа все, что только могли. Къ счастью нашли они его еще цѣлымъ, хотя онъ былъ очень старъ и ветхъ; напротивъ того, Катона не осталось и слѣдовъ, не смотря на прочность и хорошую его постройку (*). Изъ запаснаго рангоута и парусовъ слѣлали они палатки для защиты себя отъ зноя и дождя; холоду же большаго, кромѣ первой ночи, никогда не ощущали. Посредствомъ плотовъ и гребныхъ судовъ они скоро перевезли на берегъ всѣ съѣстные припасы, коихъ количества, кромѣ сухарей, достаточно было имъ на четыре мѣсяца. Они были весьма счастливы, что успѣли спасти столько, ибо при теперешнемъ положеніи, когда Бриджватеръ оставилъ ихъ, и когда числомъ ихъ было болѣе осьмидесяти человекъ, они не могли обойтись безъ сего пособія.

Такимъ образомъ, переправивъ на берегъ со шлюпа всѣ до послѣдняго куска съѣстные припасы и всѣ другіе снаряды и вещи, какіе только было можно, стали они помышлять о дальнѣйшемъ спасеніи. На сей конецъ рѣшено было исправить стоявшій подъ росторами большой катеръ, слѣлать на немъ палубу, и во всѣхъ частяхъ такъ приспособить и вооружить его, чтобъ онъ могъ предпринять

(*) Причина очевидна: Парпойсъ упалъ подъ вѣтеръ, и валы, ударя въ выпуклость подводной части, раздѣлялись и перекатывались чрезъ него, а Катонъ повалился на вѣтеръ, слѣдовательно валы всею своею толщею били къ палубу, и, такъ сказать, раздирали ее. Въ подобныхъ сему несчастіяхъ капитанъ долженъ употребить всѣ средства, буде возможно, чтобъ корабль повалился подъ вѣтеръ.

путешествіе въ Портъ Джаксонъ. Въ слѣдствіе сего, въ десятый день послѣ кораблекрушенія, Капитанъ Флиндерсъ, взявъ съ собою троихъ чиновниковъ и нужное число сильныхъ, здоровыхъ гребцовъ, отправился въ путь. Но прежде отбытія своего сдѣлалъ онъ слѣдующія распоряженія: Первое, тотчасъ велѣлъ заложить и строить со всевозможною поспѣшностью ботъ въ 18 или 20 тоновъ, чтобы въ случаѣ гибели его катера, было на чемъ спастись имъ. Второе, если чрезъ шесть недѣль онъ не возвратится, то вновь построенный ботъ долженъ отправиться въ Портъ Джаксонъ, забравъ столько людей, сколько можно съ безопасностью помѣстить въ немъ; если же всѣ помѣстятся, то забрать и всѣхъ, кромѣ одного офицера и гребцовъ малаго катера. Третье, этотъ офицеръ и гребцы съ малымъ катеромъ, имѣя довольно съѣстныхъ припасовъ, должны, по отправленіи бота, пробыть на банкѣ шесть или восемь недѣль, и если чрезъ это время никто къ нимъ на помощь не прибудетъ, тогда уже ѣхать имъ на катерѣ въ Портъ Джаксонъ, забравъ съ собою всѣ карты, журналы, бумаги и проч., которыя должно всѣми мѣрами стараться сохранить въ цѣлости. Эти предосторожности были весьма нужны, ибо переплыть 800 миль по морю, на гребномъ суднѣ, имѣвшемъ только 26 футъ длины, значило не мало!

Распорядивъ все такимъ образомъ, Капитанъ Флиндерсъ, сопровождаемый искреннѣйшими желаніями своихъ товарищей объ успѣхѣ его предпріятія, отправился въ путь. Оставшіеся на банкѣ не спускали глазъ съ его шлюпки, доколѣ она находилась въ виду. Между тѣмъ они немедленно устроили нильцу, поставили кузницу, и приготовили все нужное къ закладкѣ новаго бота.

Небольшой островъ, находившійся отъ нихъ на Отъ въ разстояніи около девяти или десяти миль, обратилъ на себя ихъ вниманіе, а потому, вскорѣ по отъѣздѣ Капитана Флиндерса, Лейтенантъ Фоулдеръ на оставшемся катерѣ посѣтилъ его, и нашелъ, что онъ былъ гораздо больше и совершеннѣе образованъ, нежели банка, на которой они находились: онъ имѣлъ около мили въ окружности; морскія птицы водились на немъ въ большомъ количествѣ, и временно пока-

зывались черепахи. Островъ этотъ былъ покрытъ довольно толстымъ слоемъ растительной земли, по коей текъ ручей свѣжей воды; вода эта однако жъ содержала въ себѣ столько примѣси селитры, что не годилась для употребленія. Птицы прилетали туда выводить дѣтей, и доставили случай нашимъ странникамъ сдѣлать хорошій запасъ свѣжихъ яицъ. Въ первую свою поѣздку на островъ они наполнили катеръ птицами и яицами, и поймали одну черепаху. Такая удача возбудила въ нихъ охоту почаще навѣщать островъ. Около сего же времени они имѣли такой проливной дождь, что принуждены были встать съ постелей, но за это безпокойство онъ вознаградилъ ихъ, давъ способъ собрать количество прекрасной свѣжей воды, достаточное на двѣ недѣли.

Хотя состояніе ихъ жизни на небольшой коралловой банктѣ, среди необозримаго океана, было не очень хорошо, но утѣшая взаимно другъ друга, они были весьма покойны и прилежно занимаясь своимъ дѣломъ, работали съ такимъ успѣхомъ, что до истеченія шести недѣль судно ихъ, назвавшее Ресурсъ (*), было готово къ спуску.

Наконецъ 7-го Октября около полудня, усмотрѣли они къ востоку судно подъ парусами; спустя нѣсколько времени увидѣли другое, а потомъ и третье. Восторгъ ихъ при семъ явленіи лучше можно вообразить, нежели описать. Какъ велика была радость претерпѣвшихъ кораблекрушеніе и находившихся на банктѣ мореходцевъ, столько же удивились прибывшіе для спасенія ихъ, когда увидѣли шкуну въ двадцать тоновъ, построенную и вооруженную въ столь краткое время, на пустомъ клочкѣ коралла и песку; ибо шкуна ихъ Ресурсъ въ тотъ день ходила къ Черепаховому Острову для испытанія.

Эти три судна (Ролла, прибывшій съ преступниками, и Франсисъ и Кумберландъ, шкуны принадлежащія колоніи) были отправлены изъ Порта Джаксона въ слѣдствіе прибытія туда Капитана Флиндерса (**).

(*) Resource: пособие или подспорье.

Прим. перев.

(**) Въ послѣдствіи этого повѣствованія авторъ описываетъ, какъ были взяты съ банки и размѣщены по судамъ офицеры

***Потеря англійскаго 38-ми-пушечнаго фрегата
Эталіона, разбившагося на французскихъ бе-
регахъ, ночью 24-го Декабря 1799 года.***

Какъ прискорбно и горестно должно быть для усерднаго, дѣятельнаго офицера, находящагося въ службѣ своего отечества, отъ котораго онъ льстился получить почести и награды, вдругъ сдѣлаться принужденнымъ, не только прекратить свое служеніе, но и лишиться корабля, коимъ начальствовалъ съ похвалою! Такова была участь Капитана Кларка Сарля, командира 38-ми-пушечнаго фрегата Эталіона, претерпѣвшаго крушеніе на берегахъ французскихъ. Повѣствованіе объ этомъ мы сообщимъ въ собственныхъ его словахъ.

и служители, и какимъ образомъ и когда возвратились они въ Англію, но какъ это описаніе не имѣетъ ни какой связи съ кораблекрушеніемъ, то я оное выпустилъ.

Причиною этого кораблекрушенія были два обстоятельства, первое: когда съ судовъ усмотрѣли банку или рифъ, столь обыкновенные въ этой части океана, то, не взирая на это, пустились плыть въ темную ночь при свѣжѣмъ вѣтрѣ, имѣя причину ожидать, что по близости должны быть еще подобныя рифы, что и случилось. Второе: изъ описанія видно, что у нихъ впередъ смотрѣли только съ бака, а на фока-реѣ и на форъ-салингѣ никого не было; это такая ошибка, какой никакъ нельзя было ожидать отъ англійскихъ мореходцевъ. Въ свѣжій вѣтеръ, когда, какъ морскіе говорятъ, бѣгаютъ зайчики, ночью никакъ нельзя усмотрѣть буруновъ, иначе какъ будучи весьма къ нимъ близко, когда, можетъ быть и избѣжать ихъ уже невозможно. Но слышны они бываютъ на большое разстояніе, только не съ бака, ибо шумъ, происходящій отъ воды при ходѣ корабля, заглушаетъ тотъ, который производятъ буруны, а съ фока-рея или съ форъ-салинга, при совершенной тишинѣ на кораблѣ, можно ихъ слышать, и тотъ скорѣе разслушаетъ, кто привыкъ къ нимъ, находясь часто у береговъ океанскихъ.

На англійскихъ военныхъ судахъ въ ночное время, подходя къ сомнительнымъ берегамъ, всегда имѣютъ людей на фока-реѣ и форъ-марса-реѣ для слушанія прибрежнаго прибоя.

Прим. перес.

«Въ четыре часа по полудни мысъ Леклёръ находился отъ насъ въ трехъ или четырехъ лигахъ на OZtO. Мы держались, лавируя, у Мыса Св. Матвѣя въ томъ намѣреніи, чтобъ поутру вылавировать на вѣтеръ для осмотра, въ какомъ положеніи находится непріятельскій флотъ (въ Брестѣ); и тѣмъ болѣе мнѣ хотѣлось это сдѣлать, что, какъ я былъ увѣренъ, не представлялось случая осматривать его съ 18-го Декабря, то есть съ того дня, когда крѣпкій вѣтеръ принудилъ фрегатъ Физгардъ, Сильфъ и насъ удалиться отъ береговъ; и я зналъ, что Физгардъ не могъ еще занять своего поста. Въ восемь часовъ вечера я отдалъ вахтенному лейтенанту и лопману (*) нужныя приказанія, и велѣлъ держать фрегатъ, въ продолженіе ночи, въ приличномъ безопасномъ положеніи; увѣдомлять меня о всякой перемѣнѣ вѣтра и погоды, и когда лопманъ сочтетъ за нужное поворачивать, а также при концѣ каждой вахты, доносить мнѣ, въ какомъ положеніи будетъ находиться фрегатъ въ разсужденіи маяка на Мысѣ Св. Матвѣя, какъ то всякую ночь, по заведенному обыкновенію, у меня дѣлалось. Въ это время (восемь часовъ) маякъ отстоялъ отъ насъ на OtN, въ разстояніи около трехъ лигъ, и фрегатъ шелъ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ при вѣтрѣ отъ ZO подъ марселями, съ тремя рифами взятыми, форъ-стенги-стакселемъ и апселемъ, имѣя ходу полтора узла. Въ половинѣ одиннадцатаго часа, по желанію лопмана, мы поворотили чрезъ фордевиндъ на другой галсъ. Въ полночь вышепомянутый маякъ находился на NOtO, въ трехъ или четырехъ лигахъ. Тогда Лейтенантъ Джонсей донесъ мнѣ, что вѣтеръ очень стихъ, и я приказалъ отдать по одному рифу у марселей, и приготовить кливеръ, чтобъ можно было тотчасъ поднять его въ случаѣ надобности. Въ половинѣ втораго часа по полуночи маякъ былъ отъ насъ на ONO, въ разстояніи отъ пяти до семи миль; въ это время вах-

(*) Въ прошедшую войну на всѣхъ англійскихъ военныхъ судахъ, употреблявшихся къ блокадѣ французскихъ портовъ, находилось по одному искусному, знающему французскіе берега, лопману изъ эмигрантовъ.

Прим. перев.

тепный Лейтепантъ Квилимъ увѣдомилъ меня, что лоцманъ совѣтуетъ опять поворотить и идти лѣвымъ галсомъ до четырехъ часовъ, потому что вѣтеръ былъ тихъ и ходу мало. Но спустя десять минутъ послѣ трехъ часовъ, когда фрегатъ прошелъ не болѣе двухъ миль отъ поворота, и когда маякъ былъ еще видѣнъ на NOto (въ это время ночь была темная), усмотрѣли мы передъ носомъ, вплоть подлѣ насъ, каменья. Начавъ поворачивать, чтобъ избѣжать ихъ, мы стали на мель. Я тотчасъ выскочилъ на шканцы, велѣлъ вызвать всѣхъ людей наверхъ, приказалъ отливать воду помпами, а штурмана послалъ кругомъ промѣривать. Потомъ велѣлъ вылить прѣсную воду, бросить пушки за бортъ, и употребить всѣ средства, чтобъ снять фрегатъ съ мели. Въ четыре часа стало его бить на каменьяхъ весьма крѣпко, и отбило ахтеръ-штевень; тогда сдѣлали мы сигналъ Сильфу, что терпимъ бѣдствіе. Въ шесть часовъ утра фрегатъ повалился на правую сторону, и залился водою. На разсвѣтѣ, увидѣвъ Даная, Сильфъ и катеръ Нимродъ, сдѣлали сигналъ прислать на помощь гребныя суда. Въ девять часовъ Лордъ Пробе (*) самъ пріѣхалъ къ намъ съ двумя гребными судами, и одно судно съ Сильфа; въ это время вода была уже выше подвѣтреннаго шкафута, и большая часть кормы совсѣмъ покрылась ею. Гребныя суда съ великимъ трудомъ и опасностью могли приблизиться къ фрегату, по причинѣ большаго буруна, ходившаго на каменьяхъ. Въ одиннадцать часовъ, когда уже весь экипажъ былъ перевезенъ съ фрегата, первый лейтенантъ, по моему приказанію, зажегъ его, а штурманскій помощникъ Баллингаль срубилъ мачты. Когда это было сдѣлано, и морскіе офицеры и штурманъ сошли на оставшееся при насъ гребное судно, тогда и я оставилъ фрегатъ. Что я чувствовалъ во все время этого несчастнаго приключенія, а особливо въ ту минуту, когда принужденъ былъ оставить фрегатъ, только тѣ могутъ представить себѣ, которые бывали въ подобномъ моему положеніи!

«Я желалъ бы лучше при какомъ нибудь другомъ слу-

(*) Командиръ фрегата Даная.

Прим. перев.

чаѣ свидѣтельствовать о достоинствѣ, искусствѣ и усердіи служившихъ подъ моимъ начальствомъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ; но если уже такъ сдѣлалось, то я долженъ сказать, что оказанныя ими, при семъ кораблекрушеніи, расторопность, искусство, послушаніе и неустрашимость заслуживаютъ величайшую похвалу.

«Здѣсь я долгомъ считаю замѣтить, что по причинѣ краткости дней въ это время года, нѣтъ другого способа для наблюденія за движеніями непріятельскаго флота въ Брестѣ, какъ только во всю ночь держаться у Мыса Св. Матѣя; я не признаю нужнымъ упоминать, сколь трудно и неблагонадежно опредѣлять разстояніе мѣстъ по огнямъ, на нихъ видимымъ (*), слѣдовательно и заключать по нимъ о мѣстѣ корабля безъ настоящаго пеленга, котораго темнота ночная употреблять не позволяетъ; и хотя румбъ, на какой видѣнъ маякъ, можетъ руководствовать для избѣжанія черныхъ камней и паркета; но въ отношеніи къ опасностямъ, происходящимъ отъ камней Сѣйнтс (Saints), онъ бесполезенъ. Довольно сказать, что ни я, ни штурманъ, ни лоцманъ не ожидали, чтобы огонь на маякѣ Св. Матѣя могъ быть видѣнъ въ 18-ти миляхъ разстоянія, въ коемъ мы отъ него находились, когда стали на мель. Огонь тогда былъ видѣнъ такъ ясно, что казался не далѣе десяти или одиннадцати миль: это могутъ засвидѣтельствовать всѣ офицеры фрегата. Здѣсь кстати замѣтить, что штурманъ Нимрода, который нѣсколько лѣтъ

(*) Англичане почти никогда не употребляютъ кръсь-пеленговъ, и рѣдко опредѣляютъ мѣсто свое обыкновенными пеленгами, но всегда по румбу и глазомѣрному разстоянію. Этотъ способъ хорошъ въ дневное время, ибо навыкшій глазъ не сдѣлаетъ большой ошибки, а особливо, если берегъ не слишкомъ высокъ; но по ночамъ онъ крайне ненадеженъ и опасенъ, потому что малѣйшая перемѣна въ атмосферѣ производитъ удивительное дѣйствіе надъ явленіемъ огней: въ чистую, сухую погоду огонь кажется близко, но тотъ же самый огонь, при небольшой сырости, чрезвычайно какъ отдалется для зрѣнія, и потому судить о разстояніи по огнямъ должно съ большою осторожностью.

Прим. перев.

служилъ во флотѣ при блокадѣ Бреста, въ эту ночь также обманулся огнемъ этого маяка, и зашелъ между каменьевъ въ небольшомъ отъ насъ разстояніи, но былъ столько счастливъ, что вышелъ, не претерпѣвъ ни какого важнаго поврежденія. Я увѣренъ, что истину сего мнѣнія могутъ подтвердить всѣ офицеры, служившіе на корабляхъ, блокировавшихъ Брестъ, а свидѣтельство ихъ послужитъ удостовѣреніемъ, что желаніе мое держаться по близости Мыса Св. Матѣя происходило единственно отъ ревности и усердія, съ какими я хотѣлъ исполнить данныя мнѣ предписанія.»

Крушеніе англійскаго лингійнаго корабля Роменей, подѣ начальствомъ Капитана Кольвиля, случившееся у острова Текселя, 19-го Ноября 1804 года.

Лучшимъ описаніемъ сего кораблекрушенія послужитъ собственоручное письмо командира корабля, Капитана Кольвиля, подписанное въ Гельдерѣ (въ сѣверной Голландіи) 21-го Ноября 1804 года. Вотъ оно:

«Съ чувствами величайшей горести и соболѣзнованія, коихъ въ полной мѣрѣ я изъяснить не въ состояніи, долженъ я извѣстить васъ о потерѣ корабля Его Величества Роменей, послѣдовавшей 19-го числа сего мѣсяца на юго-западной сторонѣ мелей, называемыхъ Гааксъ (*). Несчастіе это случилось отъ ошибки лоцмановъ (**), не

(*) Нааксъ: такъ называется банка, имѣющая около пятнадцати миль длины; лежитъ она противъ западной стороны Текселя и входа въ Гельдерѣ.

Прим. перев.

(**) На англійскихъ корабляхъ, служащихъ въ Сѣверномъ, или Нѣмецкомъ Морѣ, находится по два лоцмана; ибо сильные приливы у береговъ, имѣющіе нѣкоторое вліяніе и на воды вдали отъ оныхъ, и множество мелей дѣлаютъ плаваніе по немъ безъ опытныхъ людей весьма опаснымъ: опытные люди могли бы всегда звать мѣсто корабля по глубинѣ и свойству дна.

Прим. перев.

смотря на предосторожность, нами взятую постояннымъ промѣриваніемъ глубины отъ самаго Ярмута, откуда пошли мы въ девять часовъ утра 18-го числа.

«За нѣсколько минутъ до нашествія корабля на мель, я былъ увѣренъ, что мы находимся на краю банки Бродъ-фортинсъ (*). Бросивъ тогда лотъ, лопманы совѣтовали продолжать курсъ къ берегу, подъ тѣми же парусами, какіе мы тогда имѣли, то есть подъ дву-рифленными марселями и форъ-стенги-стакселемъ, при вѣтрѣ отъ ZZW, доколѣ не прійдемъ на глубину 10-ти или 11-ти сажень. На это я возразилъ, что при такой туманной погодѣ неблагоприятно искать близъ береговъ Контръ-Адмирала Русселя, къ коему, въ силу данныхъ мнѣ предписаній, я долженъ былъ присоединиться, и потому мы стали поворачивать отъ берега чрезъ фордевиндъ; но во время самаго поворота, увидѣли сквозь пасмурность къ OtN большой корабль, повидимому стоявшій на якорѣ. Тогда мы стали править къ нему, чтобъ лучше его рассмотреть; но не пройдя симъ курсомъ, подъ прежними парусами, болѣе четырехъ или пяти минутъ, рассмотрѣли, что это было большое купеческое судно, стоявшее на мели. Лопманы въ это время совѣтовали тотчасъ привести бейдевиндъ на лѣвый галсъ; но корабль, не успѣвъ прійти къ вѣтру, сталъ на мель. Вѣтеръ, между тѣмъ, усиливался, нашелъ густой туманъ, и поднялось волненіе, которымъ било корабль такъ сильно, что въ немъ оказалась большая течь, лишившая насъ всей надежды спасти его. Слѣдовательно мнѣ оставалось только одно попеченіе: спасти Его Величеству офицеровъ и служителей; да и въ этой надеждѣ, по стеченію обстоятельствъ, я отчаивался, я болѣе потому, что пушечными выстрѣлами не могли мы привлечь къ себѣ на помощь ни одного изъ нашихъ крейсеровъ.

«Шканечный журналъ покажетъ, что всѣ мѣры были взяты, послѣ того, какъ корабль сталъ на мель, сколько

(*) Broad fourteens, буквально, широкая четырнадцати-саженка, называется банка, находящаяся у голландскихъ береговъ.

возможно уменьшить постигшее насъ несчастіе, при которомъ мнѣ служить немалымъ утѣшеніемъ увѣренность, что офицеры и нижніе чины исполнили свой долгъ. При всемъ моемъ огорченіи и безпокойствѣ въ мысляхъ, которыя естественно должны происходить отъ потери корабля, я съ удовольствіемъ воспоминаю, съ какимъ рвеніемъ и твердостью духа весь ввѣренный начальству моему экипажъ, въ полномъ упованіи на благое Провидѣніе, переносилъ въ эти минуты отчаянія всѣ труды и опасности.

«Когда корабль не много всплылъ, тогда мы тотчасъ отдали якорь (плехтъ), и тѣмъ привели его къ вѣтру: это помогло ему отстояться и уцѣлѣть въ продолженіе ужасной этой ночи; иначе онъ разбился бы на части.

«Голландскій Адмиралъ Киркъ-гертъ оказалъ намъ, по сродному ему человѣколюбію, которое простирается и на непріятелей, всякое пособіе, какое только намъ нужно было, но недостатки экипажа велики, ибо изъ одежды, да и изъ другихъ вещей мы ничего не спасли. Я надѣюсь, что Голландское Правительство отвратитъ наши надобности, а особливо въ платьѣ: я уже на сей конецъ просилъ посредничества Контръ-Адмирала Руссея.

«Я полагаю, что насъ отправятъ до размѣна въ Амстердамъ.

«Служители, бывшіе на барказѣ и на ялѣ, которые, какъ мы послѣ узнали, пустились къ острову Текселю, спасены и теперь находятся со мною. Шлюпка моя потонула у борда. Одипъ катеръ, который былъ посланъ, чтобъ привести къ намъ на помощь галіотъ, не хотѣвшій сдѣлать того добровольно, занесенъ въ буруны мелей Гааксъ и опрокинутъ. Другой катеръ, равнымъ образомъ, не имѣвшій успѣха въ покушеніи привести къ кораблю шкуну, бывшую у насъ подъ вѣтромъ, находился подъ командою Лейтенанта Бекера, который, не бывъ въ состояніи возвратиться, спустился къ Текселю, въ надеждѣ доставить намъ оттуда помощь, чего однако жъ дурная погода въ ту ночь не позволила ему сдѣлать.

«Всѣ тѣ, которые спаслись съ корабля, сдѣлались военно-плѣнными; девять матросовъ утонули, а тринадцать, от-

правившихся съ корабля на плоту, были пайдены и спасены однимъ изъ пашихъ крейсеровъ.»

Разбитіе пакетъ-бота () Кумберланда, погибшаго на берегахъ острова Антиги, во время урагана, 4-го Сентября 1804 года.*

Поутру 3-го Сентября пакетъ-ботъ Герцогъ Кумберландъ стоялъ на якорѣ на рейдѣ Св. Іоанна, ожидая почты, которая долженствовала быть доставлена къ нему въ тотъ день.

Вооруженный транспортомъ англійскій 44-хъ-пушечный фрегатъ Сераписъ находился отъ пакетъ-бота въ двухъ миляхъ ближе къ выходу: ему надлежало конвоировать его до Тортолы.

Въ продолженіе ночи вѣтеръ дулъ весьма крѣпко отъ N, къ полудню еще усилился. Старый 74-хъ-пушечный корабль де-Рейтеръ, приведенный сюда, чтобъ служить вмѣсто тюрьмы плѣнникамъ, стоялъ въ такъ называемомъ, Глубокомъ Заливѣ; онъ имѣлъ слабый экипажъ и уже дѣлалъ Серапису сигналы, что терпитъ бѣдствіе. Около 12-ти часовъ съ сего послѣдняго пріѣхала на пакетъ-ботъ шлюпка съ просьбою, послать нѣсколько человекъ на помощь де-Рейтеру, но Капитанъ Лоренсъ никакъ не могъ удовлетворить сему требованію. Въ это время спустили мы брамъ-стеньги, а въ два часа пополудни, стоя на одномъ дагликѣ, отдали еще плехтъ.

Между тѣмъ вѣтеръ крѣпчалъ болѣе и болѣе, и въ шесть часовъ превратился въ ужасный штормъ отъ NWtW; тогда мы спустили нижнія реи и стеньги. Едва успѣли

(*) Здѣсь рѣчь идетъ о вестъ-индскомъ пакетъ-ботѣ. Эти суда суть довольно большія, скорыя къ ходу и хорошо вооруженныя. Они бывають вообще построены крѣпко, удобно расположены для пассажировъ, и въ военное время имѣють многочисленный экипажъ.

Прим. перев.

мы кончить эту работу, какъ лопнулъ у насъ плехтова канатъ. Это чрезвычайнымъ образомъ насъ встревожило и удивило, ибо канатъ былъ почти новый, и мы знали, что грунтъ здѣсь состоялъ изъ крупнаго песку, а потому и надлежало думать, что онъ перетерся о чей нибудь потерянный якорь или попалъ на гряду коралловъ. Мы тотчасъ привязали остатокъ каната къ запасному якорю, а канатъ запаснаго якоря къ большому верпу (*), которые въ десять часовъ ночи и отдали, опасаясь, чтобъ не подорвало дакликсова каната: ибо буря продолжала свирѣпствовать страшнымъ образомъ, и судно наше подвергалось превеликой килевой качкѣ. Такимъ образомъ сдѣлавъ все для своей безопасности, что только было въ нашихъ силахъ, мы прочее предоставили Провидѣнію, и положась на всемогущее покровительство Всевышняго, оставались педѣйствующими зрителями ужаснаго явленія, взорамъ нашимъ представлявшагося, и въ глубокомъ молчаніи и страхѣ ожидали конца его. Должно согласиться, что для насъ, коихъ жребій зависѣлъ отъ силы вѣтра, ни какое видѣніе не могло быть страшнѣе и величественнѣе дѣйствія этой бури: она свирѣпствовала съ силою, извѣстною только въ тропическихъ странахъ; дождь лилъ наподобіе потопа; волны достигали непомерной высоты, до того, что часто весь бакъ былъ подъ водою. Одинъ канатъ уже лопнулъ, и мы всякую минуту ожидали, что и съ остальными случится то же. Ко всѣмъ симъ ужасамъ нашего положенія надобно еще присовокупить ревущій громъ и ослѣпительную молнію; послѣдняя, не смотря на темноту ночи, освѣщала окружности такъ ярко и продолжительно, что мы иногда видѣли у себя подъ вѣтромъ рифъ гибельныхъ каменевъ, готовый принять насъ, лишь только сдадутъ якоря. Находясь въ такомъ положеніи, мы всѣ очень хорошо понимали, что не было ни какихъ средствъ

(*) Надобно знать, что въ Англіи для пакетъ-ботовъ употребляются не королевскія суда, а наемныя, и потому они часто бываютъ снабжены всѣми снарядами весьма ограниченно, и даже иногда недостаточно.

Прим. перев.

къ нашему спасенію, и все наше утѣшеніе состояло въ весьма слабой надеждѣ на якоря и канаты.

Молнія иногда показывала намъ мачты де-Рейтера и можно было разсмотрѣть, что его дрейфовало, а потомъ онъ вдругъ скрылся; изъ чего мы заключили, что корабль потонулъ. Мы думали, что и Сераписъ имѣлъ ту же участь. Около одиннадцати часовъ изломался у насъ брашпиль съ престашинымъ трескомъ; мы тотчасъ положили на канаты столько стопаровъ, сколько могли; но они безпрестанно рвались и безпрестанно были замѣняемы новыми.

Канаты наши держали такъ хорошо, что мы начали уже ласкать себя надеждою, что они могутъ выдержать до конца бури, и потому осмѣлились сойти въ каюту, чтобъ чего нибудь поѣсть. Но едва успѣли мы сѣсть за столъ, какъ отчаянный крикъ экипажа вызвалъ насъ наверхъ. Капитанъ въ ту же минуту извѣстилъ насъ о предстоявшей намъ гибели, вскричавъ: «Все пропало! Боже милосердый, отпусти наши прегрѣшенія!»

Дагвиксова канатъ лопнулъ, и судно, простоявъ около трехъ минутъ на остальныхъ двухъ якоряхъ, стало дрейфовать всѣмъ лагомъ. Что мы при этомъ чувствовали, описать нельзя! Нѣкоторые изъ матросовъ, въ отчаяніи позабывъ себя, подняли страшный вопль, оплакивали свой домъ, своихъ женъ и дѣтей; но вскорѣ послѣ опомнились и приняла свойственную имъ твердость.

Когда подорвало канаты, всякъ изъ насъ схватился за какую нибудь снасть, чтобъ волненіемъ не сбросило его въ воду. Вѣтеръ между тѣмъ, къ счастью нашему, отошелъ къ W, и тѣмъ избавилъ насъ отъ того камевнаго рифа, котораго мы столь много страшились. Теперь время было уже за полночь, и насъ несло цѣлый часъ, а куда мы сами не знали. Мы продолжали держаться за снасти, будучи подвержены проливному дождю и волнамъ, безпрестанно насъ обливавшимъ. Между нами царствовало глубое молчаніе: ожидая смерти каждую минуту, мы не могли уже другъ другу сообщать своихъ мыслей. Кромѣ ужаснаго рева бури, ничего не было слышно.

Въ началѣ втораго часа ударился нашъ пакетъ-ботъ на

Часть I.

мель, и въ ту же минуту сошелъ съ нея. Это обстоятельство и усмотрѣнные нами огни увѣрили насъ, что мы дрейфовали въ гавани Св. Іоанна, и что мы стукнулись на барѣ. Мы видѣли предъ собою какой-то большой предметъ, и страшились, полагая, что это былъ высокій, перпендикулярный камень, стоявшій въ срединѣ гавани, и называемый Крысыимъ Островомъ, на коемъ есть крѣпость. Насъ скоро къ нему приблизило; помощи мы уже ни какой ожидать не могли; но по крайней мѣрѣ, чтобъ гарнизонъ могъ быть свидѣтелемъ нашего бѣдствія, мы сдѣлали два пушечные выстрѣла; сомнительно однако жъ, чтобы, по причинѣ страшнаго шума вѣтра и волнъ, въ крѣпости могли ихъ слышать. Вскорѣ, вмѣсто ожидаемаго нами острова, нашли мы большой корабль, къ которому насъ прямо дрейфовало, но пронесло подъ самую его корму. Теперь блеснулъ намъ слабый лучъ надежды: хотя мы знали, что берега гавани устѣяны камнями, но знали также и то, что между ими были мѣста иловатыя и песчаныя. Мы утѣшались лучшимъ и надѣялись, что насъ принесетъ къ безопасной части берега, и потому капитанъ приказалъ принести всѣ топоры, и быть въ готовности рубить мачты, чтобъ употребить ихъ вмѣсто плотовъ для желающихъ искать на нихъ своего спасенія. Наконецъ мы ясно разсмотрѣли берегъ, къ которому насъ несло, и какъ это былъ огромной величины весьма примѣтный камень, то мы поставили фокъ и бизань-стаксель, въ намѣреніи миновать эту опасность; тогда же вѣтеръ вдругъ переимѣнился на шесть румбовъ (отъ NNW къ W), дуя съ прежнею свирѣпостью. Это способствовало намъ пройти выдавшуюся скалу, за которою, въ нѣкоторомъ разстояніи, принесло насъ къ берегу.

Первые удары судна на мели, по-видимому, были на песчаномъ днѣ; тогда же мы ясно могли разсмотрѣть два корабля, ставшіе также на мель, не въ дальнемъ отъ насъ разстояніи, ближе къ берегу. Мы надѣялись, что насъ принесетъ къ нимъ волненіемъ, однако жъ обманулись: мы продрейфовали ихъ, и дрейфуя при каждомъ галѣ судно ударялось о дно ужаснѣйшимъ образомъ. Нако-

нець принесло насъ на каменья при подошвѣ огромнаго утеса: теперь всякая надежда исчезла, и мы уже считали себя существами другаго свѣта. Судно наше ударилося о каменья съ чрезвычайною силою, такъ что мы очень хорошо слышали, какъ затрещали его члены. Чтобы облегчить судно, и если возможно не допустить его разбиться на части, срубили мы бизань-мачту, а немного погоды и фокъ-мачту. Гротъ-мачту же оставили съ тѣмъ, чтобъ удержать судно отъ перевала на вѣтеръ; ибо если бы это случилось, то не спасся бы ни одинъ человѣкъ. Около двухъ часовъ по полудни пакетъ-ботъ сталъ на каменья, а чрезъ полчаса послѣ того нашли мы, что онъ наполнился водою по самую нижнюю палубу. Никогда несчастный экипажъ этого судна не ожидалъ съ такимъ нетерпѣніемъ дневнаго свѣта! Держась и безъ того весьма долго за ванты, мы припуждены были еще три часа до разсвѣта пробывать въ такомъ же положеніи, ожидая каждую минуту, что судно развалится, и мы погибнемъ! Волненіе ходило прямо черезъ насъ, и мы едва, едва могли держаться отъ усталости и онѣмѣнія членовъ.

Разсвѣтъ открылъ намъ весь ужасъ нашего положенія: судно наше лежало на большихъ каменьяхъ при подошвѣ утеса, высотой вдвое противъ нашей гротъ-мачты, котораго верхняя часть надъ нами нависла; бизань-мачта хотя и была срублена, но поддерживаемая нѣсколькими снастями, не совсѣмъ упала въ воду, и только сажени на четыре недоставала до берега, который около насъ составлялъ родъ залива, и съ носа подходилъ почти до самаго утлегаря. Мы ясно видѣли многія суда, брошенные на мель по берегамъ гавани. Съ разсвѣтомъ ни вѣтеръ, ни дождь ни сколько не ослабѣвали; въ это время нашъ пакетъ-ботъ былъ уже въ такомъ состояніи, что не было возможности спасти его. Однимъ валомъ сорвало у насъ и унесло съ кормы шлюпку, оторвало руль; свесло въ воду шканечные фалшъ-борды, нактоузы и рондоузы (*). Фокъ и

(*) На шканцахъ большихъ купеческихъ судовъ иногда дѣлается, для удобства пассажировъ, небольшая каютка, которая называется round house.

Прим. перев.

бизань-мачты были уже за бордомъ, и держались только на нѣкоторыхъ снастяхъ; лѣвая сторона судна была проломлена, слѣдовательно, при такомъ положеніи судна, естественно первую нашу заботою было, какъ бы самимъ намъ спасти жизнь свою. Мы всѣ имѣли одно мнѣніе, что если есть возможность успѣть въ нашемъ предпріятіи, то это только посредствомъ бизань-мачты, и потому немедленно спустили на нее стеньгу съ брамстенъгою, высунули ихъ сколько было возможно впередъ, и принятовали такимъ образомъ, что конецъ брамъ-стенги только на нѣсколько футовъ не хваталъ берега. Но та часть утеса, къ которой онъ подходилъ, была почти перпендикулярна; слѣдовательно мы не имѣли ни какой надежды въ этомъ мѣстѣ на него взобраться, развѣ съ помощью кустовъ, находившихся кое-гдѣ по утесу. Способу сему одинъ изъ матросовъ скоро сдѣлалъ опытъ: онъ связалъ петлю удавкой и, набросивъ ее на одинъ изъ самыхъ большихъ кустовъ, тотчасъ выдернулъ его съ корнемъ, и къ неизъяснимому нашему прискорбію показалъ намъ, что корни кустовъ росли въ расщелинахъ скалы, и держались очень слабо, такъ, что отнюдь не могли служить подпорою гораздо меньшей тяжести, нежели человѣка. Другой матросъ, сдѣлавшись отъ отчаянія чрезъ мѣру отважнымъ, дошелъ до конца брамъ-стенги съ тѣмъ, чтобъ прыгнуть на утѣсъ въ кусты; но флагштокъ, не удержавъ его, переломился на-двое и вмѣстѣ съ нимъ упалъ въ воду. Нѣсколько минутъ не было его видно, наконецъ появился онъ на поверхности воды; мы ожидали, что бурунъ разобьетъ его о камень; но онъ былъ такъ счастливъ, что не выпустилъ изъ рукъ обломка флагштока, въ который былъ продѣтъ сигнальный фалъ. Помощію этой тоненькой веревки могъ онъ удержаться, пока не подали ему другого конца, которыми его и вытащили.

Хотя мы теперь уже совершенно отчаялись въ спасеніи нашемъ посредствомъ бизань-мачты, однако жъ чувствовали необходимость прибѣгнуть къ какому нибудь другому рѣшительному способу, потому что вѣтеръ ни мало не смягчался, и мы имѣли причину страшиться, что пакетъ-ботъ

нашъ разобьется въ куски, и тѣмъ болѣе, что онъ уже былъ проломленъ съ лѣвой стороны. Ко всему этому должно присовокупить, что весь экипажъ былъ до того изнуренъ, что едва могъ держаться на ногахъ. Мы не могли надѣяться ни на какую постороннюю помощь, ибо изъ города насъ нельзя было видѣть, а корабли не были въ состояніи сдѣлать намъ ни какого пособія. Правда, нѣсколько негровъ показались на верху скалы, и мы просили ихъ немного спуститься, чтобъ принять отъ насъ веревку, но отъ страха или по одной глупости, они, не взирая на всѣ наши просьбы, обѣщанія и угрозы, не внимали нашимъ словамъ, а стоя разинувъ ротъ смотрѣли то на насъ, то другъ на друга безъ всякаго движенія. Пока каждый изъ насъ въ молчаніи размышлялъ самъ про себя, какимъ бы образомъ спастись, старшій штурманъ, Г. Донкастеръ, не сказавъ никому ни слова, пошелъ на бушпритъ, и добравшись до конца утлегаря, бросился стремглавъ въ воду. Едва онъ упалъ, какъ огромный валъ подхватилъ его и вынесъ на камень, гдѣ, по отступленіи вала, остался онъ на сушѣ. Тутъ пробылъ онъ нѣсколько секундъ безъ всякаго движенія, пока другой валъ не бросилъ его еще далѣе на берегъ: тогда онъ успѣлъ схватиться за высушившійся клочъ утеса, на которомъ и удержался. На этомъ мѣстѣ просидѣлъ онъ нѣсколько минутъ, чтобъ отдохнуть, а потомъ началъ взбираться на скалу. Спасеніе Г. Донкастера было чудесное, и весь экипажъ былъ тѣхъ мыслей, что Провидѣніе особенно пеклось объ немъ, чтобъ посредствомъ его спасти и насъ. Чрезъ полчаса съ величайшимъ трудомъ достигъ онъ вершины утеса. Мы же въ это время со страхомъ и нетерпѣніемъ наблюдали каждый шагъ его, возсылая мольбы ко Всевышнему объ успѣхѣ опаснаго его предпріятія, будучи увѣрены, что собственное наше избавленіе зависѣло отъ сего успѣха.

Донкастеръ тотчасъ пришелъ къ тому мѣсту утеса, которое было противъ кормы нашей, и спустившись немного, принявъ отъ насъ конецъ веревки, брошенной къ нему съ гротъ-марса. Этотъ конецъ закрѣпилъ онъ за деревья, бывшія на верху скалы, а мы взяли его къ топу

бизань-мачты. Тогда по этой веревкѣ нѣсколько человекъ изъ самыхъ отважныхъ, расторопныхъ матросовъ вышли на утесъ, взявъ съ собою конецъ другаго троса, посредствомъ котораго перетянули одинъ конецъ талей, коихъ лопарь былъ у насъ. Устроивъ все такимъ образомъ, стали мы, помощью веревки и талей, перетаскивать всѣхъ жителей, одного послѣ другаго, и въ продолженіе трехъ часовъ перетаскивали всѣхъ, кромѣ двухъ или трехъ проворныхъ матросовъ, кои оставались до послѣдней минуты, и переправились сами, какъ и первые.

Когда весь нашъ экипажъ, состоявшій изъ четырехъ офицеровъ, 24-хъ нижнихъ чиновъ и трехъ пассажировъ, выбрался на утесъ, мы, простившись съ бѣднымъ нашимъ кораблемъ, пошли къ городу, но и тутъ встрѣтили затрудненія, ибо вся долина, между нами и городомъ, отъ проливнаго дождя, который и въ это время не переставалъ лить, превратилась въ озеро, по которому мы шли, съ нуждою и большимъ трудомъ отыскивая дорогу; причемъ иногда въ ямахъ и бороздахъ погружались въ воду по самое горло, и были въ опасности, чтобъ стремленіемъ теченія не унесло насъ на гораздо большую глубину. Прощедъ такимъ образомъ вбродъ около трехъ миль по сахарнымъ плантаціямъ, когда только однѣ вершины тростей были видны надъ водою, достигли мы наконецъ города Св. Іоанна, гдѣ насъ такъ *учтиво* приняли, что, я думаю, мы померли бы отъ недостатка пищи и одежды, если бъ не пособилъ намъ одинъ портной изъ мулатовъ, который доставилъ намъ и платье, и съѣстные припасы.

Ураганъ продолжался двое сутокъ, въ которыя обошелъ онъ половину компаса: отъ N къ Z. По окончаніи его мы нашли нашъ пакетъ-ботъ почти на сушѣ между камнями. Въ подводной его части съ лѣвой стороны было пять проломовъ.

***Крушеніе англійскаго 64-хъ-пушечнаго корабля
Репульса, случившееся у французскихъ бере-
говъ, 10-го Марта 1800 года.***

Описано въ письмѣ одного изъ офицеровъ, служившихъ
на семъ кораблѣ, къ отцу своему.

Репульсъ принадлежалъ къ флоту, состоявшему подъ начальствомъ Адмирала Сира Алапа Гарднера, и находившемуся на станціи Британскаго Канала; но на этотъ разъ онъ былъ отряженъ для перехватыванія судовъ, возившихъ въ Брестъ съѣстные припасы. Ночью 10-го Марта 1800 года онъ сталъ на подводный камень, называемый, какъ тогда полагали, Мейсъ, который лежитъ отъ острова Уэ-санта къ ZO, въ разстояніи около 25-ти лигъ. Экипажъ выѣхалъ на одинъ изъ Глененскихъ Острововъ, находящихся отъ французскаго берега въ двухъ миляхъ. Здѣсь капитанъ и большая часть офицеровъ были взяты въ плѣнъ и отосланы въ Кемперъ, а два лейтенанта, штурманъ, два мичмана и восемь матросовъ пустились съ корабля на большомъ катерѣ, и пробывъ въ морѣ четыре дня, подвергаясь часто опасности, прибыли наконецъ къ острову Гернси.

Слѣдующее письмо отъ одного изъ офицеровъ, такимъ образомъ спасшихся, къ отцу его, заключаетъ въ себѣ полное описаніе сего кораблекрушенія и приключеній, послѣдовавшихъ съ катеромъ со времени отбытія его отъ корабля до прихода въ Гернси.

Гернси, 13-го Марта 1800.

Любезнѣйшій родитель!

Пользуясь отправленіемъ пакетъ-бота въ Англію, извѣщаю васъ о несчастной участи нашего корабля Репульса. 9-го Марта мы подошли къ камнямъ Пенмаркъ вмѣстѣ съ кораблемъ Агамемнономъ, при весьма крѣпкомъ вѣтрѣ и сильномъ волненіи, которымъ корабль качало страшнымъ образомъ. Тогда случилось у насъ несчастіе: при качкѣ Капитанъ нашъ Альмсъ, упавъ со шканецъ въ ахтеръ-люкъ, переломилъ себѣ нѣсколько реберъ и въ другихъ мѣстахъ

былъ очень больно ушибенъ. Того же числа, въ погонѣ за чужимъ судномъ, находившимся у насъ подъ вѣтромъ, мы разлучились съ Агамемнономъ. Около шести часовъ догнали мы чужое судно, и нашли, что это былъ нашъ вестъ-индскій пакетъ-ботъ Принцесса, взятый Французами, которымъ мы и овладѣли. Въ слѣдующее утро Капитанъ Альмсъ, находя себя гораздо хуже, рѣшился идти въ Торбей, почему мы и взяли такой курсъ, который, если бъ счисленіе наше было вѣрно, провелъ бы насъ довольно далеко къ западу отъ Уэсанта. Но, къ несчастію нашему, мы не имѣли нѣсколько дней астрономическихъ наблюдений, а теченіе, столь сильное у французскихъ береговъ, причинило въ счисленіи корабля разности по долготѣ на три градуса къ востоку. Отчего, въ полночь на 10-е число, идучи подъ весьма малыми парусами (трехъ рифленые марсели на эзельгоутѣ), чтобъ взятое судно могло держаться съ нами, увидѣли мы бурупъ прямо передъ носомъ. Погода была чрезвычайно пасмурная, а корабль шелъ почти на фордевиндъ, по семи узловъ, и потому, не смотря на все наше стараніе, мы никакъ не могли избѣжать опасности. Въ ту же минуту корабль ударился съ величайшею силою, и тотчасъ мы увидѣли его такъ плотно со всѣхъ сторонъ окруженнымъ камнями, что нельзя было примѣтить прохода, коимъ онъ вошелъ. Въ этомъ ужасномъ положеніи мы находились около трехъ четвертей часа: отъ весьма большого волненія, производившаго страшный на камняхъ бурунь, корабль било весьма крѣпко, и мы каждую минуту ожидали, что онъ развалится.

Не беру на себя описывать то ужасное зрѣлище, которое въ это время представилось моимъ взорамъ: какъ множество людей, бывъ при дверяхъ гроба, готовились встрѣтить смерть, такъ сказать, на одинъ шагъ отъ нихъ отстоявшую. Но не могу преіти молчаніемъ одного обстоятельства, весьма меня поразившаго: я замѣтилъ, что всѣ тѣ, кои доселѣ тщеславились наиболѣе своею неустрашимостью и были извѣстны по своей дерзости и безбожію, теперь сдѣлались величайшими трусами и были столь ма-

лодушны, что не имѣли довольно духа для предпринятія чего либо въ собственное свое избавленіе.

Мы лишены были всякой надежды спасти себя; правда, призовое судно было съ нами, и мы дѣлали сигналы для извѣщенія его о нашемъ бѣдствіи; но положеніе наше было таково, что не было ему ни какой возможности оказать намъ помощь, и если уже сигнальные наши выстрѣлы могли избавить отъ кораблекрушенія нашъ призъ, то этого было слишкомъ довольно. Чтобъ не упустить изъ виду ничего такого, что могло бы намъ послужить въ пользу, мы положили всѣ паруса на стенгу, и съ помощью Божіею были столь счастливы, что корабль двинулся назадъ и сошелъ съ мели.

Радость наша при семъ случаѣ была однако жъ кратковременна, ибо въ корабль открылась такая течь, что въ полчаса вода поднялась до орлопъ-дека, и руль, повредясь, не дѣйствовалъ, а потому намъ оставалось только одно средство: итти къ французскимъ берегамъ. Въ слѣдствіе чего мы привели корабль на О, и поставили всѣ паруса, какіе было можно. Въ это время мы имѣли довольно занятія для всего экипажа: одни отливали воду помпами, другіе бросали за борть пушки и прочія тяжести, а нѣкоторые между тѣмъ нашивали на парусъ простыни, одѣяла, и проч. Парусъ этотъ послѣ былъ подведенъ подъ корабль и послужилъ намъ къ немалой пользѣ. Вода же въ трюмѣ поднялась уже гораздо выше орлопъ-дека; тогда могли мы, въ помощь помпамъ, выливать ее ведрами изъ всѣхъ трехъ люковъ. Такимъ образомъ, посредствомъ крайняго напряженія силъ нашихъ, могли мы удержать корабль на водѣ до шести часовъ утра, а въ это время, когда густой туманъ не позволялъ намъ видѣть предметы на разстояніи длины корабля, раздавшееся по горамъ эхо сигналаго выстрѣла показало, что мы находимся весьма близко берега! Но посудите что мы должны были чувствовать, когда въ ту же минуту увидѣли себя въ нѣсколькихъ саженьяхъ отъ утеса, вышиною съ наши мачты? Валы разбивались объ него съ ужаснымъ стремленіемъ! Къ этому-то гибельному берегу шли мы съ большою скоростью! Якоря

составляли въ семь случаевъ единственное наше спасеніе. Мы ихъ бросили, но они не задержали, и когда конецъ утлегаря почти готовъ былъ упереться въ утесъ, и мы ожидали мгновенной смерти вмѣстѣ съ разбитіемъ корабля, тогда Провидѣніе опять простерло къ намъ всемогущую свою десницу: вѣтеръ, отраженный отъ скалы, сильно ударивъ на насъ, положилъ всѣ паруса въ одну секунду на стеньгу, и спасъ насъ отъ гибели.

Мы отрубили канаты, и корабль понесло вдоль берега: мы миновали каменный мысъ, бывший отъ насъ около четверти мили подъ вѣтромъ; тогда паруса наполнились и двинули насъ подъ вѣтеръ довольно высокаго берега, который послужилъ намъ нѣкоторымъ закрытіемъ. Тутъ корабль сталъ на мель, и бился, по причинѣ большаго бурупа, такъ сильно, что мы опасались, чтобъ онъ не развалился, прежде нежели мы съищемъ средство оставить его. И потому мы со всевозможною поспѣшностью спустили гребное судно на воду, а потомъ срубили мачты; тогда корабль стоялъ покойнѣе.

Я еще рано поутру рѣшился самъ про себя лучше пуститься на одномъ изъ гребныхъ судовъ въ море, чѣмъ отдаться въ плѣнъ, а теперь открылъ мое намѣреніе пятому Лейтенанту Гордону, который тотчасъ согласился быть моимъ товарищемъ. Такъ какъ осьмивесельный катеръ находился уже на водѣ, и притомъ онъ былъ самый удобный для нашего предпріятія, то я спустился въ него подъ предлогомъ, что хочу искать способнаго мѣста на берегу для высаживанія экипажа, и взявъ съ собою столько людей, сколько катеръ могъ поднять, высадивъ ихъ подъ вѣтромъ мыса въ разстояніи около одной мили отъ корабля, и потомъ возвратился за другимъ отрядомъ. Между тѣмъ, на обратномъ пути, я открылъ мой планъ гребцамъ, и тотчасъ получилъ ихъ согласіе. Приставши къ кораблю, я послалъ одного изъ нихъ за компасомъ, мачтами, парусами и проч., но, къ большому моему огорченію, онъ принесъ только одинъ компасъ; паруса же были убраны въ шхиперской каютѣ. Теперь лоцманъ нашъ сошелъ въ шаюлку, чтобъ ѣхать на берегъ. Этотъ человекъ могъ быть намъ очень по-

лезень: я старался склонить его на наше предпріятіе, и успѣлъ.

Послѣ сего я еще ѣздилъ раза четыре или пять на берегъ съ людьми, а потомъ первый Лейтенантъ Ротери велѣлъ мнѣ подождать его, и когда онъ вошелъ въ катеръ, я съ величайшимъ удовольствіемъ услышалъ, что Г. Гордонъ уже извѣстилъ его о нашемъ намѣреніи, на которое онъ былъ совершенно согласенъ, и даже успѣлъ заготовить нѣкоторое количество съѣстныхъ припасовъ, а именно: нѣсколько кусковъ вяленой говядины, которая хотя была сырая, но все лучше, чѣмъ ничего; небольшое количество сухарей и полдюжины бутылокъ, какъ онъ полагалъ, французской водки, которыя послѣ оказались съ виномъ, а когда я упомянулъ ему о парусахъ, то онъ сказалъ, что ихъ достать было невозможно, и что мы должны ихъ замѣнить скатертями и простынями, которыя онъ принесъ съ собою.

Мы безпрестанно ѣздили взадъ и впередъ между кораблемъ и берегомъ, доколѣ не перевезли почти всего экипажа, и на семь переходѣ подняли съ воды мачту и парусъ съ нашего яла, и мачты и реи съ другихъ гребныхъ судовъ. И такъ теперь намъ недоставало только одной прѣсной воды: я вспомнилъ, что на бизань-русленяхъ была у насъ небольшая бочка съ водою, и потому велѣлъ одному изъ матросовъ столкнуть ее за бортъ, а потомъ мы подняли ее на катеръ. Послѣ сего, поручивъ себя Провидѣнію, отдались мы опять на волю вѣтровъ и волнъ.

Прежде однако жъ отчета моего о плаваніи нашемъ на катерѣ, упомяну о числѣ лишившихся жизни при потерѣ корабля. Когда мы сперва ударились на камень, пять человѣкъ изъ нижнихъ чиновъ, отъ испуга потерявъ разсудокъ, бросились въ шлюпку, висѣвшую на бизань-боканицахъ, и желая скорѣе спастись, отрубили одни тали, а другіе не успѣли перерѣзать въ то же время, отчего шлюпка повисла, и стремленіемъ своимъ, при паденіи одного конца ея, сбросила ихъ въ воду: они всѣ утонули. Я позабылъ также сказать, что пока мы перевозили людей, оставшіеся на кораблѣ сыскали средство передать концы

перленей на каменья собравшимся на нихъ крестьянамъ, которые ихъ тамъ закрѣпили. Многіе изъ экипажа перебрались по симъ перлениямъ, а двое матросовъ, будучи очень пьяны, сорвались съ нихъ и утонули; да еще я видѣлъ на палубѣ четырехъ солдатъ, лежавшихъ замертво пьяныхъ, которые, я думаю, не съѣхали на берегъ. Вотъ всѣ, которыхъ мы лишились. Теперь обращаюсь къ нашему странствованію.

Имѣя попутный вѣтеръ, мы поставили парусъ съ яла вмѣсто фока, и пошли въ путь; потомъ слегка позавтракали; при семъ случаѣ хотѣли, для подкрѣпленія силъ нашихъ, выпить по рюмкѣ водки, однако жъ съ горестію увидѣли, что въ бутылкахъ не водка, а вино. Но это бездѣлица, а мы встрѣтили другой, гораздо важнѣйшій недостатокъ: бочка съ водою была такъ часто крашена блякварнишемъ, что вода получила сильный запахъ смолы, и была такъ отвратительна, что многихъ изъ насъ тошнило и рвало отъ употребленія ея. При этомъ несчастіи мы утѣшались мыслию, что по причинѣ дурнаго свойства воды, ея можетъ намъ стать на большое время. По счастью нашему, у одного изъ гребцовъ случились въ карманѣ парусныя иголки, и мы тотчасъ приступили къ работѣ: нѣкоторые распускали лѣнь, и сучили парусныя нитки, а другіе шили паруса. Изъ простыней и изъ скатертей мы сдѣлали гротъ, а изъ лоскута парусины, найденной на катерѣ, бизань; и такъ чрезъ нѣсколько часовъ, мы имѣли полный комплектъ парусовъ.

Около полудня мы заштилѣли между каменьями Пенъ-Маркъ, и принуждены были грести со всевозможнымъ усиліемъ, чтобы нашего катера не разбило въ куски. Но вскорѣ послѣ того получили мы опять хорошій вѣтеръ, и около пяти часовъ вечера находились подлѣ самаго берега, въ нѣсколькихъ миляхъ къ югу отъ мыса Раца. Вѣтеръ былъ такъ крутъ, что мы едва могли итти подъ парусами вдоль берега, и принуждены были пройти подъ самою крѣпостію и вплоть подлѣ сигнальныхъ постовъ, изъ коихъ на каждомъ непріятель имѣетъ пушки, и потому мы ожидали всякую минуту, что въ насъ будутъ стрѣлять. Я думаю, что

по причинѣ скудной нашей оснастки и бѣлизны паруса, на постахъ приняли насъ за Французовъ, а притомъ мы употребили еще хитрость: снявъ шляпы, повязали головы платками.

Въ сумерки мы опять были въ опасности, и едва избѣжали ее, паходясь на каменномъ рифѣ подлѣ мыса Раца; на рифѣ этотъ принесло насъ зыбью и сильнымъ теченіемъ. По наступленіи ночи погода грозила бурю, почему зашли мы въ глубоко вдавшійся заливъ, немного южнѣ Бреста, съ тѣмъ, чтобъ до утра простоять тамъ на дрекѣ; но обгибая одинъ мысъ, подѣ которымъ мы хотѣли укрыться, удивились, усмотрѣвъ на немъ что-то похожее на крѣпость. Опасеніе наше вскорѣ подтвердилось, когда часовой вдругъ сталъ окликать насъ, и спрашивалъ два раза. Мы тотчасъ пустились прочь отъ мыса, и я думаю, удалились изъ вида прежде, нежели могли они изготвить пушки. Между тѣмъ, мы видѣли на крѣпости много огни, ходившіе взадъ и впередъ.

Этотъ случай такъ напугалъ нѣкоторыхъ изъ нашихъ гребцовъ, что они стали считать предпріятіе наше совершенно безразсуднымъ и отчаяннымъ, и совѣтовали намъ добровольно отдаться въ плѣнъ; ихъ однако жъ мы не послушались, а рѣшились, не подвергая себя опасности у берега, стать на дрекѣ посреди залива, и дожидаться разсвѣта. Около одиннадцати часовъ вѣтеръ сдѣлался умѣреннѣе, и луна свѣтила хорошо; мы подняли дрекѣ, и пошли между матерымъ берегомъ и островками, называемыми Святыми. Проходъ этотъ весьма опасенъ. Около двухъ часовъ ночи мы уже миновали Уэсантъ, прошедъ также между имъ и материкомъ.

Теперь мы находились въ полномъ удовольствіи: пройдя французскіе берега, и имѣи попутный вѣтеръ въ Англію, съ радости мы выпили по лишней рюмкѣ вина. Съ попутнымъ вѣтромъ мы шли во весь тотъ день; но въ четыре часа послѣ полудня, къ превеликой нашей горести, наступило совершенное безвѣтріе, и тогда, когда по нашему счисленію, мы считали себя только въ осьми лигахъ разстоянія отъ Плимута. Мы принялись за весла, но успѣха

было мало. Въ семь часовъ вѣтеръ задулъ отъ N, а въ восемь часовъ скрѣпчалъ, и произвелъ большое волненіе. Онь усиливался до одиннадцати часовъ, и привелъ насъ въ большую опасность: мы находились на открытомъ гребномъ суднѣ, посреди Англійскаго Канала, гдѣ ожидали ежеминутно, что валомъ залетѣтъ и утопитъ насъ.

Въ такомъ крайнемъ положеніи лоцманъ объявилъ, что для спасенія нашего есть одно только средство: спуститься къ островамъ Гернси или Джерси. На это предложеніе мы охотно бы согласились, но опасались, что если приведемъ катеръ на фордевиндъ, тогда его тотчасъ залетѣтъ. Во время нашего совѣщанія о семъ важномъ для насъ дѣлѣ, случилось странное происшествіе, понудившее насъ принять совѣтъ лоцмана: къ ZO блеснула молнія три раза въ равныя промежутки времени; это былъ точно тотъ румбъ, на который находились отъ насъ вышепомянутые острова. Суевѣріе гребцовъ нашихъ тотчасъ изъяснило молнію небеснымъ знаменіемъ, насъ руководствующимъ, и они настояли, что мы должны были спуститься и править по тому румбу, на который видѣли молнію. Обращая всевозможное вниманіе на руль, и стараясь держать катеръ всегда прямо по направленію волнъ, мы нашли, что онъ плылъ гораздо покойнѣе и безопаснѣе, нежели какъ мы ожидали.

На слѣдующее утро вѣтеръ нѣсколько утихъ, а около двухъ часовъ пополудни, къ неизъяснимой нашей радости, увидѣли мы берега острова Гернси; но какъ вѣтеръ къ ночи затихъ, то мы не прежде достигли желаемого берега, какъ уже на другой день.

Потеря англійскаго лингйнаго корабля Аякса, подъ начальствомъ Капитана Бляквуда, сгорѣвшаго 14-го Февраля 1807 года, при входѣ въ Дарданельскій Проливъ.

Корабль этотъ принадлежалъ къ эскадрѣ Вице-Адмирала Сира Джона Дакворта и находился вмѣстѣ съ нею на якорѣ при входѣ въ Дарданельскій Проливъ. 14-го Февраля 1807 года, въ девять часовъ вечера, когда Капитанъ Бляквудъ лишь успѣлъ лечь въ постель, вбѣжалъ къ нему въ каюту вахтенный лейтенантъ, и сказалъ, что корабль горитъ въ кормовой части.

Капитанъ тотчасъ приказалъ ударить тревогу, и самъ немедленно, выскочивъ на шканцы, велѣлъ сдѣлать сигналъ № 12-й (*), повторяя при ономъ чрезъ короткіе промежутки времени пушечные выстрѣлы. Потомъ, взявъ съ собою нѣсколько изъ старшихъ офицеровъ, бросился съ ними въ нижній декъ и на задній кубрикъ, оттуда выходилъ дымъ. Тамъ далъ онъ повелѣніе лить безпрестанно въ люкъ воду, и отвернуть кранъ; но это было сдѣлано еще прежде его приказанія.

Между тѣмъ, когда сигналъ № 12-го былъ сдѣланъ, капитанъ тогда же отправилъ гребное судно подъ начальствомъ лейтенанта для извѣщенія всѣхъ по близости Аякса стоявшихъ кораблей о случившемся съ нимъ несчастіи. Не пробывъ трехъ минутъ на нижнемъ декѣ, онъ увѣрился въ невозможности погасить огонь на кубрикѣ; ибо въ немъ распространился такой густой дымъ, что люди задыхались и падали съ ведрами въ рукахъ.

Для отвращенія этого зла, капитанъ приказалъ поднять порты нижняго дека, но увидѣвъ, что отъ этого произошло болѣе вреда, нежели добра, велѣлъ опять ихъ отдалъ и плотно закрыть ахтеръ-люкъ, чтобы остановить стремленіе дыма, и дать время спустить на воду гребныя суда. Къ этой мѣрѣ необходимо должно было прибѣгнуть; ибо всѣ при-

(*) «Корабль загорѣлся.» По сему сигналу близъ стоящіе корабли должны брать свои предосторожности. *Прим. перев.*

знаки пожара показывали, что пламя скоро должно обхватить весь корабль. Такъ какъ на кораблѣ не было крана для провода воды въ малую крютъ-камеру, то капитанъ приказалъ тѣмъерману, съ его плотниками, прорубить корабль въ кормовой части; но въ это время (спустя минутъ десять отъ начала пожара) дымъ, сколько ни старались закрывать люки, распространился повсюду до того, что не смотря на лунную ночь, они не могли на шканцахъ другъ друга видѣть; слѣдовательно всѣ средства спустить гребныя суда были недѣйствительны; лишь удалось спустить одинъ ялъ, на которомъ забирали людей бросавшихся въ воду.

Когда показался огонь, пламя, выходившее гротъ-люкомъ, тотчасъ пресѣкло всякое сообщеніе между носовою и кормовою частью. Капитанъ въ ту же минуту закричалъ, чтобъ всѣ бѣжали на бакъ (*), и какъ уже не было ни малѣйшей надежды погасить пожаръ, то и предоставилъ онъ всякому искать собственнаго своего спасенія.

Едва Капитанъ Бляквудъ дошелъ до бака, какъ увидѣлъ, что съ половины росторъ до самой кормы весь корабль былъ въ огнѣ; когда же пламя стало хватать до бака, то онъ, слѣлавъ увѣщаніе офицерамъ и нижнимъ чинамъ, бывшимъ тогда въ бушпритѣ, крамболахъ и бакѣ (числомъ до 400 человекъ), чтобъ они не робѣли и надѣялись на гребныя суда, которыя готовы ихъ брать съ воды, и видя, что ему нечего было уже дѣлать на кораблѣ, взомелъ на покъ блинда-рея, и бросился за бордъ; около получаса онъ находился на водѣ, а потомъ взятъ былъ на шлюпку, принадлежавшую кораблю Канопусу.

Капитанъ Бляквудъ свидѣтельствуетъ, что въ такомъ ужасномъ положеніи, въ какомъ онъ находился во время

(*) Хотя здѣсь и не сказано причины, для чего капитанъ далъ это приказаніе, однако жъ догадаться не трудно: корабль стоялъ на якорѣ, слѣдственно, если не было теченія, то вѣтеръ дулъ съ носу, и потому пламя и дымъ стремились на корму, отчего люди и могли только оставаться, въ ожиданіи гребныхъ судовъ, на бакѣ и бушпритѣ. *Прим. перев.*

пожара, весьма много и съ большимъ хладнокровіемъ и присутствіемъ духа помогали ему четыре его лейтенанта, штурманъ и капитанъ морскихъ солдатъ. Что же касается до нижнихъ чиновъ, то онѣ не можетъ довольно надивиться порядку и неустрашимости, съ какими они поступали и вели себя во все время пожара, и тѣмъ болѣе, что они спали и вызваны были паверхъ изъ коекъ, а извѣстно, что страхъ надъ людьми всегда сильнѣе дѣйствуетъ ночью и когда они спрoсoнѣя.

По завсденному на кораблѣ порядку, первый лейтенантъ въ восемь часовъ рапортовалъ капитану, что онѣ обошелъ по всему кораблю, и что все было благополучно. Онѣ также получилъ рапортъ о погашеніи огня отъ надзиравашаго за онымъ унтеръ-офицера (*); но поручикъ морскихъ солдатъ, бывшій тогда въ караулѣ, ему не рапортовалъ. Обязанность послѣдняго состояла въ томъ, что онѣ долженъ былъ обойти въ девять часовъ по всему кораблю, и осмотрѣть, чтобъ повсюду были соблюдены порядокъ и осторожность. Онѣ не успѣлъ сего сдѣлать, потому что равно въ девять часовъ начался пожаръ.

Такого содержанія было донесеніе корабельнаго командира о семъ несчастномъ происшествіи, къ которому мы присовокупимъ замѣченное однимъ изъ офицеровъ съ другаго корабля.

«Аяксъ загорѣлся въ бродъ-камерѣ, и чрезъ десять минутъ былъ весь въ огнѣ, отъ носа до кормы. Тогда дулъ весьма свѣжій вѣтеръ отъ NO, который не позволилъ гребнымъ судамъ съ кораблей, стоявшихъ у него подъ вѣтромъ, прійти къ нему на помощь; но тѣ корабли, которые были у него на вѣтрѣ и стояли близъ его, прислали столько

(*) Чинъ, называемый на англійскихъ корабляхъ master at arms, я перевелъ просто унтеръ-офицеромъ, ибо званіе сіе равняется унтеръ-офицерскому; но по должности его надлежало бы перевести полицъ-мейстеромъ корабля, потому что онѣ наблюдаетъ осторожность съ огнями, чистоту, порядокъ и тишину въ палубахъ; подъ его вѣдѣніемъ арестанты; онѣ ихъ выводитъ къ наказанію, считаетъ удары, и проч. *Пр. перев.*

гребныхъ судовъ, что они могли спасти болѣе четырехъ сотъ человекъ. Экипажъ былъ весьма счастливъ, что ввечеру, часа за три до пожара, смягчился вѣтеръ, дувшій два дня съ величайшею силою: если бъ буря эта продолжалась, то очень вѣроятно, что не было бы ни какой возможности спасти его.

«Надобно думать, что огонь нѣсколько времени уже (сравнительно говоря) тлѣлся прежде нежели узнали, что корабль горитъ; ибо когда первый лейтенантъ, съ нѣкоторыми другими, выломалъ двери въ лекарской каютѣ, то переборка въ ней вдругъ треснула и выломилась дѣйствіемъ стѣсненнаго огня и дыма. Тогда пламя съ такимъ стремленіемъ бросилось по кубрику, что онъ едва успѣлъ выскочить наверхъ, а нѣкоторые изъ бывшихъ съ нимъ задохлись отъ дыму. Выскочивъ на шканцы, увидѣлъ онъ, что пламя другими люками предупредило его; тогда онъ и Капитанъ Бляквудъ, увѣрившись въ невозможности погасить огонь, бросились на бакъ, и нашли тамъ большую часть экипажа. Несчастные эти люди самымъ жалостнымъ образомъ зывали ко Всевышнему о своемъ избавленіи, въ которомъ отъ скорости, съ какою распространялось пламя, они вовсе отчаялись, не смотря на то, что они уже видѣли приближавшіяся къ нимъ многія гребныя суда.

«Гребныя суда держались противъ крамбаловъ съ обѣихъ сторонъ корабля, и принимали всѣхъ, кто къ нимъ доплывалъ, а также забрали и тѣхъ, которые, спустясь съ носу держались за корабль. Но многіе отъ холода и онѣмѣнія членовъ не могли долго держаться, оторвались и утонули. Равнымъ образомъ погибли всѣ тѣ, которые, въ страхѣ и отчаяніи при первомъ извѣстіи о пожарѣ, бросились въ воду. Нѣкоторыя изъ гребныхъ судовъ были въ крайней опасности отъ множества людей, спѣшившихъ сѣсть на нихъ; многіе со всѣхъ сторонъ хватались за фалшборды, и конечно потопили бѣ тѣ гребныя суда, если бъ гребцы на нихъ, для спасенія другихъ и себя, силою не отбивали лишнихъ, хотя эти несчастные и должны были погибнуть. Корабль горѣлъ во всю ночь; въ продолженіе коей несло его къ острову Тенедосу, гдѣ, въ пять часовъ утра, взлетѣлъ онъ на воздухъ съ ужаснымъ громомъ.

«На этомъ кораблѣ погибло шесть морскихъ и экономическихъ офицеровъ, 25 (изъ 45-ти) мичмановъ, два (изъ трехъ) константинопольскихъ купцовъ, лоцманъ изъ Грековъ и много нижнихъ чиновъ. Изъ сихъ несчастныхъ участь артиллерійскаго офицера особенно достойна сожалѣнія: онъ имѣлъ съ собою двухъ малолѣтнихъ дѣтей: одного онъ бросилъ въ воду къ гребнымъ судамъ и его тотчасъ спасли, а за другимъ побѣжалъ внизъ и вмѣстѣ съ нимъ сдѣлался жертвою пламени! Спаслись же: офицеровъ морскихъ и экономическихъ пятнадцать, мичмановъ двадцать, нижнихъ чиновъ 289 человекъ. Изъ трехъ женщинъ спаслась только одна: слѣдуя за своимъ мужемъ, имѣя въ одной рукѣ груднаго ребенка, помощію другой спустилась она по веревкѣ съ конца бомъ-утлегара на гребное судно.

«Военнымъ судомъ оправили въ приключившейся гибели корабля, какъ капитана, такъ офицеровъ и всѣхъ нижнихъ чиновъ (*).

«Причина сему несчастію достовѣрно неизвѣстна; но послѣ дознано, что въ бродъ-камерѣ былъ огонь въ такое время, когда ему не слѣдовало тамъ быть!»

Крушеніе англійскаго 64-хъ-пушечнаго корабля Аѳинянина, подѣ начальствомъ Капитана Рейнсфорда, случившееся на пути его въ Мальту, въ 1806 году.

Англійскій 64-хъ-пушечный корабль Аѳинянинъ, подѣ командою Капитана Рейнсфорда, отправился изъ Гибралтара

(*) Въ Англійскомъ Флотѣ узаконено, въ случаѣ потери корабля, отдавать подѣ судѣ весь экипажъ, отъ капитана до послѣдняго человека. Военный судъ, допрашивая всѣхъ и каждого, рѣшить, кто виноватъ въ этой потерѣ; ибо случиться можетъ, что корабль погибнетъ отъ ошибки простаго матроса, напримѣръ: если рулевой не такъ положитъ руль, какъ ему приказано; лотовой ложно объявитъ мѣру глубины; явной при поворотѣ не въ свое время отдастъ какую нибудь значительную снасть, и проч., и проч. Слѣдовательно и должно въ подобныхъ случаяхъ производить слѣдствіе надѣ всѣмъ экипажемъ.

Прим. перев.

съ благополучнымъ вѣтромъ, 16-го Октября 1806 года; экипажъ его состоялъ изъ 470-ти человѣкъ.

Въ четвертыя сутки прошелъ онъ Сардинію, и уже экипажъ, бывъ въ полной увѣренности, что на слѣдующій день прійдетъ въ Мальту, заблаговременно радовался и мысленно наслаждался ожидаемыми тамъ удовольствіями; но судьба приготовила ему другую участь! Ужасно помыслить, что того же самого вечера въ десятомъ часу, при девяти узлахъ хода, корабль набѣжалъ на камни, извѣстные подъ именемъ Эскеркесъ. Камни эти суть подводные и находятся не менѣе шестидесяти миль разстоянія отъ ближайшаго берега. Ударъ корабля на камни превосходитъ всякое описаніе, и страхъ, въ какой повергъ онъ весь экипажъ, нельзя себѣ вообразить! Въ ту же минуту всѣ до одного человѣка были наверху: большая часть въ однихъ рубашкахъ и въ такомъ отчаяніи, что никто не зналъ что дѣлать, къ какимъ средствамъ прибѣгнуть и за что ухватиться. Нѣкоторые пошли внизъ, и ожидали тамъ своей участи въ бездѣйствіи; другіе забрались на ютъ, какъ на высочайшую часть корабля, ибо чрезъ нѣсколько минутъ послѣ перваго удара, подвѣтренная сторона корабля была уже покрыта водою; нѣкоторые же, напротивъ, имѣвшіе болѣе присутствія духа, прибѣгли къ гребнымъ судамъ. На трехъ изъ нихъ двадцать семь человѣкъ отвалили отъ корабля чрезъ четверть часа послѣ того, какъ онъ сталъ на камень. Чтобы корабль не повалился на бокъ, нужно было его облегчить, а потому экипажъ тотчасъ срубилъ мачты; но чрезъ полчаса послѣ того, отъ сильныхъ ударовъ корабля на камняхъ, проломило его, и онъ наполнился водою по самый нижній декъ; тогда онъ тотчасъ упалъ на лѣвую сторону, есвершенно на бокъ.

Капитанъ Рейнсфордъ, предвидѣвшій съ самаго начала неизбежную потерю корабля, приказалъ спустить на воду гребныя суда съ тѣмъ, чтобъ они буксировали плотъ, который въ это время экипажъ дѣлалъ на подвѣтренной сторонѣ, и посредствомъ коего капитанъ надѣялся спасти жизнь весьма многимъ. Но лишь успѣли спустить два яла съ бизань-боканцевъ, какъ бывшіе на нихъ гребцы,

не имѣя съ собою ни одного офицера (*), отвалили отъ корабля, и болѣе ихъ уже не видали.

При спускѣ катера и капитанской шлюпки, проломило ихъ, и они тотчасъ наполнились водою. Тринадцать человѣкъ, находившіеся на нихъ, не имѣя силъ добраться до корабля, погибли; нѣсколько человѣкъ убило при паденіи мачтъ, а многихъ опасно ранило; два мичмана были раздавлены гикомъ, которымъ прижало ихъ къ планширу.

Теперь казалось, общій конецъ вѣсьмъ ихъ бѣдствіямъ уже былъ недалекъ. Барказъ, единственное уцѣлѣвшее гребное судно, стоялъ на расторахъ; онъ былъ наполненъ людьми, потому что безъ мачтъ они не имѣли средствъ спустить его, и онъ оставался нѣсколько времени на кораблѣ, который уже весь, кромѣ юта, былъ подъ водою. Наконецъ, къ неизъяснимой радости людей, сидѣвшихъ на барказѣ, вода подняла его, и онъ прошелъ весьма счастливо между разными корабельными обломками и мачтами, отделился отъ корабля, а потомъ подошелъ къ нему съ кормы; тогда многіе, желая попасть на него, бросились въ воду, но погибли.

Капитана Рейнсфорда нельзя было уговорить, чтобъ онъ оставилъ корабль. Отъ самаго начала, когда корабль сталъ на камни и до послѣдней минуты, когда барказъ оставилъ его, капитанъ былъ неустрашимъ и сохранялъ примѣрную твердость духа, которая не покидала его ни на одну минуту; и во все время бѣдствія онъ равнодушно занимался распоряженіями для спасенія экипажа, изъ числа коего самъ онъ и съ нимъ 346 человѣкъ погибли, а 123 человѣка спаслись, въ томъ числѣ двѣ женщины.

На кораблѣ было погружено большое количество талеровъ, цѣною на 10,000 фунтовъ стерлинговъ, а также находились бумаги отъ правительства въ Мальту и Сицилію.

Барказъ оставилъ корабль спустя полтора часа послѣ

(*) Тутъ была сдѣлана непростительная ошибка: въ такихъ случаяхъ никакъ нельзя посылать матросовъ на гребныя суда безъ офицеровъ.

Прим. персв.

того, какъ сталъ на камень, и тотчасъ пошелъ на веслахъ къ острову Маритимо, къ которому (съ помощію самаго плохаго паруса, считаго изъ матросскихъ рубашекъ) пришелъ онъ на видъ поутру 21-го числа. Въ то же время встрѣтили они датскій купеческій бригъ; онъ снабдилъ ихъ парусомъ, сухарями, водою и небольшимъ количествомъ водки, а они помѣстили на него двухъ офицеровъ съ двадцатью матросами, и отправили на помощь къ погибавшимъ своимъ товарищамъ. Но вѣтеръ дулъ такъ крѣпко, что предпріятіе это было бесполезно. Думать должно, что вскорѣ по удаленіи барказа отъ корабля, разбило его на части; ибо вѣтеръ тогда уже начиналъ усиливаться и корабль било о камень страшнымъ образомъ, а въ слѣдующій день вѣтеръ былъ еще крѣпче.

Когда барказъ приставалъ къ датскому бригу, двѣ шлюпки, прежде отвалившія отъ корабля, были въ виду у нихъ, и они пошли вслѣдъ за ними къ острову Маритимо, на который прибыли въ четыре часа вечеромъ 21-го числа. Правитель острова принялъ ихъ человѣколюбиво, и они переночевали у него, а на другой день отправились въ Трапани (въ Сициліи), и въ ту же ночь туда пріѣхали, а потомъ сыскали способъ пореѣхать на Мальту.

***Крушеніе англійскаго 64-хѣ-пушечнаго корабля
Нассау, подѣ начальствомъ Капитана Триппа,
разбившагося на сѣверной сторонѣ песчаной
банки Гааксъ, по близости Текселя, 25-го Ок-
тября 1799 года.***

Его Величества корабль Нассау, крейсируя у Текселя, въ ночи на 25-е Октября 1799 года, нашелъ, при весьма крѣпкомъ вѣтрѣ, на песчаную банку Гааксъ (*). Тогда

(*) Авторъ не счелъ за нужное упомянуть здѣсь о причинѣ, по какой этотъ корабль самъ нашелъ на мель. Вотъ она: капитанъ и лоцманы ошиблись въ огнѣ: огонь, разложенный на тексельскомъ берегу рыбаками, приняли они за маячный огонь на Гельдерѣ. Подобные сему случаи бывали такъ часто,

волненіе било корабль съ такою силою и ходило черезъ него, что всякую минуту должно было ожидать, что онъ развалится. Съ корабля во всю ночь дѣлали сигналы бѣдствія пушечными выстрѣлами, но безъ всякой пользы; ибо вѣтеръ дулъ столь крѣпко и бурунъ былъ такъ великъ, что ни какое судно не могло подать ни малѣйшей помощи. На разсвѣтъ вся надежда на избавленіе исчезла, и смерть казалась неизбежною. Весь экипажъ занимался дѣланіемъ плота, на которомъ думалъ спастись, какъ въ одиннадцать часовъ утра, къ неизрѣченной ихъ радости, увидѣли они военный бригъ Жалузъ, посланный Адмираломъ Диксономъ (первый по главнокомандующемъ въ то время); но онъ не имѣлъ возможности подойти къ кораблю ближе полуторы мили. Вѣтеръ продолжалъ дуть крѣпко съ болѣшимъ волненіемъ, и не позволялъ имъ оказать какую либо помощь; посему Капитанъ Триппъ, уступая требованіямъ экипажа (*), приказалъ спустить на воду гребное судно, на которомъ, въ три часа по полудни, капитанъ морскихъ солдатъ, комиссаръ, одинъ мичманъ и гребцы отправились, съ намѣреніемъ ѣхать на бригъ; но чрезъ десять минутъ послѣ шлюпку эту залило, и всѣ бывшіе въ ней погибли.

что Англичане не безъ причины подозрѣваютъ жителей въ умысленномъ злѣ для того, чтобъ съ разбитыхъ кораблей чѣмъ нибудь поживиться, какъ то и у насъ прежде бывало въ Финскомъ Заливѣ. Могутъ ли мореплаватели плыть въ темныя, бурныя ночи Финскимъ Заливомъ, и не чувствовать благодарности къ Россійскому Правительству и основателю пынѣшнихъ маяковъ Генералъ-Маіору Спафарьеву, а также и къ пачальству, подъ главнымъ управленіемъ и покровительствомъ котораго онъ дѣйствуетъ!

Прим. перев.

(*) Почти никогда не можеть случиться, чтобъ экипажъ осмѣлился предписывать командиру что дѣлать при кораблекрушеніи, доколѣ капитанъ и офицеры находятся въ своемъ видѣ, и не потеряли еще присутствія духа; но къ несчастію, Капитанъ Триппъ подверженъ былъ слабости, въ коей мореходцевъ укоряютъ болѣе противъ прочихъ. Я слышалъ объ этомъ отъ офицеровъ, служившихъ тогда на кораблѣ Нассау.

Прим. перев.

До сего несчастія, при появленіи брига, служители имѣли еще надежду спасти себя, а потомъ собравшись на шканцахъ сидѣли въ глубокомъ молчаніи. Шканцы были одно только мѣсто, чрезъ которое валы ходили изрѣдка, а впрочемъ весь корабль находился подъ водою. Бѣдствующіе пребывали въ безпрестанномъ отчаяніи до пяти часовъ вечера, а въ это время вѣтеръ сдѣлался тише, и бригъ могъ уже прислать свои гребныя суда для перевоза людей съ разбитого корабля. Но когда 205 человекъ были перевезены, тогда вѣтеръ снова усилился, и не допустилъ перевести остальныхъ, которые уже были взяты на другое утро гребными судами, присланными съ кораблей изъ Гельдера. Ни одинъ человекъ изъ всего экипажа не спасъ ничего изъ своей собственности, кромѣ платья, которое на нихъ было, и около ста человекъ погибло.

***Потеря англійскаго вооруженнаго транспорта
Боунти, подѣ командою Лейтенанта Бляя,
послѣдовавшая отъ возмущенія большей ча-
сти экипажа противъ своего начальника въ
1789 году.***

Купцы и владѣльцы земель на островахъ Западной Индіи, принадлежащихъ Англіи, представили правительству, что весьма было бы для сихъ острововъ полезно развести на оныхъ деревья такъ называемаго, хлѣбнаго плода. Въ слѣдствіе сего Король далъ повелѣніе Адмиралтейству употребить на этотъ предметъ одно изъ способныхъ судовъ его флота или купить, буде таковыхъ нѣтъ. Исполняя волю Короля, Адмиралтейство купило судно, и во всемъ вооружило его пристойнымъ образомъ и приспособило для принятія молодыхъ растений вышепомянутаго плода. Судно это было въ 215 тоновъ, нарѣчено Боунти (*), и ввѣрено

(*) Bounty: благотвореніе или благотворительность.

Прим. перев.

начальствованію Лейтенанта Блая, служившаго штурманомъ на кораблѣ славнаго Кука въ путешествіяхъ его, совершенныхъ для открытій; экипажъ судна состоялъ изъ 46-ти человекъ.

4-го Ноября 1787 года, транспортъ Боунти прибылъ въ Спитгедъ, а 24-го числа того же мѣсяца Г. Блай получилъ повелѣніе отправиться въ путь: ему предписывалось идти около Мыса Горна къ Островамъ Общества, гдѣ взять столько молодыхъ деревъ хлѣбнаго плода и другихъ растений, сколько онъ помѣститъ можетъ, слѣдовать сквозь проливъ Эндевура къ Принцеву Острову, находящемуся въ Зондскомъ Проливѣ, а если сочтеть за удобное, то плыть по восточную сторону Явы, и зайти въ одинъ изъ сѣверныхъ портовъ этого острова, гдѣ засохшія хлѣбныя деревья замѣнить другими растеніями, нужными въ Западной Индіи, и сухоходнымъ срачинскимъ ишеномъ (*); а потомъ идти мимо Мыса Доброй Надежды въ Западную Индію, и тамъ половину привезенныхъ деревъ и растений отдать въ Королевскій Ботаническій Садъ на Островѣ С. Винсентѣ, въ пользу Навѣтренныхъ Острововъ (**), а другую половину на островѣ Ямаикѣ вручить губернатору, и наконецъ возвратиться въ Англію.

Но какъ время становилось уже поздно для плаванія кругомъ Мыса Горна, то Адмиралтейство предоставило соб-

(*) Извѣстно, что обыкновенное срачинское пшено растетъ на мокрыхъ мѣстахъ и въ водѣ, а это родится на сухихъ поляхъ: его много въ Китаѣ.

Прим. перев.

(**) Караибскіе и Малые Антильскіе Острова Англичане и Французы называютъ навѣтренными, а большіе Антильскіе подвѣтренными, въ отношеніи къ направленію пасаднаго вѣтра. Но острова Барбадоса, находящагося въ виду Карибскихъ Острововъ, Англичане не причисляютъ къ числу навѣтренныхъ, и онъ означаетъ всегда самъ по себѣ; ибо занятъ ими прежде всѣхъ изъ вѣсть-индскихъ острововъ, а потому жители его не признаютъ себя и вѣсть-индцами: такъ какъ у насъ жители Барабинской Степи, находясь среди Сибири, не хотятъ быть сибиряками.

Прим. перев.

ственному выбору Г. Блая, тамъ ли идти или мимо Мыса Доброй Надежды.

23-го Декабря, Лейтенантъ Блай отправился изъ Спитгеда, а 6-го Января 1788 года прибылъ въ Санта-Крусъ, на островъ Тенерифъ, гдѣ запасшись виномъ и свѣжими съѣстными припасами, 10-го числа пошелъ въ путь, и 20-го Марта увидѣлъ берегъ Огненной Земли. Съ сего времени имѣлъ онъ безпрестанно бурную погоду, часто со снѣгомъ и градомъ. Г. Блай боролся со стихіями въ продолженіе тридцати дней, а наконецъ рѣшился спуститься къ Мысу Доброй Надежды, куда и прибылъ 23-го Мая. На Мысѣ Доброй Надежды запасся онъ растениями и сѣменами плодовъ, полезныхъ для острова Отаити и другихъ мѣстъ, куда надлежало ему заходить, и 1-го Іюля отправился къ Новой Голландіи. Южный ея мысъ (*) увидѣлъ онъ 19-го Августа, а на другой день вошелъ въ портъ Адвентюръ. Здѣсь поправилъ онъ оснастку своего транспорта, и взявъ прѣсную воду изъ рывицъ и ямъ: другой не было.

Эта часть Новой Голландіи (**) изобилуетъ высокими деревьями: нѣкоторыя имѣютъ 150 футовъ вышины; одно было вымѣрено и найдено 32 фута въ окружности. Деревья сіи вообще крѣпки, но слишкомъ тяжелы для мачтъ; для корабельнаго же строенія годятся. На пиѣ одного изъ нихъ была надпись: «А. D. 1773.» Надобно думать, что ее вырѣзалъ экипажъ Капитана Фурно, бывшій здѣсь въ Мартѣ того года.

Жители, которыхъ они видѣли, были совсѣмъ нагіе, чрезвычайно дики, но смирны. Г. Блай хотѣлъ было имѣть съ ними дружеское сообщеніе, но не могъ ничѣмъ приласкать ихъ.

Здѣсь ботаникъ ихъ, Г. Нельсонъ, посадилъ нѣсколько яблонь и другихъ плодовыхъ деревьевъ, и посѣялъ разнаго

(*) Надлежало бы сказать южный мысъ Вандименовой Земли; но тогда не знали, что эта земля, будучи отдѣлена отъ Новой Голландіи проливомъ, есть островъ.

Прим. перев.

(**) Вандименова Земля.

Прим. перев.

рода сѣмена. 4-го Сентября отправились они въ путь, а 26-го Октября пришли въ заливъ Матавай острова Отаити.

По прибытіи къ острову, Г. Бляй немедленно приступилъ къ исполненію даднаго ему предписанія: ботаники отправились для собиранія нужныхъ имъ растений, въ чемъ не встрѣтили ни малѣйшаго затрудненія, ибо имъ охотно содѣйствовали и помогали сами жители, съ которыми Англичане находились въ самыхъ дружескихъ связяхъ во все время пребыванія ихъ на островѣ.

Они собрали столько деревъ и растений, сколько было возможно помѣстить въ транспортъ: у нихъ было всего 774 горшка, 39 кадокъ и 26 ящиковъ, кромѣ нѣкоторыхъ другихъ разнаго рода растений. Они были совсѣмъ готовы 31-го Марта 1789 года, а 4-го Апрѣля, простясь съ островитянами, и одаривъ ихъ щедро, пошли въ море, взявъ курсъ къ Островамъ Дружества, близъ путей прежнихъ мореплавателей. Поутру 10-го числа открыли они островъ, имѣвшій прелестный видъ: онъ былъ покрытъ кокосовыми и другихъ плодовъ деревьями, между коими кое-гдѣ показывались долины. На другой день пріѣхала къ нимъ съ острова лодка. Жители обошлись съ Англичанами по-дружески; языкъ ихъ походилъ на отаитскій; островъ свой они называли Вайтутаки; онъ имѣетъ въ окружности около десяти миль, и лежитъ въ широтѣ 18° 50' Z, долготѣ 200° 19' O.

Потомъ пошли они къ Островамъ Дружества, и 23-го числа стали на якорь въ Акамукъ. Здѣсь Г. Бляй увидѣлъ одного старика, котораго онъ зналъ, бывъ здѣсь съ Капитаномъ Кукомъ въ 1777 году; отъ него узналъ онъ, что скотъ, оставленный Англичанами на острову, находится еще въ живыхъ и размножился. Г. Бляй также съ удовольствіемъ видѣлъ, что сѣмена, тогда же здѣсь ими оставленные, произвели плоды, и теперь жители ихъ имѣютъ, а особливо аванасы, до которыхъ они большіе охотники.

Взявъ нужное количество дровъ и прѣсной воды, и замѣнивъ засохшія и повредившіяся деревья и растенія свѣжими, Англичане 27-го числа оставили островъ.

Теперь наступило время, когда надлежало случиться происшествію плачевному и неожиданному, которое вовсе

уничтожило цѣль сего путешествія, совершеннаго Капитаномъ Бляемъ до половины съ успѣхомъ. Экипажъ составилъ заговоръ съ такою тайною и осторожностью, что ни Г. Бляй, ни офицеры, долженствовавшіе сдѣлаться его жертвою, не имѣли о немъ ни малѣйшаго подозрѣнія.

28-го Апрѣля, передъ самымъ восхожденіемъ солнца, одинъ изъ штурманскихъ помощниковъ, по имени Кристіанъ, который съ нѣкотораго времени имѣлъ начальство надъ третьею вахтой, вошелъ съ двумя унтеръ-офицерами и однимъ матросомъ въ каюту Г. Бляя, когда онъ еще спалъ. Схвативъ его, они завязали ему руки назадъ, въ то же время грозя мгновенною смертію, если онъ окажетъ имъ малѣйшее сопротивленіе или закричитъ. Но Г. Бляй, не устрасая ихъ угрозъ, громко закричалъ, и требовалъ помощи; однако жъ бунтовщики заблаговременно уже заперли всѣхъ тѣхъ, которые не участвовали въ ихъ дьявольскомъ умыслѣ. Потомъ бывшаго своего командира, прямо изъ постели, въ одной рубашкѣ, вытащили они на шканцы, и приставили къ нему караулъ. Послѣ сего велѣли они ботсману спустить барказъ на воду, и когда это было сдѣлано, принудили двухъ мичмановъ Гейварда и Гаалета, капитанскаго писаря и нѣкоторыхъ другихъ сойти въ барказъ. Между тѣмъ, пока это происходило, Г. Бляй представлялъ мятежникамъ беззаконіе ихъ поступка и увѣщевалъ раскаяться и обратиться къ своему долгу; но въ отвѣтъ они ему только говорили: «Молчите, сударь, не то мы въ сію же минуту убьемъ васъ!»

Потомъ вывели наверхъ офицеровъ, которые были заперты внизу, и спустили ихъ въ барказъ. Въ это время повстрѣчалось между бунтовщиками недоумѣіе, оставить ли имъ при себѣ самого тимермана или его помощника. Наконецъ, послѣ многихъ споровъ, рѣшено тимермана отпустить; но съ большимъ трудомъ позволили ему взять съ собою ящикъ съ его инструментами, и когда онъ взялъ его, то многіе изъ нихъ увѣряли, что теперь Г. Бляй найдетъ способъ возвратиться въ Англію, ибо онъ построитъ судно менѣе чѣмъ въ мѣсяцъ. Напротивъ другіе смѣялись

надъ такимъ опасеніемъ, думая, что гребному судну, столь тяжело нагруженному, невозможно долго держаться на морѣ. Когда всѣ тѣ, кого бунтовщики намѣрены были оставить, сошли на барказъ, тогда Крістіанъ сказалъ: «Ну, Капитанъ Бляй! ваши офицеры и служители всѣ на барказѣ, теперь вамъ пора отправиться туда же, а если вы вздумаете сопротивляться, въ ту же секунду лишитесь жизни!» Послѣ сего бунтовщики развязали ему руки, и спустили на барказъ. Когда они его спускали, онъ, взглянувъ значительно на Крістіана, спросилъ его, чѣмъ онъ заслужилъ такое воздаяніе за многія благодѣянія, ему отъ него оказанныя. Отъ этого вопроса Крістіанъ пришелъ въ замѣшательство и жалостнымъ голосомъ отвѣчалъ ему: «Такъ, Капитанъ Бляй! — вотъ въ чемъ дѣло! — мое мѣсто въ аду! — я буду въ аду (*)!»

Послѣ сего они отдали барказъ за корму, а потомъ оставили его, сопровождая насмѣшками и шутками, и крича во все горло: ура, Отанъ! А слесарь и плотники кричали и просили Г. Блая не забывать того, что они не участвовали въ этомъ заговорѣ. Многіе же другіе какъ казалось, раскаивались въ своемъ незаконномъ поступкѣ.

Такъ какъ Г. Бляй не слыхалъ отъ экипажа ни какихъ жалобъ и не замѣтилъ ни малѣйшаго со стороны его неудовольствія, то никакъ не могъ догадаться, что

(*) Въ бытность мою на Мысѣ Доброй Надежды, я былъ знакомъ съ Г. Фраеромъ (онъ тогда командовалъ казеннымъ транспортомъ Абондансомъ), который въ то время былъ штурманомъ съ Бляемъ. Онъ сказывалъ мнѣ, что Крістіанъ не показывалъ ни малѣйшаго раскаянія, а напротивъ того во все это время укорялъ Г. Блая въ жестокости, и въ томъ, что онъ его наказалъ тѣлесно; ибо единственною причиною сего бунта было тѣлесное наказаніе, которое Бляй сдѣлалъ ему и мицману Гейварду. Надобно знать, что этотъ самый Бляй въ 1799 году командовалъ кораблемъ Диктаторомъ въ сѣверномъ Морѣ, и команда его взбунтовалась. Потомъ былъ онъ губернаторомъ въ Новомъ Южномъ Валлисѣ, и тамъ произошелъ бунтъ отъ его жестокости.

Прим. перев.

понудило сихъ беззасудныхъ людей къ такому отчаянію и безбожному противъ него поступку. Онъ заключилъ, что къ тому привели ихъ искушенія отаитскихъ старшинъ, которые были весьма привязаны къ Англичанамъ, и обѣщали имъ дать большія помѣстья, если только они останутся у нихъ на острову, а такія обѣщанія, вмѣстѣ съ связями, коимъ сдѣлали всѣ служители съ прекрасными Отаитянками, которыхъ Г. Блай описываетъ совершенными красавицами, конечно могли ввести въ искушеніе молодыхъ беззасудныхъ людей, изъ коихъ большая часть, вѣроятно, въ отечествѣ своемъ не имѣли ни какихъ связей, ни родства, къ коему были бы привязаны.

На барказѣ съ Г. Бляемъ были оставлены штурманъ, подлекарь, ботаникъ, артиллерійскій офицеръ, ботсманъ, тимерманъ, одинъ подштурманъ, капитанскій писарь, два мичмана (*), два квартирмейстера, парусникъ, два повара, два матроса и одинъ юнга, всего 19 человекъ, а на транспортѣ остались одинъ штурманскій помощникъ (Кристіанъ), три мичмана, помощникъ артиллерійскаго офицера, тимерманскій помощникъ, одинъ унтеръ-офицеръ, слесарь, садовникъ и 14 матросовъ: всего 23 человекъ.

Когда барказъ былъ еще у борда, Г. Блай просилъ бунтовщиковъ дать ему сколько нибудь ружей; но эти безчувственныя твари только смѣялись, говоря ему, что какъ онъ коротко знакомъ съ дикими, то ему и не нужно имѣть ни какого оружія, и бросили въ барказъ только четыре тесака.

Весь ихъ запасъ съѣстныхъ припасовъ состоялъ во 150-ти фунтахъ сахарей, 16-ти кускахъ соленой свинины (**), 6-ти квартахъ (***) рому и 28-ми галлонахъ (****) прѣсной

(*) Одинъ изъ нихъ былъ Гейвардъ, родной братъ начальника бунта.

Прим. Перев.

(**) Въ Англіи свинина для Королевскаго Флота солится кусками одного вѣса или близко того: по четыре фунта въ каждомъ, а говядина кусками по осьми фунтовъ, и выдается безъ вѣса.

Прим. перев.

(***) Квартъ содержитъ бутылку.

Прим. перев.

(****) 8½ ведръ.

Прим. перев.

воды. Кромѣ того находились въ барказѣ четыре пустые боченка. Ботсману однако жъ бунтовщики позволили взять небольшое количество парусныхъ нитокъ, парусины, линей и тросовъ, а капитанскій писарь, съ ихъ же позволенія, взялъ октантъ и компасъ; но, подѣ опасеніемъ лишенія жизни, запрещено ему было брать карты, морскіе календари, книгу астрономическихъ наблюденій, секстантъ, хронометръ и планы и рисунки, кои Г. Бляй собиралъ въ теченіе 15-ти лѣтъ. Однако жъ онъ былъ столь счастливъ, что упесъ журналъ Г. Блая, патентъ его и нѣкоторыя другія важныя корабельныя бумаги.

Въ то время, когда ихъ оставили, они находились отъ острова Тосоа около десяти лигъ разстоянія. Г. Бляй намѣренъ былъ сперва зайти на этотъ островъ, чтобъ запастись тамъ хлѣбнымъ плодомъ и водою, и идти къ острову Тонгатабу, гдѣ хотѣлъ выпросить у его владѣльца позволеніе оснастить и вооружить барказъ, и взять столько съѣстныхъ припасовъ, чтобъ они могли дойти до Восточной Индіи. По прибытіи въ Тосоа увидѣли они, что жители къ нимъ не были расположены дружески, а напротивъ того, пользуясь беззащитнымъ состояніемъ Англичанъ, сильно атаковали ихъ камнями, и потому они получили здѣсь весьма малый запасъ съѣстнаго. Даже съ большими трудомъ могли они избѣжать совершеннаго пораженія отъ дикихъ. Это вѣроятно и случилось бы, если бъ квартирмейстеръ Нортопъ съ безпримѣрною отважностью не соскочилъ на берегъ, и не отвязалъ цѣпи, которою барказъ былъ закрѣпленъ съ кормы. Этотъ неустрашимый челоѣкъ погибъ, жертвуя собою спасенію своихъ товарищей: дикіе окружили и умертвили его самымъ безчеловѣчнымъ образомъ.

Такая встрѣча отняла у нихъ охоту идти на Тонгатабу; ибо теперь они ясно видѣли, что дружба дикихъ къ Европейцамъ происходитъ болѣе отъ боязни огнестрѣльнаго оружія, нежели отъ естественнаго благорасположенія.

Теперь всѣ находившіеся на барказѣ желали, чтобъ Г. Бляй старался доставить ихъ въ Англію такими путями и средствами, какими онъ сочтетъ удобнѣе. На это онъ представлялъ, что имъ нѣтъ ни какой надежды достичь куда-либо,

гдѣ могли бы они получить пособіе, кромѣ Новой Голландіи и острова Тимора, который былъ отъ нихъ въ разстояніи 1200 лигъ, и что для совершенія сего перехода надлежало имъ, судя по весьма скудному ихъ запасу, наблюдать строжайшую экономію въ съѣстныхъ припасахъ. Въ слѣдствіе сего представленія весь экипажъ барказа согласился и утвердилъ получать имъ въ сутки на каждого человека по одной унціи сухарей (*) и по четверти пинты воды (**). Такимъ образомъ, сдѣлавъ это постановленіе и увѣщаніе экипажу ни подъ какимъ видомъ не отступать отъ него, Г. Бляй направилъ путь свой къ Новой Голландіи, по морямъ дотолѣ неизвѣстнымъ, на небольшомъ гребномъ суднѣ (***), въ числѣ 18-ти человекъ!

Въ слѣдующій день имѣли они весьма крѣпкій вѣтеръ; въ барказъ попадало такое количество воды, что они съ величайшимъ трудомъ могли отливать ее, и избавить барказъ отъ потопленія. На утро вѣтеръ утихъ, а 5-го числа они увидѣли и прошли купу небольшихъ острововъ, продолжая плыть къ NW. Доселѣ они вели свое счисленіе по одной догадкѣ, а теперь сдѣлали и размѣрили лагъ и лагъ-линь и съ помощію небольшого навыка, нѣкоторые изъ нихъ научились считать секунды съ довольною точностію. Тѣснота и вообще весьма дурное положеніе, въ коемъ они находились, побудили Г. Бляя раздѣлить свой экипажъ на двѣ смѣны, и велѣть, чтобы когда одна вахта управляетъ судномъ, другая отдыхала подъ банками. Но и это распоряженіе не доставило имъ большаго облегченія, потому что они безпрестанно были подвержены мокротѣ и сырости, и находились въ такой тѣсотѣ, что не могли порядочно протянуть ногъ, отчего члены ихъ онѣмѣли, и часто схватывали ихъ столь сильныя судороги, что они принуждены были по нѣскольку времени лежать безъ движенія.

7-го числа видѣли они другую купу острововъ, отъ которыхъ гнались за ними двѣ большія лодки; одна изъ нихъ

(*) $6\frac{2}{3}$ золотниковъ.

(**) Осьмая доля бутылки.

(***) Барказъ этотъ имѣлъ длины 23 фута, ширины шесть футовъ девять дюймовъ, глубины два фута девять дюймовъ.

въ четыре часа пополудни, приблизившись къ барказу мили па двѣ разстоянія, воротилась, и другая послѣдовала за нею. По отстоянію и сосѣдству сей купы съ Островами Дружества, Г. Блэй заключилъ, что это должны быть Острова Фиджи.

8-го числа вѣтеръ дулъ умѣренно при ясной погодѣ; это доставило имъ случай просушить свое платье, и вычистить барказъ. Г. Блэй занималъ свою команду разсказами о Новой Гвинее и Новой Голландіи, причемъ старался сообщить имъ о сихъ странахъ всевозможныя свѣдѣнія, чтобы, въ случаѣ какого либо несчастнаго съ нимъ происшествія, они сами могли достигнуть острова Тимора, который прежде знали только по наслышкѣ.

10-го числа опять пастала бурная погода съ безпрестаннымъ дождемъ, громомъ и молніею; волненіе было сильно, и часто плескало воду въ барказъ, такъ что они безпрерывно должны были выливать ее, и со всѣмъ тѣмъ иногда находились на краю гибели. Къ большому еще ихъ несчастію, соленая вода подмочила сухари, и какъ платье на нихъ было всегда мокрое, то они никакъ не могли и подкрѣпить себя сномъ, а многіе изъ нихъ подвергались такимъ судорогамъ, что имѣли сильную дрожь и чрезвычайную боль во внутренностяхъ. Г. Блэй присовѣтовалъ имъ снять съ себя все платье, выполоскать въ морской водѣ, выжать сколько возможно болѣе и надѣть опять; отъ этого средства оно сообщало имъ нѣкоторую теплоту; напротивъ того, бывъ намочено дождевою водою, оно лишь знобило ихъ.

14-го числа видѣли они множество острововъ, казавшихся имъ новымъ открытіемъ; но такъ какъ они находились весьма близко къ Новогейбридскимъ Островамъ, то и можно ихъ причислить къ сему архипелагу: широта ихъ отъ 13° 16' до 14°, долгота отъ 110° 17' до 168° 34' восточная отъ Гринича (*).

24-го числа признано было за нужное уменьшить и безъ того уже недостаточную порцію, и положено выдавать сухарей на каждого человѣка 25-ю долю фунта на завтракъ

(*) Въ оригиналѣ такъ поставлено; но это очевидная опечатка.

и столько же на обѣдъ, а на ужинъ ничего; по сему расчету провизіи должно было имъ стать на 43 дня.

Въ слѣдующій день видѣли они *глухышей* (*) и другихъ морскихъ птицъ, изъ коихъ нѣсколько поймали и употребили въ пищу, раздѣливъ по равнымъ долямъ. Птицы эти означали близость земли. Погода теперь стояла ясная, но и она вскорѣ сдѣлалась странникамъ нашимъ въ тягость, ибо чрезвычайный жаръ до того былъ утомителенъ и привелъ ихъ въ такое разслабленіе, что самая жизнь была для нихъ несною.

29-го числа во второмъ часу увидѣли они подъ вѣтромъ въ разстояніи съ четверть мили бурунъ; отворотивъ отъ него, избѣжали опасности; съ разсвѣтомъ же опять приблизились къ бурунамъ, и усмотрѣли, что они съ величайшею свирѣпостью ходили по рифу; идучи вдоль его, скоро нашли въ немъ проходъ, коимъ и стали править. За рифомъ находился посредственной высоты островокъ. Г. Блай назвалъ его островомъ *Направленія*, ибо онъ показывалъ, гдѣ существуетъ проходъ: широта его 12° 51' S. Коль скоро они зашли за рифъ, тогда ясно открылись имъ берега Новой Голландіи. Они пристали въ прекрасномъ песчаномъ заливѣ небольшого острова, недалеко отъ материка. Здѣсь нашли они въ изобиліи устрицъ, разныя ягоды и прѣсную воду, которыя для людей въ ихъ состояніи служили роскошною пищею. Проспавъ и отдохнувъ на островѣ съ такимъ покоемъ, какого давно уже не имѣли, поутру готовились они пуститься въ путь, какъ внезапно увидѣли на противоположномъ берегу около двадцати человѣкъ жителей, бѣжавшихъ къ нимъ во всю мочь. Въ то же время они что-то кричали, и дѣлали имъ знаки выйти на берегъ. Всѣ эти дикіе были вооружены копьями, а многіе другіе выглядывали изъ-за вершинъ сосѣдственныхъ пригорковъ. Г. Блай, узнавъ, что жители ихъ увидѣли, счелъ за лучшее удалиться въ море. Островъ, къ которому они приставали, назвалъ онъ островомъ *Возстановазія*: имя это приличествовало ему не только по отно-

(*) Морскія птицы изъ рода петрелей: *Procellaria*. *Пр. перев.*

шенію къ собственному состоянію путешественниковъ, но и потому что того дня было торжество возстановленія на британскомъ престолѣ Короля Карла II. Широта острова 12° 39/.

Когда барказъ шелъ вдоль берега, многіе другіе отряды жителей подходили къ нему и, махая зелеными вѣтвями, дѣлали знаки пристать; но Г. Бляй, подозрѣвая ихъ намѣренія, не рѣшался имъ вѣриться. Эти люди были совсѣмъ нагіе, и имѣли черные кудрявые волосы.

31-го числа странники опять пристали на небольшомъ острову, чтобъ лучше обозрѣть съ него берегъ материка. Здѣсь, поѣвши устрицъ, отправились они въ море, и потомъ на пути останавливались на разныхъ островахъ, чтобъ достать какой нибудь пищи. Вечеромъ 3-го Іюня прошли они Проливъ Эндевоура, и снова пустились плыть открытымъ моремъ, взявъ курсъ къ острову Тимору, до котораго надѣялись дойти дней въ восемь или десять. Продолжительная мокрая и бурная погода имѣла вліяніе надъ самыми крѣпкими людьми изъ нихъ, а притомъ и безпрестанные труды утомили ихъ до того, что многіе, по всѣмъ признакамъ, не долго могли оставаться въ живыхъ. Г. Бляй употреблялъ всѣ способы, чтобъ ихъ успокоивать и ободрять на счетъ ихъ положенія, увѣряя, что они скоро достигнуть порта, гдѣ получатъ всякое вспоможеніе.

12-го Іюня въ три часа утра, къ неописанной ихъ радости, открылся имъ давно желанный островъ Тиморъ, а 14-го числа они прибыли въ голландское селеніе Купангъ. Нельзя довольно выхвалять человѣколюбиваго и дружескаго приѣма, оказаннаго имъ на семъ острову отъ правителя (фанъ-Эста), который, бывъ самъ опасно болѣнъ, поручилъ ихъ зятю своему, и приказалъ ему имѣть о нихъ всевозможное попеченіе и снабжать всѣмъ тѣмъ, что только было для нихъ нужно.

Г. Бляй представилъ губернатору формальное извѣщеніе о случившемся у него возмущеніи, и требовалъ, именемъ Короля своего, сообщить по всѣмъ голландскимъ владѣніямъ, чтобы, въ случаѣ прибытія транспорта Боунти, задержали его и бунтовщиковъ, коимъ именной списокъ съ ихъ примѣтами онъ доставилъ.

Въ короткое время послѣ прихода ихъ въ Купангъ, при помощи живущихъ тамъ Голландцевъ, здоровье и силы ихъ такъ хорошо были восстановлены, что Г. Бляй успѣлъ купить за тысячу рейксъ-далеровъ шкуну, на которой намѣренъ былъ отправиться въ Батавію, чтобъ прійти туда до отбытія европейскаго флота, отходящаго обыкновенно въ Октябрѣ. Судно это Г. Бляй наименовалъ *Ресурсъ*, и вооружилъ двумя мѣдными фалконетами и четырнадцатью ружьями съ достаточнымъ количествомъ военныхъ снарядовъ, чтобъ быть въ состояніи обороняться отъ морскихъ разбойниковъ, обыкновенно разбѣзжающихъ около Явы.

20-го Іюня умеръ ботаникъ Нельсонъ отъ воспалительной горячки: это было второе его путешествіе въ семь званиіи въ Тихій Океанъ.

30-го Августа Г. Бляй отправился изъ Купанга на своей шкунѣ, взявъ съ собою на буксирѣ и барказъ, въ которомъ спасъ свою жизнь.

1-го Октября прибыли они въ Батавію, и на другой день Г. Бляй заболѣлъ, такъ опасно что нужно было отвезти его за городъ, а вскорѣ послѣ того главный докторъ колоніи объявилъ, что болѣзнь его требуетъ, чтобъ онъ немедленно удалился отъ вліянія батавскаго климата, иначе онъ долженъ будетъ умереть. Въ слѣдствіе этого Г. Бляй просилъ и получилъ отъ генералъ-губернатора позволеніе отправиться на флотъ, который уже былъ готовъ вступить подъ паруса: его помѣстили на голландскомъ пакетъ-ботѣ. Изъ Батавіи пошли 16-го Октября 1789 года, а въ Англію прибыли 14-го Марта 1790 года; изъ оставленныхъ съ Бляемъ на барказъ только одиннадцать чело-вѣкъ возвратились въ свое отечество.

КОНЕЦЪ ПЕРВОЙ ЧАСТИ.