



Изъ жизни инженера путей сообщенія ¹⁾.

Зимой 1895—96 года пришлось мнѣ снѣшно строить новую станцію, т. е. „постъ № 2-й версты“, т. е. узловой пунктъ между Нижегородской и Московско-Курской ж. д., такъ какъ выставочное пассажирское движенію было предложено производить уже съ новаго пассажирскаго вокзала, общаго для Курской и Нижегородской ж. д. Въ составъ вышеуказанной работы входило, между прочимъ, устройство путепровода подъ 8 путей близъ Рогожскаго старообрядческаго кладбища. Путепроводъ этотъ былъ выстроенъ мною безъ перерывовъ движенія при помощи шахтъ, штоленъ для фундаментовъ и впервые, насколько знаю, примененнаго въ Россіи способа „сквознаго прорѣза“ полотна сверху до фундаментовъ, для возможности выведенія обонхъ устоевъ. Съ 25 мая 1896 г. открылось выставочное движеніе (52 пары поѣздовъ въ сутки). Въ июлѣ пришлось сопровождать Государя Императора Николая II, ѣхавшаго на выставку. На соседнемъ съ моимъ участкѣ Императорскій поѣздъ слѣдовалъ уже ночью. Ночь была дивная, лунная, и Государь Императоръ пожелалъ прогуляться. Поѣздъ былъ остановленъ, и Императорская Чета и Великій Князь Алексѣй Александровичъ пошли по тропинкѣ рядомъ съ полотномъ, а поѣздъ тихо пошелъ сзади. Поровнявшись съ постомъ охранной стражи, караульный офицеръ выскочилъ впередъ, чтобы задержать неизвѣстныхъ, гуляющихъ передъ проходомъ Царскаго поѣзда, и былъ крайне смущенъ, узнавъ Государя.

¹⁾ См. „Русская Старина“, июль 1913 г.

Послѣдній милостиво предложилъ ему подать руку Государынѣ, чтобы перешагнуть черезъ канаву. Между тѣмъ, на сосѣднихъ станціяхъ всѣ были въ страшной тревогѣ, зная, что Царскій поѣздъ вышелъ съ предшествующей станціи, но почему-то не прибылъ на послѣдующую. Послѣ обратнаго прибытія Государя въ Москву мнѣ былъ врученъ Н. К. Шауфусомъ 20 іюля Царскій подарокъ—золотые часы. Сравнительно высокое для начальника участка содержаніе въ связи съ частными заработками (управленіемъ частной вѣткой) и добавочнымъ вознагражденіемъ за большія новыя работы на столичномъ участкѣ, прекрасный казенный домъ въ Москвѣ и казенная дача лѣтомъ на участкѣ—дѣлали занимаемое мною мѣсто предметомъ вожделѣнія для многихъ, и посему мои доброжелатели всячески старались отравлять мнѣ существованіе.

Независимо сего послѣдовало множество неприятностей изъ-за допущенныхъ въ свое время невольныхъ перерасходовъ по приведенію въ должный видъ пути на участкѣ передъ открытіемъ Нижегородской выставки. Засимъ придирки мелкихъ чиновъ контроля на чисто личной почвѣ, перевозимыя вслѣдъ въ высшія сферы администраціи—все это странно отравляло существованіе и понуждало искать какого-нибудь исхода. До какихъ Геркулесовыхъ столбовъ доходила травля, можно видѣть изъ нижеслѣдующаго примѣра. Съ разрѣшенія своего начальства я имѣлъ, какъ упомянуто выше, „дачу“, т.-е. правильно выражаясь, пользовался въ лѣтнее время тремя комнатками въ упрямой путевой казармѣ, такъ какъ жить лѣтомъ въ старомъ Нижегородскомъ вокзалѣ, гдѣ была квартира начальника московскаго участка пути—было совершенно невозможно: съ одной стороны копотъ болѣе чѣмъ ста паровозовъ, дымившихъ углемъ перемѣшаннымъ съ сѣрымъ колчеданомъ, а съ другой близость городскихъ свалокъ нечистотъ съ нестерпимымъ зловоніемъ—дѣлали сколько-нибудь гигиеническое пребываніе въ городской квартирѣ—нестерпимымъ. Въ саду же при моей казенной городской квартирѣ стояли 2 столба съ перекладиной и крюками для гимнастическихъ приборовъ и качелей. Дѣти мои не могли пользоваться этими приспособленіями, такъ какъ жили лѣтомъ въ упомянутой выше казармѣ. Тогда я выкопалъ столбы изъ городского сада и поставилъ ихъ въ садикѣ при казармѣ. Боже мой, что изъ этого вышло. Полетѣлъ рапортъ и доносъ на меня мѣстныхъ чиновъ государственнаго контроля главному контролеру какъ о страшномъ злоупотребленіи.

Главный контролеръ написалъ на чудной палевой плотной

бумагъ большого формата „конфиденціальное“ письмо начальнику дороги, съ обвиненіемъ меня чуть ли не въ государственномъ преступленіи... и это все изъ-за того, что дѣти мои хотѣли немного поквачаться и покувыркаться. Но за то иъ то же время секретарь желѣзнодорожнаго контроля обдѣлывалъ подъ сурдинку своя дѣлишки и бѣжалъ послѣ совершенія крупной растраты казенныхъ денегъ.

Такъ или иначе я рѣшилъ уйти съ дороги и, повидимому, къ большому удовольствію моего непосредственнаго начальства, уставшаго защищать меня противъ нападковъ, и воспользо-вался тѣмъ, что мнѣ было предложено поступить начальникомъ партіи южнаго полукольца Московской окружной дороги, гдѣ построенное иъ настоящее время южное полукольцо дороги (за исключеніемъ самаго начала у Московско-Казанской дороги, немного отклоненнаго отъ первоначальной трасировки), всецѣло проведено по намѣченному мною направленію. Здѣсь мнѣ также не повезло. Крайне рѣзкое отношеніе со стороны начальника работъ инженера П. И. Рашевского создало совершенно нетерпимыя условія службы. Онъ былъ крайне невоздержанъ въ своихъ выраженіяхъ и совершенно не стѣснялся дѣлать выговоры въ самой рѣзкой формѣ начальствующимъ лицамъ въ присутствіи ихъ же подчиненныхъ. На меня, напримѣръ, въ присутствіи двухъ чертежниковъ, онъ накричалъ, что „въ первый разъ въ жизни видитъ такого начальника партіи, какъ я, ничего незначащаго и ничему неспособнаго за пятилѣтнее пребываніе въ институтѣ“, а засимъ повернулся спиною и хлопнулъ дверью. Послѣ чего я, конечно, тотчасъ же ушелъ изъ котлоры изысканій, чтобы болѣе туда не возвращаться.

Замѣчу, что я ушелъ съ окружной дороги въ концѣ 1898 г., а только 20-го іюля 1908 г., т.-е. почти черезъ 10-ть лѣтъ, была закончена постройка 51 верстной дороги (Сибирская желѣзная дорога длиною 3.188 верстъ была построена въ 6-ть лѣтъ). За первую половину десятилѣтія постройка Московской окружной дороги никакія колышки не представлялись то въ одну, то въ другую сторону, а во вторую стремились „европейскаго“ вида дома и искусственныя сооруженія. На наружное украшеніе домовъ и мостовъ (лѣвныя наружныя украшенія, оконныя и дверныя приборы по спеціальному заказу въ „декадентскомъ стилѣ“, „бюсты совъ“ на фронтонахъ домовъ, бронзовыя скрижали и бюсты на мостахъ и т. п.), тратились сотни тысячъ рублей, такъ какъ инженеръ Рашевскій увѣрялъ, что „любой бѣднякъ удѣляетъ отъ своихъ крохъ на украшеніе того, что

дорого и близко его сердцу, и ни одинъ русскій человекъ, которому дорога Москва, какъ первопрестольная столица и сердце Россіи, не пожалѣетъ, что на украшеніе ея двумя такими монументальными и можно сказать вѣчными сооруженіями, какими являются арочные мосты окружной дороги—затрачено лишнѣхъ двѣ или три сотни тысячъ рублей, которые возможно было бы съэкономить, обезобразивъ Москву¹⁾. (Это-то видѣ черты города). Неудивительно посему, что дорога обошлась около 89.000.000 рублей.

По злой ироніи судьбы, мнѣ пришлось участвовать впоследствии въ качествѣ члена пріемочной комиссіи названной дороги.

ГЛАВА III.

Неудачная поездка въ 1899 году на постройку Маньчжурской дороги.—Отплытіе на Дальній Востокъ на пароходѣ добровольнаго флота „Херсонъ“.—Путевыя впечатлѣнія: Портъ-Саидъ.—Суэскій каналъ.—Красное море.—Индійскій океанъ.—Цейлонъ.—Малаккскій проливъ.—Суматра.—Сингапуръ.—Китайское море.—Портъ-Артуръ.—Частичка Япоші.—Шестинедѣльное сидѣніе въ Владивостокѣ.

Крайне рѣзкое, какъ сказано было уже выше, отношеніе со стороны начальника работъ Московской окружной дороги заставило меня разстаться съ этимъ мѣстомъ и принять приглашеніе правленія общества Восточно-Китайской дороги на должность начальника строительнаго участка. Къ сожалѣнію, и тутъ меня постигла обычная неудача, на долгое время отразившаяся, какъ лично на мнѣ самомъ, такъ и на моей семьѣ: по прибытіи моемъ въ апрѣлѣ 1899 г. сначала въ Портъ-Артуръ, а затѣмъ въ Владивостокъ—первоначально установленныя между мною и правленіемъ общества въ С.-Петербургѣ условія были въ корнѣ измѣнены въ Владивостокѣ помощникомъ главнаго инженера по постройкѣ (моимъ *товарищемъ* по выпуску) инженеромъ Игнаціусомъ, и весь разбитый душой и тѣломъ я вынужденъ былъ бросить мѣсто и съ остатками служащихъ своего участка вернуться черезъ Сибирь въ Москву. Путь въ Маньчжурію, маньчжурскія мытарства мои и возвращеніе на родину могутъ, полагаю, представить нѣкоторыя довольно интересныя обстоятельства, что побуждаетъ меня изложить эту страницу моей жизни нѣсколько подробнѣе.

¹⁾ См. стр. 41 протоколовъ засѣданій и трудовъ XXV совѣщательнаго съѣзда инженеровъ службы пути.

Покончивши всѣ дѣла съ правленіемъ общества Китайской дороги, 1-го марта 1899 г. выѣхалъ я со всѣмъ своимъ строительнымъ штатомъ (въ 20 человекъ) изъ Москвы въ Одессу. По прибытіи сюда средніе служащіе мои отправились осматривать пароходъ „Херсонъ“, на которомъ намъ предстояло совершить плаваніе, и прибѣжали ко мнѣ всѣ взволнованные, говоря, что ихъ сажаютъ въ невозможное по тѣсотѣ помѣщеніе и что, кромѣ того, ихъ будутъ все время плаванія кормить матросской пищей. Отправившись вслѣдствіе сего самъ на „Херсонъ“, я убѣдился, что улучшенное палубное помѣщеніе, на которомъ по договору съ правленіемъ общества предстояло имъ ѣхать, представляетъ собою хотя и каюту, но: 1) она расположена у самаго машиннаго отдѣленія, что при адской жарѣ въ таковомъ и температурѣ тропиковъ, начиная съ Краснаго моря и почти до Японіи—создавало каторжныя условія. 2) Размѣръ такой общей каюты не давалъ больше $\frac{1}{8}$ куб. саж. воздуха на человека. 3) Въ такой каютѣ люди должны были не только спать, но и ѣсть. 4) На верхнюю палубу (спардекъ) пассажировъ палубнаго помѣщенія не допускаютъ, нижняя же палуба занята войсками (1.200 человекъ). 5) Пищу даютъ дѣйствительно только матросскую. Наведя по послѣднему вопросу справку у старшаго помощника капитана, завѣдывающаго пароходнымъ хозяйствомъ, я узналъ отъ него, что иной пищи, кромѣ матросской, они пассажирамъ улучшеннаго палубнаго помѣщенія давать не могутъ, ибо пароходному начальству комитетъ добровольнаго флота отпускаетъ на каждаго такого пассажира только по 80 копѣекъ въ сутки до Портъ-Саида и по 50 копѣекъ отъ Портъ-Саида до Владивостока, что при дороговизнѣ продуктовъ по пути и трудности храненія запасовъ въ свѣжемъ видѣ подъ тропиками далеко недостаточно. Условія перевозки пассажировъ въ палубномъ улучшенномъ помѣщеніи хорошо де извѣстны правленію Китайской дороги, и его дѣла позаботиться, чтобы агенты, уже привыкшіе по своему образованію къ извѣстнымъ удобствамъ, не провозились бы въ такихъ помѣщеніяхъ. Въ виду подобныхъ обстоятельствъ, одинъ изъ приглашенныхъ мною въ качествѣ десятника-техника Страшкевичъ тутъ же на пароходѣ при прочихъ моихъ служащихъ заявилъ мнѣ, что я, съ цѣлью привлечь служащихъ, представилъ имъ условія плаванія въ немъ, чѣмъ на самомъ дѣлѣ, свѣтъ и что онъ предпочитаетъ, покуда есть еще время, оставаться въ Россіи, чѣмъ рисковать подвергнуться по пріѣздѣ на мѣсто работъ новому еще, быть можетъ, болѣе существенному обману.

Мнѣ стоило большого труда сгладить, хоть сколько-нибудь, впечатлѣніе, произведенное словами Страшкенича на служащихъ, тѣмъ болѣе, что тутъ же ихъ постигло новое разочарованіе: при предъявленіи ими въ кассу выданныхъ имъ удостовѣреній съ нихъ за провозъ багажа сверхъ трехъ пудовъ потребовали плату. Само собою разумѣется, что люди, отправлявшіеся на нѣсколько лѣтъ въ далекую полудикую страну, не могли ограничиться тремя пудами вещей, а везли кто 6 и до 10 пудовъ. Вопросъ о багажѣ я уладилъ тѣмъ, что обѣщаль служащимъ по прибытіи во Владивостокъ уплатить имъ на свой страхъ расходъ по перевозкѣ вещей изъ аванса, что впоследствии мною и было исполнено.

6-го марта въ 1^{1/2} часа до отхода парохода была мнѣ доставлена, черезъ клерка одесскаго нотаріуса Гофа, копія съ заявленія, сдѣланнаго ему Страшкевичемъ, гдѣ, между прочимъ, указывалось, что, такъ какъ я не былъ передъ нимъ искреннимъ, то примириться съ положеніемъ дѣла и проѣздомъ въ палубномъ помѣщеніи онъ не согласенъ — посему и остается въ Россіи, не считая себя въ отношеніи меня чѣмъ-либо связаннымъ.

Чтобы успокоить хоть нѣсколько служащихъ, на которыхъ бѣгство Страшкевича сильно повліяло, я объявилъ имъ, чтобы въ случаѣ, если пища ихъ окажется уже слишкомъ плохой, то они немедленно заявили бы мнѣ объ этомъ, я лично приду къ нимъ во время ихъ стола попробую кушанья и буду стараться объ улучшеніи таковыхъ. Первые два дня плаванья жалобы никакихъ не поступало, хотя подтвердилось, что пищу на дѣла даютъ действительно только матросскую. Оказалось также, что даже мелкіе офицерскіе чины и чиновники морского вѣдомства на „Херсонѣ“ все ѣхали въ I классѣ, а не на палубномъ улучшенномъ помѣщеніи.

Самъ по себѣ „Херсонъ“ прекрасное судно съ весьма красивыми линиями очертанія корпуса, длиною 70 сажень, съ 24 котлами, 2 винтами и машинами, могущими развить скорость свыше 22 узловъ въ часъ ¹⁾.

Сравнительная быстрота судна заставила его причислить къ той категоріи пароходовъ добровольнаго флота, которые въ военное время могутъ служить крейсерами (въ влополучную Японскую войну „Херсонъ“, переименованный въ „Лену“, работалъ действительно какъ крейсеръ). На „Херсонѣ“ плало въ

¹⁾ 1 узелъ = 1^{1/2} версты.

нашъ рейсъ всего 2.000 пассажировъ, въ томъ числѣ 1.200 солдатъ и 190 ссыльныхъ женщинъ, отправляемыхъ на Сахалинъ.

Итакъ, 6-го марта, послѣ краткаго молебствія на палубѣ „Херсона“, мы перекрестясь тронулись въ далекій путь. На душѣ было страшно тяжело, мысль объ оставленной семьѣ и неизвѣстность будущаго щемили сердце, и съ отдачею послѣдняго каната, которымъ пароходъ былъ причаленъ къ набережной, казалось, оборвалась я какая-то сердечная струна. Море было спокойно и, несмотря на раннюю весну—было настолько тепло, что дышалось полною грудью и не хотѣлось уходить до поздняго вечера съ палубы. Утромъ на слѣдующій день проснулись мы въ гавани „Ковака“ при входѣ въ Босфоръ. Пришлось простоять здѣсь нѣсколько часовъ въ ожиданіи султанскаго фирмана о пропускѣ „Херсона“ черезъ проливъ (ве пропускали свободно, какъ другія коммерческія суда, изъ-за того, что у насъ былъ „военный грузъ“—1.200 солдатъ). Но вотъ фирманъ наконецъ полученъ, и мы медленно плывемъ вдоль роскошныхъ, уже покрытыхъ яркою зеленью береговъ Босфора. Минуемъ Константинополь (гдѣ намъ также запретили останавливаться изъ-за „военнаго груза“), Санъ-Стефано, Принцесы Острова и къ вечеру добираемся до Архипелага. Здѣсь поднимается сильнѣйшая толча. Судно наше то зарывается носомъ въ волны, то переваливается съ бока на бокъ, то подбрасывается нѣсколькими вертикальными ударами волны такъ, что уловить какую-либо „нейтральную“ точку на палубѣ нѣтъ никакой возможности, и я впервые испытываю все ужасы морской болѣзни, отъ которой не могъ больше избавиться въ теченіе всего пути. Какой-то сердобольный пассажиръ уложилъ меня на скамейку, а голову мою положилъ къ себѣ на колѣни. Въ этомъ положеніи я почувствовалъ нѣкоторое облегченіе и пойдя ночью, шатаясь и спотыкаясь, кое-какъ добрался до своей койки въ каютѣ, гдѣ заснулъ свинцовымъ сномъ и проснулся уже утромъ отъ какихъ-то неистовыхъ криковъ. Оказалось, что мы уже въ Портъ-Сандѣ, и кричатъ феллахи, грузящіе уголь на наше судно. Едва держась на ногахъ, я тѣмъ не менѣе сошелъ вмѣстѣ съ двумя сотоварищами по путешествію на пристань, чтобы познакомиться съ невѣдомою страной.

Взявъ проводника-араба, немного говорившаго по-русски, пошли сначала въ магазинъ, гдѣ за 2 рубля штука купили по бѣлому, изнутри подбитому пробкой, англійскому шлему, безъ котораго рискованно проходить тропики безъ опасенія получить

солнечный ударъ. Осмотрѣвъ затѣмъ арабскій кварталъ, на одной изъ улицъ котораго были протянуты веревки съ флагами и фонарями и устроенъ на перекресткѣ какъ бы шатеръ изъ ковровъ, какъ оказалось для предстоящей въ тотъ же вечеръ свадьбы одного изъ мѣстныхъ арабскихъ обывателей,—мы, напившись въ арабской кофейнѣ отвратительнаго кофе въ видѣ какой-то гущи, наняли коляску и поѣхали смотрѣть находящійся въ разстояніи около часа ѣзды отъ города каналъ, ведущій Нильскую воду (Ниль въ разстояніи около 60 верстъ отъ Портъ-Саида) до городской водопроводной башни. Съ трудомъ пробираясь по сыпучему, иногда по самую ступицу, неску, коляска наша наконецъ дотащилась до какого-то тощаго не то бульвара, не то садика, вдоль котораго извивалось узкою лентою полатно желѣзной дороги изъ Портъ-Саида въ Суэцъ. (Оставивъ коляску и перейдя черезъ путь, мы вошли внутрь садика и по тропинкѣ, проходившей вдоль какого-то забора, сплошь увитаго красивымъ вьющимся растеніемъ съ громадными лиловыми цвѣтами,—черезъ нѣсколько минутъ добрался до ваналя съ Нильской водой. Мои сотоварищи рискнули выпить нѣсколько глотковъ мутныхъ струй „священной“ рѣки, я же ограничился тѣмъ, что умылъ себѣ въ таковыхъ руки. Конецъ канала, гдѣ мы стояли, запертъ небольшимъ шлюзомъ; отсюда вода поступаетъ въ фильтровый бассейнъ, а затѣмъ, уже въ чистомъ видѣ, поднимается на стоящую тутъ же по близости высокую водонапорную башню, откуда слѣдуетъ дальше до самаго города. Возвратившись въ городъ и осмотрѣвъ небольшой скверъ съ жидкою растительностью, въ которомъ расположенъ памятникъ-бюстъ знаменитаго творца Суэцкаго канала, Лессепса, мы купили себѣ лонгъ-шэзы и, выругавъ на прощанье нашего проводника, который содралъ съ насъ немовѣрно высокую цѣну (три рубля за 3¼ часа), возвратились наконецъ на „Херсонъ“. Здѣсь кончилась грувка угля, и вся палуба была покрыта мелкою угольною пылью. Пришлось сидѣть въ закрытой наглухо каютѣ-кампаніи, въ тропической духотѣ, покуда не вымыли палубы. Выйдя на таковую, я увидалъ прасавца-араба въ шитой золотомъ черной курткѣ, на воротникѣ которой было золотыми же русскими буквами вышито „Мустафа молодецъ“. Оказалось, что этотъ-то Мустафа и есть самый благонадежный проводникъ во всемъ Портъ-Саидѣ. На рейдѣ лѣнливо ныряли два огромныхъ дельфина, тутъ же молодой арабъ, стоя въ костюмѣ Адама на носу своей лодочки, неистовымъ голосомъ кричалъ „кадай денъгу, кадай денъгу“. И когда кто-либо изъ

пассажировъ дѣйствительно бросать въ воду мелкую монету— съ удивительною ловкостью нырялъ и появлялся на поверхности съ найденною имъ монетою въ зубахъ. Вскорѣ стала съѣзжаться мало-по-малу и вся прочая часть пассажировъ, еще оставшихся на берегу. Носильщики втаскивали на палубу купленные лонгъ-шевы и кресла. Молодежь восторженно отзывалась: кто о катаньѣ на ослахъ, кто о черноокой красавицѣ-египтянкѣ, показывавшей имъ арабскую мечеть. Не обошлось и безъ курьезовъ: одинъ изъ нашихъ молодыхъ техниковъ, немного навеселѣвъ, никакъ не могъ попасть съ лодки („Херсонъ“ остановился на рейдѣ въ 1/2 верстѣ отъ городской пристани)—на спущенный для всхода на судно трапъ, я, оступившись, ухнулъ въ воду, откуда, впрочемъ, былъ тотчасъ же вытащенъ, при чемъ и весь хмель какъ рукою сняло отъ этой невольной ванны.

Согласно предписанія правленія, обоснованнаго, какъ мнѣ было сказано въ бытность мою въ Петербургѣ, въ томъ, что касается мѣста нашего назначенія, на распоряженія главнаго инженера по постройкѣ Китайской дороги г. Юговича, я долженъ былъ со всѣмъ своимъ штатомъ слѣдовать во Владивостокъ. Такъ какъ по недостатку мѣста на „Херсонѣ“ часть моихъ служащихъ (6 человекъ) не могла ѣхать на немъ, то ихъ пришлось помѣстить на пароходѣ слѣдующей очереди „Орлѣ“, долженствовавшемъ отправиться изъ Одессы 10 марта (на самомъ же дѣлѣ пароходъ этотъ отошелъ только 3 апрѣля и всѣ 6 служащихъ, прибывшіе въ Одессу 8 марта), вынужденны были прожить здѣсь зря почти цѣлый мѣсяць.

Имѣя въ виду вышеозначенное предписаніе, какъ я лично, такъ и всѣ служащіе мои просили всю корреспонденцію, газеты, депешы и журналы направить во Владивостокъ въ контору Китайской Восточной дороги. Между тѣмъ по прибытіи нашемъ въ Портъ-Саидъ была нами получена депеша правленія съ предписаніемъ мнѣ и другому начальнику участка высадиться, согласно распоряженія главнаго инженера, въ Портъ-Артуръ, при томъ въ распоряженіе не главнаго инженера, а начальника отдѣленія по постройкѣ. Между тѣмъ при соглашеніи моемъ съ правленіемъ мнѣ ни единымъ словомъ не было заявлено о возможности того, что на мѣстѣ работъ я буду подчиненъ какимъ-либо инымъ условіямъ, чѣмъ это предвидѣно выданными мнѣ для руководства инструкціями, въ которыхъ нигдѣ не говорилось о посредникѣ между начальникомъ участка и главнымъ инженеромъ или его замѣстителемъ, каковымъ по-

срединомъ на дѣлѣ является начальникъ отдѣленія. Въ виду сего, если бы я могъ предвидѣть только возможность замѣненія условій приглашенія по пути или на мѣстѣ работъ, то, какъ опытный старый инженеръ, никогда не согласился бы ѣхать изъ Россіи для того, чтобы попасть въ служебное положеніе худшее, чѣмъ это было у меня въ Россіи, какимъ является положеніе начальника участка, подчиненнаго не главному инженеру или его замѣстителю, а новому третьему лицу—начальнику отдѣленія, къ которому фактически переходятъ, какъ оказывается на дѣлѣ, всѣ права, предоставленныя вышеупомянутыми инструкціями,—начальнику участка, а послѣдній является лишь въ качествѣ простаго техника, отвѣчающаго за всякій промахъ въ работахъ всѣхъ прочихъ агентовъ участка, но въ то же время не имѣющаго права даже распредѣлять служащихъ участка по своему усмотрѣнію, тогда какъ начальникъ отдѣленія не только полный хозяинъ, но и пожинаетъ всю благодарность за работу. Но оказалось, что начальникомъ отдѣленія въ Портъ-Артурѣ состоитъ инженеръ Гиршманъ, а такъ какъ въ свое время на Курско-Харьково-Лвовской жел. дорогѣ я и инженеръ Гиршманъ были сосѣдями по дистанціямъ, то я, основываясь на прошломъ, могъ предположить, что буду въ состояніи ужиться въ подчиненномъ ему положеніи и по сему волею-неволею рѣшилъ примириться съ неопредѣленными обстоятельствами.

Принявъ лоцмана, „Херсонъ“ тихимъ ходомъ двинулся въ Суэцкій каналъ. Вотъ миновали мы чудное зданіе „Суэцкой компаніи“, выстроенное въ египетско-мавританскомъ стилѣ, и, лавируя между многочисленными судами, загромаждающими рейдъ, плавно вступили въ самый каналъ. Каналъ въ некоторое время идетъ по озеру Мензала, среди 2-хъ дамбъ, затѣмъ материкомъ; потомъ близъ Измаиліи снова озерами и т. д. до самаго Суэца. Скорость движенія весьма ограничена, дабы не размывать откосовъ канала, хотя и укрѣпленныхъ каменною мостовою, а мѣстами и каменными подпорными стѣнками, но очевидно плохо выдерживающими сколько-нибудь сильную волну, такъ какъ во многихъ мѣстахъ замѣтны обвалы какъ стѣнокъ и мостовой, такъ и самыхъ откосовъ канала. Скорость движенія не должна превосходить 14 час. для прохода всего канала (кажется, длина такого 102 версты).

Если лоцманъ превзойдетъ таковую, то подвергается или сильному штрафу, или даже временному отстраненію отъ должности. Лоцманы большею частью итальянцы и греки. Есть французы и даже болгары. За проходъ по каналу каждое судно

уплачиваетъ компанія весьма изрядную сумму, смотря по своему водоизмѣщенію. Такъ проходъ нашего „Херсона“ обошелся въ 12.000 рублей, не считая платы лоцману и платы за электрической фонарь особаго устройства, который каждое судно, входящее въ каналъ, беретъ у агента компаніи и сдаетъ другому агенту при выходѣ изъ канала. Черезъ извѣстные промежутки устроены въ каналѣ „разъѣзды“, т.-е. уширенія для того, чтобы два встрѣчающіяся судна, идущія по различнымъ направленіямъ, могли бы разойтись, такъ какъ каналъ еще недостаточно широкъ для одновременнаго слѣдованія двухъ судовъ рядомъ. Мало того, во избѣжаніе зацѣпленія, даже при разъѣздахъ, передъ входомъ въ каналъ—рея на мачтахъ изъ поперечнаго, по отношенію къ оси судна положенія, приводятся въ параллельное таковой, а шлюпки, висящія обыкновенно за бортомъ, поворачиваются въ сторону оси судна надъ палубой. Разъѣзды снабжены сигнальными мачтами. Въ мѣстахъ, требующихъ углубленія канала для поддержанія нормальной его глубины, (кажется, 25 футовъ и 8 дюймовъ), расположены гигантскія землечерпательныя машины съ длинными отводными рукавами, посредствомъ которыхъ вынутый песокъ удаляется за предѣлы откосовъ канала. Намъ пришлось проходить каналъ ночью. Никогда я не забуду этой чудной картины: звѣздное небо, теплая ласкающая ночь и множество идущихъ намъ навстрѣчу громадныхъ электрическихъ солнць-фонарей встрѣчныхъ судовъ,—освѣщающихъ на далекое пространство передъ собою воды канала, пріобрѣтающія отъ этого свѣта какой-то зеленовато-молочный фантастической цвѣтъ. При скрещеніи, смотря по обстоятельствамъ,—то судно, идущее въ Суэцъ, то судно, идущее въ Портъ-Саиду, останавливаются, давая другъ другу дорогу. Суда проходятъ такъ близко другъ отъ друга, что чуть-чуть не касаются бортами. Вотъ прошелъ мимо насъ гигантскій пассажирскій пароходъ неизвѣстной національности. Насъ съ него окликнули. Мы отвѣтили—„Херсонъ“. Въ отвѣтъ намъ по-русски—„добраго пути“. Кто-то подзадорилъ солдатиковъ крикнуть ура. А нѣсколько голосовъ пассажировъ закричали „vive la France“, вообразивъ, что встрѣченный пароходъ французскій. На самомъ дѣлѣ оказался „Нѣмецъ“. (На морскомъ нарѣчій суда именуются судя по флагу „Нѣмцемъ“, „Французомъ“, „Англичаниномъ“ и т. д.).

На слѣдующій день утромъ мы приближались къ Суэцу. День былъ чудный. Равнина, по которой идетъ здѣсь каналъ, на далекомъ горизонтѣ окаймлена высокими хребтами горъ, по-

дернутыхъ голубоватою дымкою; ближе къ каналу мелькаютъ то тамъ, то сямъ небольшіе оазисы пальмовыхъ рощъ, изъ-за которыхъ выглядываютъ бѣленькія хатки поселенцевъ. Кое-гдѣ видны полосатые шатры кочевниковъ, съ пасущимися тощими верблюдами. Стада бѣлыхъ пеликановъ сидятъ по берегамъ многочисленныхъ мелкихъ озеръ, раскинутыхъ по долинѣ. Справа вьется линія желѣзной дороги изъ Портъ-Саида въ Суэцъ. По откосу канала бѣгутъ за нами совершенно голые арабчата. Особенно назойливо преслѣдуетъ насъ одинъ юноша, арабъ лѣтъ 15—16, крича: „давай, давай“. Когда ему бросили мелкую монету, онъ съ неудовольствіемъ закричалъ: „робу давай, робу“. Какой-то сердобольный солдатъ швырнулъ въ каналъ старую рубашку, на которой арабъ тотчасъ же поцлалъ и, выжавъ рубаху, остался, повидимому, очень доволенъ. Скоро показался самъ Суэцъ, съ оригинальными и плоскими крышами домовъ, башенками и бѣлоснѣжнымъ, въ видѣ высокаго минарета, станціоннымъ зданіемъ желѣзной дороги. При самомъ выходѣ изъ канала въ Суэцкій заливъ устроена справа прекрасная набережная, гдѣ, вдоль бульвара изъ тамариндовыхъ деревьевъ, расположено нѣсколько зданій европейскаго характера и контора Суэцкой компаніи. Не останавливаясь передъ таковой, мы прослѣдовали дальше и стали на рейдѣ. Ярко-зеленыя воды залива, темно-синее небо, лиловатыя очертанія далекихъ горъ, желтый цвѣтъ песчанаго берега, пестрые, яркихъ цвѣтовъ костюмы арабовъ, бѣлый громадный англійскій военный транспортъ „№ 4“, униженный красными мундирами англійскихъ солдатъ—все это представляло такую веселую картину, которая надолго врѣзалась мнѣ въ память. Приѣхалъ вскорѣ на маленькомъ пароходикѣ агентъ компаніи для взысканія суммы, слѣдуемой за проходъ „Херсона“. Мы посидѣли воспользоваться этимъ случаемъ, чтобы отправить во всѣ концы Россіи роднымъ и знакомымъ письма. Отправивъ корреспонденцію и увидевъ нѣсколько видовъ канала и Суэца у арабовъ, осаждавшихъ нашу палубу, мы тронулись дальше—въ Красное море.

Начиная съ третьяго дня нашего отплытія пища въ палубномъ помѣщеніи начала изо дня въ день ухудшаться: давали чуть ли не каждый день водянистую щи, прогорклую кашу, а вмѣсто мяса кусокъ сухожилья въ 2 квадратныхъ дюйма величиною, лучшіе же куски матросы, само собою разумѣется, оставляли для себя. Тогда не только агенты моего участка, но и служащіе двухъ другихъ строительныхъ участковъ, ѣхавшіе съ нами также на Дальній Востокъ—подняли настоящій бунтъ,

говоря, что никогда бы не поѣхали, если бы могли предвидѣть такія условія плаванія. Что они шли на то, чтобы въ Маньчжуріи терпѣть всякія лишения,—но не истощать свои силы зря до прибытія на мѣсто работъ. Мы трое начальниковъ участковъ старались всячески ихъ успокоить: брали тарелки съ ихъ пищею, показывали ихъ пароходному начальству съ заявленіемъ, что такую пищу можно давать чернорабочимъ, а не лицамъ, привыкшимъ, по своему образованію, къ лучшимъ условіямъ, но всегда слышали одинъ и тотъ же отвѣтъ: „Господа, вы совершенно правы, но мы не можемъ лучше кормить вашихъ служащихъ, такъ какъ за всякое улучшеніе пищи должны платить изъ собственнаго кармана поровну капитанъ и старшій помощникъ, что случалось уже не разъ. Всѣ условія хорошо извѣстны вашему правленію. Оно устанавливаетъ съ комитетомъ добровольнаго флота соглашеніе, и мы, повторяемъ, ничего сдѣлать не можемъ. Постараемся лишь о томъ, чтобы матросъ-поварь не мошенничалъ“. Такъ какъ жары, начиная съ Краснаго моря, дѣлались съ каждымъ днемъ невыносимѣе, а несчастные служащіе, поджариваемые въ своей конурѣ машинною топкою и истощенные плохою пищею, буквально изнемогали, то, посоветовавшись между собою, мы, начальники участковъ, на свой страхъ рѣшили выдавать служащимъ по 50 копѣекъ въ день добавочнаго харчоваго довольствія для покупки какихъ-либо консервовъ для улучшенія пищи. Тѣмъ болѣе, что по дошедшимъ до меня, на примѣръ, свѣдѣніямъ нѣкоторые служащіе какъ моего, такъ и другихъ участковъ, собирались бѣжать изъ ближайшаго попутнаго порта (Коломбо) въ Россію. Въ виду сего, во избѣжаніе такого побѣга, по необходимости, пришлось отобрать у всѣхъ служащихъ наспорта и квитанціи.

Красное море пользуется, вообще говоря, самою дурною славою. Мало изслѣдованное, съ множествомъ коралловыхъ рифовъ, оно служитъ мѣстомъ частыхъ кораблекрушеній, о чемъ свидѣлствуютъ многочисленныя острова и обломки погибшихъ судовъ, коими усыяны берега. Злые языки говорятъ, однако же, что большинство погибшихъ судовъ—старые уже нигуда негодные пароходы, предварительно хорошо застрахованные, а потомъ умышленно посаженные на мель. Какъ бы то ни было, ни одно изъ существующихъ на всемъ земномъ шарѣ страховыхъ обществъ не беретъ больше на страхъ судовъ, плавающихъ въ Красномъ морѣ. Для простаго путешественника плаваніе по нему также весьма тяжело: качка при крайне вы-

сокой температурѣ сильно изнуряетъ пассажировъ. Говорятъ, что здѣсь самое жаркое мѣсто земного шара и что 40° Р. въ тѣни здѣсь не рѣдкость. Голая же почва береговъ нагрѣта до 64° Р., и яйца могутъ свободно быть сварены въ накаленномъ пескѣ. Берега (сначала отъ Суэца и далѣе въ концѣ ближе къ Бабъ-эль-Мандебскому проливу) мертвенны. Одна бурая рамка горъ какъ со стороны Африки, такъ и со стороны Аравіи. Нѣсколько небольшихъ островковъ (между прочимъ т. н. „Два брата“, съ маякомъ на одномъ изъ нихъ) иные кораллового, иные вулканическаго образованія; далѣе въ неясныхъ очерченіяхъ, благодаря дымкѣ, библейскія горы „Хоривъ“ и „Синай“ на Аравійскомъ берегу—вотъ все, что представляется ярвію изможденнаго жарой путника.

Бывшее первые дни нашего пути совершенно спокойнымъ море не захотѣло, повидимому, потерять свою славу: въ ночь съ 15 на 16 марта вѣтеръ посвѣжѣлъ, волненіе, начавшееся въ 4 часа пополудни слабою выбью, перешло въ довольно сильную толчею, дававшую одновременно съ боковой гораздо менѣе сносную килевую качку. Пребываніе при такихъ условіяхъ въ каютѣ, гдѣ благодаря закрытому (по морскимъ правиламъ во время волненія) иллюминатору (каютному окну)—температура возрасла до 35° Р., оказалось совершенно невозможнымъ и пришлось, пробираясь невѣрными шагами по палубѣ, добраться до своей лонгъ-шэзы и почевать на открытомъ воздухѣ. Къ утру 16-го волненіе, по счастью, улеглось, и все вошло въ обычную норму. Море все болѣе и болѣе суживалось: на берегахъ Аравіи можно было уже различать кое-какія строенія, мѣстами стада верблюдовъ, а на двухъ попавшихся на пути островкахъ паслись страусы. Проѣхавъ мимо города Мокко, славящагося, какъ извѣстно, своимъ кофе, мы около 6-ти часовъ вечера вступили въ Бабъ-эль-Мандебскій проливъ, которымъ Красное море соединяется съ Аденскимъ заливомъ Индійскаго океана. Проливъ островомъ Перимомъ раздѣляется на малый (лѣвый) рукавъ и большой (правый) рукавъ. Малый проливъ, по которому держалъ свой курсъ „Херсонъ“, окаймленъ со стороны Аравіи громадными утесами и изрѣзанъ нѣсколькими небольшими заливами, по характеру своему напоминающими норвежскіе фіорды. За прибрежными утесами видѣются высокія горы, на одной изъ которыхъ замѣтно какое-то большое бѣлое восточнаго типа зданіе. Африканскій берегъ одноименнаго рукава, насколько можно судить съ парохода, нѣсколько болѣе пологъ, хотя все-таки усѣянъ рыжевато-бу-

рыми холмами. Самъ Перимъ представляетъ изъ себя собственно двѣ совершенно отличныя другъ отъ друга части: одну утесистую, обращенную въ сторону Аравіи, а другую болѣе, пологую—въ сторону Африки. Первая, очевидно, во время оно составляла часть Аравійскаго материка, это подтверждаютъ ея утесы, одноименной формаціи съ вышеописаннымъ берегомъ Аравіи; вторая не что иное, какъ коралловая аттола, которая, выросши изъ нѣдръ морскихъ, свачала была когда-то отдѣлена отъ утесистой части острова небольшою лагуною, которую впоследствии затянуло пескомъ, оставивъ только небольшую бухту.

Пустынецъ, мраченъ и непривѣтливъ Перимъ, и только англичане, вездѣ старающіеся забрать въ свои руки ключи ко всѣмъ морямъ, устроили и на Перимѣ свою морскую станцію съ обширными угольными складами. Последними пользуются суда всѣхъ націй, запасаясь передъ продолжительнымъ переходомъ черезъ Индійскій океанъ углемъ, если не намѣрены взять таковой нѣсколько далѣе, а именно въ Аденѣ. Англійскія казармы, батареи, сигнальная мачта и небольшая деревушка негровъ - сомали, первоначальныхъ владѣльцевъ острова,—вотъ все, что видно отъ Перима съ борта нашего парохода. Воды прѣсной, какъ оказывается, на островѣ нѣтъ совсѣмъ, ее получаютъ изъ большого опреснительнаго аппарата, устроеннаго англичанами. Въ томъ же помѣщеніи опреснителя находится также и машина для изготовленія искусственнаго льда, какъ для мѣстнаго употребленія, такъ и для снабженія проходящихъ судовъ.

Нашъ „Херсонъ“, располагая пополнить свой запасъ угля въ Аденѣ, прошелъ мимо Перима, ограничившись выкидкою четырехъ сигнальныхъ флаговъ; смыслъ сигнала: просить перимскую почтово-телеграфную контору передать въ Россію, что „Херсонъ“ благополучно прошелъ Красное море. Эту депешу приняли отъ насъ, вывѣсивъ на сигнальной береговой мачтѣ, о которой я говорилъ выше, соответствующій сигналъ.

Къ 10-ти часамъ вечера мы подошли къ Адену, небольшой англійской колоніи на Аравійскомъ материкѣ, и стали на якорѣ при самомъ входѣ на рейдъ, такъ какъ всѣ мѣста въ этомъ довольно узкомъ, искусственнымъ путемъ углубленномъ, заливѣ были уже заняты судами другихъ національностей, между прочимъ, и 2-мя англійскими броненосцами. Городокъ Аденъ расположенъ у подножія довольно высокой горы, выдающейся мысомъ въ море, и состоитъ всего изъ одной улицы съ одно и двухъ-этажными домиками, крытыми черепицей. Улица пре-

красно вымощена. Передъ нѣкоторыми изъ домиковъ видны слѣды попытки развести садикъ, но, повидному, безуспѣшно, такъ какъ Аденъ одна изъ тѣхъ мѣстностей земного шара, гдѣ иногда два, три года подрядъ не бываетъ совсѣмъ дождя. Для сбора драгоценной дождевой воды (прѣсной воды нѣтъ въ городѣ, за исключеніемъ получаемой искусственнымъ путемъ изъ опреснителя) еще, какъ гласитъ преданіе, Александръ Македонскій устроилъ въ нѣсколькихъ верстахъ отъ теперешняго городка громадныя цистерны, высѣченныя въ скалѣ и существующія и понынѣ. Къ сожалѣнію, за кратковременностью стоянки „Херсона“, намъ не пришлось съѣздить ихъ осмотрѣть. Въ Аденѣ на палубу къ намъ влѣзли тотчасъ же черномазые ласкающіеся, почти совершенно голые, негры, племень „сомали“ и „берберовъ“, продававшіе всякія рѣдкости—страусовыя перья, какой-то цѣлебный корень для чистки зубовъ, рога антилопъ, носъ рыбы „пила“. У сомали волосы расчесаны вѣеромъ и окрашены въ ярко-красный цвѣтъ при помощи какой-то особой мѣстной глины. Въ общемъ они похожи на „театральныхъ чертей“. Четыре такихъ здоровенныхъ чорта скакали по палубѣ и причалившей къ намъ угольной баржѣ и распѣвали дикими голосами „Тарарабумбію“, а мальчишки кланчили подачку, имъ кидали въ воду мелкія монеты, въ которыми они ныряли съ удивительной ловкостью.

20-го марта мы вступили въ Индійскій океанъ. Синій, цвѣта сянъки, океанъ, безпредѣльный и глубокій (до шести верстъ глубиною). Ночью небо съ незнакомыми созвѣздіями, между прочимъ съ „Южнымъ Крестомъ“ (напрасно такъ воспѣваемымъ, онъ гораздо хуже, напримѣръ, нашей „Большой Медвѣдицы“, которая видна здѣсь уже вверхъ ногами). Фосфорическій блескъ сотенъ блестящихъ моллюсковъ, отбрасываемыхъ, какъ золотистыя звѣздочки, пѣною разсѣкаемыхъ носомъ парохода волнъ. Томительная жара въ каютѣ. Полное оупѣніе пассажировъ. Вотъ прелести морского путешествія подъ тропиками, которыя приходится испытывать въ теченіе 8-ми суточного перехода черезъ Индійскій океанъ. Пассажиры большею частью ошалѣли или заняты сплетнями или дуются въ карты, или уже ругаются. Взрослые бородачи заняты тѣмъ, что тихо подкрадываются къ растянувшимся въ полудремотѣ на лонгъ-шэзахъ дамамъ и, крича надъ ихъ ухомъ „ухъ“—пугаютъ ихъ. Мой сотоварищъ по каютѣ, весьма, къ слову сказать, тучный господинъ въ костюмѣ Адама обливается потомъ. Вся его обычная веселость исчезла, и онъ жаждетъ поскорѣе по-

пасть на работу. Часть пассажировъ дуетъ въ карты, другіе задумчиво смотрятъ на морскую пучину. Десятники нашихъ участковъ ворчатъ на пищу, играютъ въ азартныя игры. Впервые вижу летающихъ рыбъ. Рыбки эти серебряныя съ черными спинками и крылышками, совершенно какъ ласточки порхаютъ надъ поверхностью волнъ. Дѣти также всѣ сильно утомлены отъ жары и начинаютъ капризничать. Одинъ бѣдный мальчикъ даже кубаремъ скатился по лѣстницѣ съ палубы въ нижнія каюты, но по счастью остался цѣлъ и невредимъ. Чтобы они не упали въ воду, вокругъ всей палубы устроена рѣшетка высотой около 1½ аршина, но нѣкоторые шалуны и шалуньи стараются во что бы то ни стало влѣзть на рѣшетку и свѣситься съ нея. Чѣмъ дальше ѣдемъ по океану, тѣмъ духота усиливается. Голова точно въ тискахъ, а тѣло въ сильнѣйшей испаринѣ. Малѣйшее движеніе страшно тяжело. Если къ этому прибавить, что пароходъ почти цѣлую недѣлю мѣрно раскачивается изъ стороны въ сторону, при чемъ при каждомъ обнаженіи изъ воды парходнаго винта все судно вздрагиваетъ, то получается полная картина состоянія пассажировъ, плывущихъ по необозримой пирѣ Южнаго океана. И это называется „плавать при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ“. Акулъ мы во все время плаванія не видали ни одной, хотя находились на самой ихъ родинѣ. Проходимъ мимо Лакедивскихъ и Маледивскихъ острововъ. Стали чаще попадаться навстрѣчу пароходы. Обогнали мы также пароходъ добровольнаго флота „Ярославль“, вышедшій на два дня раньше насъ изъ Одессы. Капитанъ предложилъ намъ увѣковѣчить свое путешествіе по океану впискою нашихъ фамилій въ большую книгу „Херсона“ и мы расписались. Отмѣчу попутно слѣдующій комичный инцидентъ: вечеромъ 23 марта сигнальный матросъ съ мачты затрубилъ, что въ виду фонарь судна, идущаго намъ навстрѣчу. Дѣйствительно, показался фонарь, дававшій длинную свѣтовую полосу по водѣ, затѣмъ быстро сталъ подниматься кверху; оказалось, что это надъ нами подшутила планета „Юпитеръ“—до такой степени ярокъ здѣсь ея свѣтъ. Утромъ повторилась та же штука: былъ туманъ, и въ 4 часа утра пошутила надъ нами такимъ же путемъ планета „Венера“. Пароходъ сталъ даже давать тревожныя свистки, а затѣмъ и свернулъ въ сторону, чтобы... не столкнуться съ Венерой. Миновали маякъ на Маледиоскомъ островѣ „Мяжкой“, возвышающемся всего на 1 сажень надъ уровнемъ моря и заросшемъ пальмовою рощею. Говорить, скоро Цейлонъ.

„Цейлонъ. Жемчужина Индійскаго океана“. Сердце невольно трепещетъ отъ напряженнаго ожиданія того богатства впечатлѣній, которое сулитъ, по свидѣтельству всѣхъ безъ исключенія путешественниковъ, этотъ островъ, гдѣ, по преданіямъ, былъ второй рай. При легкомъ вѣтеркѣ „Херсонъ“, принявъ лопманъ и постепенно замедляя движеніе, входитъ въ гавань главнаго порта Цейлона-Коломбо, и, наконецъ, бросаетъ якорь невдалекѣ отъ прекраснаго мола, коимъ гавань защищена справа отъ бѣшеныхъ волнъ океана. На концѣ мола маякъ. Съ лѣвой стороны гавани производится постройка другой дамбы, долженствующей защитить ее отъ напора моря и со стороны Индійскаго прибрежья. Въ глубинѣ гавани, видѣется справа самъ городъ, съ громаднымъ корпусомъ „Оріенталь Отель“ на первомъ планѣ, а слѣва на болѣе плоскомъ берегу—густыя рощи пальмъ, изъ-за которыхъ выглядываютъ избушки туземцевъ. Гавань переполнена судами всѣхъ національностей. Ближе другихъ стоятъ къ намъ: англійскій пассажирскій пароходъ и германская канонерка „Itis“. По величинѣ же „Херсонъ“ занимаетъ первое мѣсто среди всѣхъ безъ исключенія. Не успѣло вякнуть послѣднее звено якорной цѣпи, какъ къ намъ подплываютъ на двухъ бревнахъ, связанныхъ веревками, четыре сингалезскихъ подростка съ криками „A la mer, à la mer“... Имъ кидаютъ въ море нѣсколько мелкихъ монетъ, которыя они, ловко ныряя, не боясь безчисленныхъ акулъ, тутъ же поднимаютъ со дна. Между тѣмъ рассказываютъ, что подчасъ акулы откусываютъ у этихъ водолазовъ то руку, то ногу. Наловивъ достаточное количество монетъ, сингалезы встали на своемъ бревнѣ и начали, потряхивая какимъ-то особеннымъ образомъ головою и руками, пѣть неизмѣнную „Тарарамбумбію“. Повидимому, это модный мотивъ на всемъ тропическомъ побережьи. Мы стремимся поскорѣ съѣхать на берегъ и, размѣнявъ нѣсколько рублей у явившагося на нашу палубу услужливаго мѣнялы на мѣдныя рупіи (рупія=65 коп.), садимся на первую попавшуюся сингалезскую лодку. Минуть черезъ 15 мы причалили къ крытой деревянной пристани для гребныхъ судовъ, окруженной безчисленнымъ количествомъ лодокъ, плоскокъ и крайне своеобразныхъ длинныхъ, выдолбленныхъ изъ одного дерева, сингалезскихъ челноковъ, снабженныхъ другимъ бревномъ сбоку, плавающимъ въ видѣ противовѣса, для придачи большей стойкости всему утлому суденушку. Наши гребцы хотѣли содрать съ насъ ровно въ четверо больше, чѣмъ слѣдовало по таксѣ, но мы повзвали полясмена-англичанина,

который съ невозмутимымъ хладнокровіемъ сразу осадилъ ихъ. Товарищи мои отправились взять номеръ въ гостиницѣ, я же отправился немного освоиться съ городомъ. На самомъ почти берегу: прекрасное зданіе „Оріенталь Отель“, которое мы еще видѣли съ палубы парохода. Тутъ же множество дженерикшъ, т.-е. небольшихъ легкихъ двухколесныхъ колясочекъ, везомыхъ полуголыми малайцами и сиагалезами. За 30 копѣекъ такой человѣкъ-лошадь готовъ возить васъ подъ палящими лучами тропическаго солнца цѣлый часъ. Сознаюсь, что крайне какъ-то тяжело и неловко впервые пользоваться услугами такихъ извозчиковъ. Но человѣкъ ко многому привыкаетъ, и въ послѣдствіи я уже освоился съ такимъ способомъ передвиженія, ограничиваясь тѣмъ, что только отъ времени до времени покрывалъ слишкомъ усердному дженерикшъ „тише, тише“. Другой способъ передвиженія по Коломбо это въ такъ называемыхъ „тончи“, т.-е. небольшихъ кареткахъ, везомыхъ или пони или небольшимъ бычкомъ-зебу. Каретка открыта со всѣхъ сторонъ и снабжена лишь крышей, поддерживаемой нѣсколькими колонками. Промежутки между сими послѣдними могутъ быть завѣшены шторами. На козлахъ сидитъ малецъ или сигналезъ-кучеръ, въ большинствѣ случаевъ, кромѣ передника, ни во что не одѣтый. Осмотрѣвъ прекрасное мѣстное „Post-office“, т.-е. почтовую контору, затѣмъ главную улицу, сплошь занятую магазинами (драгоценныя камни, издѣлія изъ чернаго дерева, ковры, консервы и т. п.), и позавтракавъ въ ресторани „Бристоль“, замѣчательно тѣмъ, что онъ представляетъ собою типъ тропическаго помѣщенія этого рода: само зало не имѣетъ оконъ на улицу, а всѣ послѣднія выходятъ на крытыя галлерей, изъ коихъ одна на улицу, а другая въ садъ. Благодаря этому, въ помѣщеніи пріятный полумракъ и прохлада. Для большаго освѣженія воздуха почти у каждаго изъ многочисленныхъ столовъ къ потолку прикрѣплены т. н. „ринкаш“, т.-е. родъ горизонтальныхъ крыльевъ-лопастей, приводимыхъ въ движеніе электричествомъ. Крылья эти навѣваютъ все время прохладу. Послѣ завтрака я взялъ дженерикшу и отправился осмотрѣть мѣстный музей и ботаническій садъ. Солнце жгло немилосердно, несмотря на тропическій шлемъ, я сильно опасался солнечнаго удара. Легонькая колясочка, въ которой я сидѣлъ, покатилась по чудному шоссе сначала вдоль морского берега, засимъ, миновавъ расположенное почти у самаго моря красивое красное зданіе „Отель Галь“, — поѣхала мимо тонущихъ въ пальмовыхъ садахъ виллъ, большею частью англійскихъ владѣль-

цевъ, а затѣмъ, и мимо хижинокъ мѣстныхъ обывателей. По дорогѣ за мною бѣжали разные мальчишки, предлагавшіе купить у нихъ: кто блестящаго жука, кто палку изъ гвоздичнаго дерева. Наконецъ, подъѣхали къ самому музею. Небольшое довольно изящное зданіе музея въ два этажа находится посреди обширнаго луга, обнесеннаго рѣшеткою. Передъ самымъ входомъ въ музей на томъ же лугу возвышается бронзовый памятникъ: статуя наиболѣе потрудившагося надъ благоустройствомъ острова бывшаго губернатора таковаго, сэра Грегори; желѣзныя дороги, прекрасныя шоссе, водопроводы, самъ музей, устройство чайныхъ плантацій, упорядоченіе культуры кофе и пряностей—все это обязано своимъ образцовымъ порядкомъ вышеупомянутому талантливому администратору. Музей самъ по себѣ ничего выдающагося не представляетъ кромѣ манекеновъ аборигеновъ острова, вымирающаго гдѣ-то въ дремучихъ лѣсахъ центральнаго Цейлона—племени ведахъ, коллекцій бабочекъ, драгоценныхъ камней, чучель нѣкоторыхъ птицъ и животныхъ, населяющихъ островъ—я ничего не нашелъ замѣчательнаго. Покинувъ музей, я пошелъ осматривать находящійся за нимъ паркъ: пальмы, исполинскіе фікусы, громадныя банановыя и коричныя деревья, густые кусты бамбука, состоящіе каждый изъ 50—80 отдѣльныхъ стволовъ, толщиной въ кулакъ и вышиною до 8—10 сажень съ чудными пушистыми вѣрообразными макушками и множество всевозможныхъ другихъ тропическихъ растений—собрано здѣсь въ самомъ богатѣйшемъ выборѣ. Сѣвъ снова на дженириксу, я добрался до города и помѣстился тамъ въ вагонъ электрической конки, идущей за городъ къ берегамъ одной изъ главныхъ рѣкъ Цейлона—Келави. Быстро промчавшись 5—6 вереть, частью по самому городу, частью по городскимъ предмѣстьямъ, мы выѣхали, наконецъ, въ небольшую сингалезскую деревушку, расположенную на самомъ прибрежьи вышеупомянутой рѣки, катицей своей мутная желтоватая вода преди береговъ, покрытыхъ чудною тропическою растительностью во всей ея первобытной красотѣ. Черезъ рѣку перекинутъ большой желѣзный мостъ, а берегъ весь заставленъ громадными плоскодонными баржами съ крышами изъ бамбуковыхъ цыновокъ. На краю деревушки типичная мѣстная мельница, гдѣ буйволъ, запряженный въ дышло, медленно ходитъ по кругу и заставляеть тѣмъ самымъ большой жерновъ перемалывать какое-то желтое зерно. Меня обступила цѣлая толпа нагихъ ребятишекъ, къ которымъ присоединились вскорѣ и взрослые. Ребятишки при-

кладывали руки ко лбу въ знакъ привѣтствія, а потомъ протягивали ту же руку за подачкой, а взрослые безцеремонно тыкали по направленію ко мнѣ пальцами и скалили зубы. Между взрослыми ни у мужчинъ, ни у женщинъ ни одинаго привѣтливаго лица, такъ что я былъ весьма радъ, когда подъѣхалъ очередной вагонъ конки и увезъ меня изъ этихъ мѣстъ, снова въ городъ. Товарищи мои тѣмъ временемъ поѣхали: кто въ Муантъ-Лавинія—мѣстечко съ гостиницей въ разстояніи 10 верстъ приблизительно отъ Коломбо, славящееся своимъ чудеснымъ расположеніемъ на берегу моря. Упомяну между прочимъ, что все шоссе въ Муантъ-Лавинія освѣщается черезъ извѣстные промежутки электрическими фонарями, что при чудной тропической растительности, сквозь которую проложена дорога, и массѣ свѣтящихся мухъ, летающихъ вечеромъ—представляло, по словамъ въздвигшихъ въ Муантъ-Лавинію, феерическую картину, омрачившуюся въ концѣ концовъ чисто тропическимъ ливнемъ, разразившимся надъ путешественниками при ихъ возвращеніи. Усталые и мокрые, они стали ложиться спать въ взятомъ ими номерѣ „Ориенталь Отеля“, какъ вдругъ какой-то пискъ, раздавшійся черезъ открытое окно, заставилъ ихъ позвать слугу и спросить его, что это значило. Сингалезъ плохо понималъ отрывочныя англійскія слова, которыми сыпалъ, коверкая ихъ немилосердно на русское произношеніе, одинъ изъ нашихъ сотоварищей, минашій, что „изучилъ“ англійскій языкъ. Такъ какъ утромъ та же группа товарищей присутствовала при представленіи заклинателя змѣй, усмирявшаго ядовитую хобру, и змѣя эта издавала приблизительно такой же пискъ, то нашъ злополучный знатокъ англійскаго языка рискнулъ задать слугѣ вопросъ: не кобра ли это. Сингалезъ обрадовался, закивалъ головой и сказалъ „o yes, o yes, sir“ (о да, да, господинъ). Наши инженеры струхнули не на шутку и переспросили, не заподаваетъ ли это животное иногда въ номеръ. Слуга, къ ихъ великому отчаянію, отвѣчалъ утвердительно и, наконецъ, ушелъ. Только-что наши храбрецы закрыли окно и потушили электричество, какъ пискъ раздался съ удвоенною силою и, повидимому, совершенно близко. Всѣ лежали, притавивъ дыханіе, и никто не рѣшался ни приблизиться къ электрической кнопкѣ лампы, ни тѣмъ болѣе подойти къ окну. Такъ пролежали они почти безъ сна до самаго утра. Утромъ все недоразумѣніе выяснилось: слуга понялъ не кобра, а коска (кошка), а кошки дѣйствительно заходили иногда въ номеръ черезъ окно. Пискъ же, причинившій столько тревогъ

неіи нашимъ товарищамъ, принадлежалъ какой-то почной пташкѣ.

Впрочемъ, замѣчу кстати, что, по словамъ мѣстныхъ старожиловъ, кобра попадаетъ сплошь и рядомъ здѣсь даже въ городскихъ палисадничкахъ, выползая оттуда ночью, когда уляжется городской шумъ.

Другой инцидентъ, ознаменовавшій наше пребываніе въ Коломбо, крайне характеренъ для обрисовки характера мѣстныхъ хозяевъ, англійскихъ культуртрегеровъ.

Гувернантка-француженка одной изъ пассажирокъ нашего „Херсона“ садилась на подъѣздъ „Оріенталь Отела“ вмѣстѣ съ двумя своими воспитанниками и воспитавницею въ коляску. На подножку экипажа изъ той же гостиницы выскочили два молодыхъ англичанина и со словами: „Мадмуазель, вы намъ очень, очень нравитесь, мы хотимъ съ вами кататься“—во что бы то ни стало дѣлали въ коляску, несмотря на мольбы чрезвычайно перепуганной дѣвушки, которая настолько вообще скромна и тиха, что никоимъ образомъ не могла подать сама повода къ подобнаго рода навязчивости. Потребовалась угроза палкой ввявшагося на крикъ нашего техника, чтобы нахальные англичане наконецъ отстали. Мы всѣ собирались поѣхать по желѣзной дорогѣ въ центръ острова—городъ Кенди, чтобы осмотрѣть близъ лежащій знаменитѣйшій въ мірѣ ботаническій садъ—„Пераденію“, но кратковременность стоянки „Херсона“, къ сожалѣнію, не позволила намъ предпринять этой любопытной поѣздки. Кто желаетъ получить понятіе о чудесахъ „Пераденіи“, того отсылаю къ интересной книгѣ профессора Краснова—его путешествію по Цейлону, дающей полную картину чудесъ растительнаго міра этого столь богато одареннаго природою острова.

Купивъ нѣсколько фотографическихъ видовъ Цейлона, а на пристани за 5 коп. пару прекрасныхъ ананасовъ, я возвратился на „Херсонъ“, палуба котораго вся была еще покрыта угольною пылью отъ неоконченной грузки угля. Снова пришлось проваляться, почти не смыкая глазъ, всю ночь отъ чудовищной жары въ каютѣ при закрытомъ иллюминаторѣ. Утромъ начали съѣзжаться ночевавшіе по гостиницамъ наши пассажиры. Пріѣхали съ визитомъ офицеры съ подоспѣвшаго „Нрославля“. Являлись снова сингапурскіе мальчики-водолазы. Одинъ изъ нихъ залѣзъ въ одну изъ лодокъ, висящихъ надъ бортомъ „Херсона“, и прыгнулъ оттуда въ воду при высотѣ паденія по меньшей мѣрѣ въ 10 сажень. Мы немного замѣшкались:

сингалезскія прачки, которымъ отдали наканунѣ стирать какъ наше, такъ и буфетное бѣлье, долго не везли его. Понадобилось нѣсколько рѣзкихъ свистковъ нашей сирены (парового особаго устройства свистка съ весьма непріятнымъ, сильнымъ звукомъ), чтобы наконецъ бѣлье было доставлено, и „Херсонъ“ двинулся дальше.

Путь нашъ на текущія сутки лежалъ весь вдоль береговъ острова, который мы должны были обогнуть съ юга для того, чтобы попасть въ Малайскій проливъ. Какъ только мы вышли въ открытое море—вѣтеръ немного посвѣжѣлъ, и началась одновременно и боковая, и килевая качка. Вотъ идетъ намъ навстрѣчу какое-то судно подъ русскимъ флагомъ. Поровнявшись, узнаемъ „Воронежъ“ добровольнаго флота, и дружное, многократное „ура“ раздается какъ отъ насъ, такъ и съ него. На „Воронежѣ“ возвращаются въ Одессу нижніе чины, отслужившіе свой срокъ, радостно махая кто шапками, кто платками. Есть что-то особенно торжественное встрѣтиться на далекой чужбинѣ среди водъ необъятнаго океана съ роднымъ по флагу судномъ, а сердце невольно усиленно бьется; порою же и болѣзненно сжимается отъ тоскливо-завистливаго чувства, что возвращаешься на родину на встрѣчномъ судиѣ не ты. Ближайшіе къ морю берега Цейлона довольно низменны и всѣ поросли густою чащею пальмъ. Мѣстами только побережье нѣсколько выше и обрывистѣе. Обрывы эти со стороны воды кажутся совершенно мѣдно-краснаго цвѣта. Прибой волны весьма силенъ и даже съ палубы „Херсона“ (мы идемъ въ разстояніи 12—15 верстъ отъ острова) видно, какъ бѣлая морская пѣна бѣшено вздымается вдоль береговъ. Внутренность острова весьма гориста, при чемъ чѣмъ южнѣе, тѣмъ горы выше. Вотъ виденъ весь окутанный облаками гигантскій „Адамовъ Пикъ“—высочайшая вершина Цейлонскихъ горъ. По преданію мѣстныхъ жителей, здѣсь сошлись, послѣ изгнанія изъ рая, Адамъ и Ева, при чемъ первый шелъ дорогою, которая носитъ здѣсь названіе „тропы Папы“, а вторая по „тропѣ Мамы“. Здѣсь же самъ Будда, особенно любившій Цейлонъ, въ послѣдній разъ окинувъ взоромъ землю, прикоснулся къ ней стопою и вознесся на небеса. Слѣдъ этотъ показывается и понынѣ (по измѣренію, произведенному извѣстнымъ натуралистомъ Геккелемъ—отпечатокъ имѣетъ въ длину съ лишнимъ 5, а въ ширину 2½ фута). Качка усиливается. Приходится лежать на лонгъ-шэвѣ. Вотъ мелькнулъ на берегу какой-то бѣлый маякъ. Нѣсколько далѣе видѣется ярко освѣщенная солнечными лучами группа постро-

екъ, это городокъ „Point de Galle“, бывшая столица острова, убитая въ настоящее время новымъ восходящимъ свѣтиломъ „Коломбо“. Подъ вечеръ мы наконецъ теряемъ изъ виду берега Цейлона.

26-го, часовъ въ 5 утра, просыпаюсь отъ восторженныхъ криковъ „ура“: это мы повстрѣчались съ „Петербургомъ“, возвращающимся въ Россію. На третій день плаванія послѣ выхода изъ Коломбо, вѣстовой матросъ докладываетъ капитану, что на волнахъ замѣтенъ какой-то предметъ, весьма похожій на лодку. Сворачиваемъ нѣсколько съ пути, чтобы приблизиться къ загадочному предмету и, въ случаѣ если окажется дѣйствительно лодка съ потерпѣвшими крушеніе, то взять ихъ на бортъ. Оказывается въ самомъ дѣлѣ малайская лодка, но совершенно пустая.

29-го марта вошли, наконецъ, въ Малайскій Архипелагъ. Слева Никобарскіе острова, справа сначала двѣ какихъ-то темныхъ, словно оторванныхъ, черныхъ скалы, а за симъ и красавица Суматра—сплошь покрытая отъ самаго уровня воды до вершины безчисленныхъ своихъ горныхъ кряжей богатѣйшею растительностью. Великолѣпны также и „Никобары“, высяціеся въ видѣ то конусообразныхъ, то шарообразныхъ гигантскихъ зеленыхъ шапокъ надъ ставшею совершенно зеркальною, гладкою поверхностью воды. У самаго начала Суматры на крутомъ берегу большой маякъ съ привѣтливомъ бѣлымъ хуторкомъ у своего подножія. Маякъ весьма почтенной высоты, но деревья примыкающей къ нему опушки дѣла еще выше: вотъ какая здѣсь сила растительности! Деревья, растущія на сторонѣ острова (сѣверной), видной съ палубы „Херсона“, почти все лиственные и только тамъ, гдѣ берегъ переходитъ изъ гористаго въ болѣе плоскій—у самаго моря замѣтны группы пальмъ. Цвѣтъ моря здѣсь сѣро-стальной съ какимъ-то металлическимъ отливомъ. Роскошная теплая ночь съ ласкающимъ небольшимъ вѣтеркомъ. Запахъ свѣжей ржи, почему-то несшейся съ береговъ и напоминавшій поля далекой родины, мириады блестящихъ звѣздъ и чудная луна при совершенно спокойномъ, какъ на рѣкѣ, ходѣ нашего судна задержали насъ дольше обыкновеннаго на палубѣ.

30-го марта въ синей дымкѣ показались уже берега Малаккаго полуострова и первая малайскія джонки съ красноватыми парусами, сдѣланными, какъ говорятъ, изъ пальмовыхъ цыновокъ. Море приняло ярко-бутылочно-зеленый цвѣтъ ближе къ берегамъ, а дальше оставалось все тѣмъ же сѣро-сталь-

нымъ. Зеленый цвѣтъ у береговъ объясняется присутствіемъ обильной примѣся прѣсной воды, доставляемой впадающими здѣсь въ море рѣками. Вотъ показался слѣва выстроенный на низкомъ рифѣ, среди самаго моря, весьма оригинальнаго вида маякъ: на трехъ (по фасаду) аркахъ, позволяющихъ морскому волненію проходить подъ ними, выстроено двухъэтажное четырехугольное зданіе, увѣнчанное на своей крышѣ небольшою башенкою съ маячнымъ фонаремъ. Рядомъ съ зданіемъ устроены на винтовыхъ сваяхъ помость, гдѣ хранятся двѣ шлюпки. Навстрѣчу намъ летитъ небольшой пароходикъ, на носу котораго разбираемъ его имя: это „Glen-Rosie“ съ которой, ловко взобравшись по сброшенной ему вдоль борта „Херсона“ веревочной лѣстницѣ, вскакиваетъ къ намъ на палубу англичанинъ-лоцманъ: мы близко уже отъ Сингапура. Дальнѣйшій фарватеръ въ виду многочисленныхъ, замѣтныхъ даже на глазъ, мелей, весь тщательно обставленъ бакенами. Пассажиры начинаютъ привариваться и готовиться къ сходу на берегъ. Пароходное же начальство усиливаетъ надзоръ за ссыльно-каторжными женщинами, такъ какъ утромъ у нихъ были найдены бутылки съ водкой, принесенныя, какъ оказалось впоследствии, кое-къмъ изъ судовой команды, и найдена записка одной изъ ссыльныхъ женщинъ къ матросу, въ которой, между прочимъ, значались и слѣдующіи характерныя слова: „будь мнѣ вѣренъ до Владивостока. Отвѣть черезъ ватерклозетную трубу“.

Вотъ показались и покрытые роскошною растительностью берега Сингапурскаго острова: низъ береговъ весь въ пальмовыхъ рощахъ въ перемежку съ листовыми породами, за ними выше холмы, сплошь исцѣпленные зелеными коврами самыхъ разнообразныхъ оттѣнковъ: отъ желто-зеленоватаго до темно-синевато-зеленаго. Это плантаціи. Вершины же холмовъ снова увѣнчаны густыми рощами.

Черезъ сравнительно весьма узкій проливъ между собственно Сингапурскимъ островомъ и какимъ-то небольшимъ, но съ весьма крутыми берегами, островкомъ—мы входимъ, наконецъ, на рейдъ. На входныхъ мысахъ обоихъ острововъ у самаго обрыва видны жерла сильныхъ англійскихъ батарей. Сингапуръ имѣетъ двѣ гавани и два рейда. Мы должны были бы причалить къ пристани новой гавани, гдѣ расположены обширные угольные склады, изъ которыхъ предполагалось пополнить нашъ угольный запасъ. Старая же гавань, значительно большихъ размѣровъ, расположена прямо въ виду самаго города и лежитъ съ восточной стороны острова. Къ сожалѣнію, случилась совер-

шенно неожиданная остановка: подъѣхавшій на катеръ какой-то агентъ крикнулъ капитану, что въ данную минуту всѣ мѣста у пристани заняты раньше пришедшими судами, и „Херсону“ можно будетъ ошвартоваться у пристани не раньше 5 часовъ вечера, когда уйдутъ два парохода: одинъ шведъ и одинъ англичанинъ. Можете себѣ представить наше разочарованіе: „Херсонъ“ снова далъ ходъ впередъ, и, пройдя сначала всю новую гавань, а затѣмъ и часть старой, сдѣлалъ на таковой крутой поворотъ и, возвратившись по прежнему пути, остановился на рейдѣ въ 3—3½ верстахъ отъ новой гавани. Нашъ любезный капитанъ никакъ однако въ горе пассажировъ и, спустивъ 48 мѣстную шлюпку, упросилъ лоцмана взять таковую на буксиръ его „Glen-Rosie“. Пассажиры и пассажирки размѣстились какъ попало на обѣихъ этихъ суденышкахъ, мы быстро полетѣли къ Сингапуру и черезъ какихъ-нибудь полчаса уже взбирались по деревянной лѣстницѣ деревянной же набережной пристани въ новой гавани. Свая набережной въ подводной части своей всѣ извѣдены морскими червями, и нужно только удивляться, какъ набережная еще не провалилась.

Мы—трое инженеровъ и просившій насъ взять его съ собою нашъ парходный батюшка условились дойти отъ пристани до города (около 3-хъ съ чѣмъ-то верствъ)—пѣшкомъ. Не успѣли мы выйти за ворота конторы угольныхъ складовъ, находящихся рядомъ съ пристанью, какъ на насъ въ буквальномъ смыслѣ слова набросилась цѣлая толпа почти совершенно нагихъ китайскихъ дженерикшъ, желавшихъ во что бы то ни стало усадить насъ въ свои кареты. На дженерикшахъ, кромѣ коротенькихъ панталонъ-стыдливости, вродѣ нашихъ купальныхъ, и плетеной камышевой, вродѣ воронки, шапочки—ничего не было. Жаль было смотрѣть, какъ эти тщедушные, толще, полуголодные человѣчки наперерывъ брались везти даже по двое сѣдоковъ, лишь бы заработать за три версты подъ палачимъ солнцемъ 20 копѣекъ за свой каторжный, нечеловѣческій трудъ. Уже велика же здѣсь должно быть и нужда. „Пойдемъ, пойдемъ“, кричали они по-русски, хватая насъ за рукава.

Пройдя небольшое предмѣстье, мы пошли по прекрасному шоссе, оваймленному съ боковъ каменными кюветами (водоотводными канавками), по направленію къ Сингапуру. Пять или шесть дженерикшъ кинулись за нами, слѣдуя по пятамъ. Гончаровъ, посѣтившій Сингапуръ въ 1853 году, засталъ въ этой мѣстности, по которой мы теперь шли, болотистыя джунгли, въ которыхъ „гнѣздились рыси, лѣнивцы, по всего болѣе тигры“...

Ничего этого теперь вѣтъ: справа и слѣва вышеупомянутаго шоссе—зеленые луга, на которыхъ мѣстная китайская и малайская молодежь играла при нашемъ проходѣ въ футболъ, заимствованный ею у хозяевъ-англичанъ. Слева, далѣе, видѣлась большая гора съ ломками красноватаго камня, засимъ справа опять луга до самаго моря и, наконецъ, самъ городъ. По мѣрѣ нашего приближенія къ нему послѣднему, дженерикши дѣлались все назойливѣе и болѣе всего приставали къ бѣдному совершенно растерявшемуся батюшкѣ, предлагая его свезти „къ мадамъ“... Они отстали только тогда, когда мы кулаками и палками дали имъ понять, что шутить съ ними не намѣрены.

Войдя въ городъ, мы пріятно были поражены совершенно европейскою архитектурою зданій, прекрасными мостовыми, тротуарами и вообще отпечаткомъ какой-то цивилизованной солидности, лежавшей на всемъ этомъ (европейскомъ кварталѣ города). Пройдя по великолѣпному висячему мосту черезъ рѣку (кажется, Сингапуръ), мы направились въ считающуюся здѣсь лучшею „Европейскую гостиницу“, въ которой, по совѣту опытныхъ людей, надѣялись найти наименѣе обманывающаго мѣнялу для размѣна русскихъ денегъ на ходячіе здѣсь сингапурскіе доллары (=60—65 коп.). Мѣнялу мы дѣйствительно нашли въ видѣ еще молодыхъ лѣтъ малайца, сидѣвшаго недалеко отъ ресторанаго билліарда, но онъ, повертѣвъ нѣсколько разъ протянутую ему сторублевую бумажку новаго образца, рѣшилъ, что она „No good“ и показалъ намъ считавшуюся имъ „хорошею“ сторублевую стараго радужнаго тица. Потерпѣвъ здѣсь неудачу, я вынужденъ былъ прихватить съ собою батюшку, сѣсть въ миниатюрную малайскую каретку, везомую пони, и отправиться обратно на „Херсонъ“—въ надеждѣ, что нашъ пароходный „ревизоръ“ (2-й помощникъ капитана, на которомъ лежитъ хозяйственная часть пароходнаго механизма) поможетъ моему горю. Тѣмъ временемъ стемнѣло, и дальнѣйшій осмотръ городскихъ достопримѣчательностей пришлось отложить до слѣдующаго дня.

Послѣ знаменитаго Пераденийскаго ботаническаго сада (въ Конди на Цейлонѣ), Сингапурскій считается наиболѣе богатымъ на всемъ юго-востокѣ. Посему я рѣшилъ осмотрѣть прежде всего эту Сингапурскую достопримѣчательность. Нанявъ за 60 копѣекъ въ часъ малайскую каретку, запряженную малюсенькими пони, я отправился въ названный садъ. Для сего пришлось прежде всего проѣхать по всему китайскому кварталу Сингапура. Сильнѣйшая вонь, кучи валяющихся отбро-

совъ составляютъ полнѣйшую противоположность образцовой чистотѣ европейской части города, и только высокія, стройныя фигуры красавцевъ полисменовъ изъ индійскихъ сипаевъ, въ ихъ высокихъ чалмахъ напоминаютъ о томъ, что здѣсь все-таки англійскія владѣнія. Еду дальше по прекрасному шоссе (Nelson Road), вдоль котораго тянутся сначала чудныя европейскія виллы, тонущія въ зелени (между прочимъ живописно расположенное зданіе здѣшняго нѣмецкаго клуба „Teutonic Club“), индійская пагода старинной замѣчательной архитектуры, нѣсколько каретныхъ заведеній съ производствомъ роскошныхъ кэбовъ, ландо и колясокъ-двуколесокъ. Засимъ вѣвзаю въ аллею, окаймленную гигантскими бананами и пальмами. Стволы исполиновъ мѣстами обвиты громадными жгутами, намъ столь хорошо знакомаго, филодендрова, мѣстами же поросли по корѣ своей кустами орхидей. Вотъ нѣсколько совершенно голыхъ черноокрасныхъ малайскихъ рабочихъ, ремонтирующихъ щебенку на шоссе. Шесть муловъ съ трудомъ тащатъ тяжелый шоссеиный катокъ. Вдали видѣется какая-то кавалькада: оказывается—нашъ сотоварищъ С. съ дочерью инженера В., на прекрасныхъ лошадяхъ австралійской породы, взятыхъ на прокатъ у какого-то мѣстнаго обывателя. Инженеръ С., тотъ знаменитый знатокъ англійскаго языка, виновникъ недоразумѣнія съ „коброй“ въ Коломбо, и здѣсь попался съ своими лингвистическими познаніями: желая нанять лошадей, онъ старался вразумить отельнаго „боя“ (названіе лакея для всѣхъ ресторановъ на Дальнемъ Востоке)—свести его къ содержателю конюшни, но такъ хорошо, что тотъ привелъ его въ шорный магазинъ. Тогда С. попробовалъ замѣнить лингвистику эквилибристикой: сѣлъ на свою палочку верхомъ и началъ скакать. Оказалось лучше:—бой привелъ его куда слѣдуетъ. Австралійскія лошади стройностью ногъ напоминаютъ англійскихъ скаковыхъ лошадей, но по головѣ и корпусу гораздо красивѣе таковыхъ. Оставивъ влѣво китайское кладбище, представляющее издали цѣлое море высокихъ вѣденыхъ холмовъ съ каменными стѣнками (китайцы здѣсь не закапываютъ своихъ покойниковъ въ землю, а кладутъ на землю и сверху засыпаютъ земляною насыпью въ видѣ полуцилиндра, лицевая и задняя части котораго или задѣланы каменною кладкою или завалены просто большими камнями)—я наконецъ подкатилъ къ воротамъ ботаническаго сада. Первое, что бросилось мнѣ въ глаза при входѣ въ садъ, это черная доска съ надписью довольно крупными бѣлыми буквами по-русски: „Просить господъ гуляющихъ цвѣтовъ не рвать“

и т. д. На другихъ языкахъ объявленія не было, значить, отличаемя здѣсь только мы одни. Иду по главной дорожкѣ. Слева на небольшой лужайкѣ цѣлая группа какихъ-то роскошныхъ, плотно прижавшихся другъ къ другу, пальмъ, въ видѣ гигантскихъ зеленыхъ пучковъ. Надпись указываетъ, что это саговья пальмы; сердцевина ихъ стволовъ и есть саго. Справа отъ той же дорожки обращаетъ на себя вниманіе высокій сѣрый стройный стволъ другой пальмы: *Caryota propinqua* (съ острова Явы). По стволу, какъ у нашей березы, темныя пятна, чередующіяся со свѣтлыми промежутками. Крона съ нѣсколькими перистыми, слегка отвислыми вѣтвями. Далѣе можно отмѣтить: 1) громадную *Sparhodes*—южно-африканское дерево съ большими красными цвѣтами, 2) вѣтвистое хвойное дерево: *Podocarpus Cupressima*—малайскій кипарисъ съ вѣтвями двухъ цвѣтовъ: нижняя часть совершенно темно-зеленая, верхняя, наоборотъ, свѣтло-желтовато-зеленая. 3) Чудную вѣерообразную *Bavendula* съ острова Мадагаскара—пальму, представляющую какъ бы настоящій вѣеръ или распущенный павлиный хвостъ. 4) *Cyrtostachys*—пальму, напоминающую наши оранжерейные фениксы, но съ пурпуро-красными вѣтвями и ярко-зелеными перистыми листьями. Особнякомъ стоитъ громадныхъ размѣровъ бананъ. Рядомъ съ нормальными сучьями своими овъ спустилъ съ верхнихъ своихъ вѣтвей громадные отростки-корни, которые, войдя въ землю, превратились въ новые стволы и сообщаясь своимъ отцомъ-гигантомъ подпираютъ его громадную зеленую шапку, на подобіе естественныхъ какихъ-то опорокъ. На нѣсколькихъ прудахъ растутъ блѣдно-лиловые лотосы и кувшинки „Викторія Регія“ съ своими большими плотными листьями. Далѣе цѣлая аллея высокихъ стройныхъ одинаковаго роста пальмъ съ свѣтло-сѣрыми стволами. На горкѣ раскинутъ цвѣтникъ: узнаю наши бальзамины, канцы, колеусы, циннии и гвоздику, но все за исключеніемъ канць, въ какомъ-то чухломъ состояніи, а гвоздика такъ почти совсѣмъ безъ запаха, очевидно, не по климату. Далѣе нахожу нѣчто вроде оранжереи, или вѣрнѣе просто одного стекляннаго навѣса, гдѣ собраны орхидеи, амариллисы, лиліи и множество разныхъ другихъ растений, извѣстныхъ и въ нашихъ оранжереяхъ. Оказывается, стекляннымъ навѣсомъ прикрываютъ ихъ отъ бывающихъ здѣсь черезчуръ сильныхъ ливней. При входѣ въ оранжерею дощечки съ надписями на этотъ разъ не только по-русски, но и по-нѣмецки: съ просьбою не похищать цвѣтовъ. Описывать разновидности растений, населяющихъ Сингапурскій ботаниче-

скій садъ—здѣсь, конечно, не у мѣста, добавлю только, что весь онъ распланированъ съ большимъ умѣніемъ и вкусомъ и, по искусному сочетанію зеленыхъ лужаекъ съ пригорками, прудами одной стороны, съ другой же, умѣлому размѣщенію самой разнообразной древесной, кустарной и луговой растительности—онъ можетъ служить прекраснымъ и въ высокой степени поучительнымъ мѣстомъ прогулки всякому европейцу, который желалъ бы отдохнуть отъ чрезмѣрно буйнаго и вѣтвистаго, если хотите, слишкомъ однообразнаго характера тропической растительности въ томъ видѣ, какъ таковая населяетъ свои дѣвственные лѣса. Осмотрѣвъ небольшой звѣринецъ, находящійся тутъ же въ саду съ нѣсколькими породами мѣстныхъ обезьянъ, попугаевъ, дикихъ кошекъ, прекрасныхъ черно-синихъ бѣлокъ и молодымъ, но весьма свирѣпымъ тигромъ, я возвратился въ городъ по нѣсколько другой дорогѣ, чѣмъ на пути въ садъ и, полюбовавшись мѣстнымъ соборомъ чудной готической архитектуры, зашелъ въ „универсальные магазины“ (въ родѣ нашего московскаго Мюръ и Мерелиза)—Джова Литтла и еще Робинсона купить кое-какія вещи. Все здѣсь страшно дорого и нельзя даже сказать, чтобы хорошаго качества. Полагая, что по близкому сосѣдству съ Явой—родиной какао—въ Сингапурѣ можно будетъ зацѣпить этимъ продуктомъ, я рискнулъ купить баночку въ $\frac{1}{2}$ кило. Но за нее (какао Валь-Гутена) съ меня взяли 90 копѣекъ, т.-е. ровно ту же цѣну, что я платилъ въ Москвѣ. Дешевы только ананасные консервы (20 коп. банка въ одинъ большой ананасъ) и самые ананасы, 5 коп. за хорошій экземпляръ. Слѣдовало подумать о возвращеніи на „Херсонъ“, который долженъ былъ сняться съ якоря въ 5 часовъ пополудни и, посему, купивъ еще нѣсколько фотографій съ сингапурскими видами, я осмотрѣлъ попутно мѣстный крытый рынокъ, поразившій меня обиліемъ зелени, ананасовъ, банановъ, сахарнаго тростника, какихъ-то мелкихъ грибовъ, вродѣ нашихъ опенокъ, и особенно рыбы (между прочимъ какая-то рыба съ чешуей ярко-изумруднаго цвѣта), я вернулся на пароходъ, гдѣ засталъ на пристани передъ нимъ цѣлый базаръ: здѣсь продавали всякіе мелочные товары, плетенныя фуфайки, носки, платки, обезьяны, попугаевъ, кабаду, кораллы, раковины, ананасы, бананы, огурцы и т. п. Обезьяны шли по 2—3 рубля за штуку, попугай (зеленые, красные, красно-синіе и бѣлые) отъ 1 до 3 руб. Кабаду съ бѣлыми желтыми Хохлами отъ 2—5 р. за штуку. Сравнительно дороже всего были большія перламутровыя раковины: я купилъ послѣ

упорнаго торга у одного малайца, увѣрявшаго меня по-русски, что онъ не „мазурикъ“—двѣ такихъ раковины по 30 коп. за штуку, тогда какъ цѣлую корзину, наполненную всевозможными другими и большими и малыми раковинами, можно было получить за 30—50 коп. Наконецъ, раздался свистокъ сирены, торговщи мало-по-малу стали расходиться. Осталась только толпа совершенно голыхъ малайскихъ мальчишекъ, развѣзжавшихъ вокругъ „Херсона“ на своихъ утлыхъ выдолбленныхъ челночкахъ съ криками „à la mer, à la mer“—пристававшихъ къ пассажирамъ, дабы имъ кинули монету въ воду. За то палуба нашего судна представляла, къ величайшему неудовольствію старшаго офицера, настоящую частицу только-что описаннаго мною базара: на бортъ было взято разными пассажирами 14 обезьянъ и 9 попугаевъ. Къ вантамъ пароходныхъ трубъ подвѣшаны грозди банановъ, пучки ананасовъ и мѣшки съ кокосовыми орѣхами, а въ разныхъ уголкахъ разставлены корзиночки съ кораллами и раковинами. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ на спордекѣ громоздились кучи илетиной бамбуковой мебели, купленной у славящихся таковою сингапурскихъ кустарей и т. д.

Раздался наконецъ послѣдній свистокъ, и „Херсонъ“ двинулся въ свой наиболѣе продолжительный десятидневный переходъ до Портъ-Артура. Оказалось, что три десятника съ нашихъ участковъ не успѣли возвратиться на „Херсонъ“ и остались въ Сингапурѣ безъ денегъ и письменныхъ видовъ. Какова-то будетъ ихъ дальнѣйшая судьба? Но тутъ мы всё успокоились, сообразивъ, что въ Сингапурѣ имѣется весьма любезный нашъ консулъ, а кромѣ того, черезъ девъ или два придетъ сюда „Ярославъ“. Пребываніе въ Сингапурѣ отразилось и еще однимъ чуть-ли не трагическимъ происшествіемъ: одинъ изъ нашихъ молодыхъ пассажировъ офицеровъ повздорилъ изъ-за пустяковъ со своимъ сосѣдомъ по столу, побѣжалъ въ свою каюту и явился съ заряженнымъ револьверомъ. На силу удалось его успокоить и подъ благовиднымъ предлогомъ осмотра, хорошъ ли его револьверъ—обезоружить. Дальнѣйшіе три дня нашего плаванія по Китайскому уже морю проходятъ безъ особыхъ инцидентовъ, за исключеніемъ того, что 5 обезьянъ, купленныхъ все тѣмъ же нашимъ сотоварищемъ С. „для поднесенія подарковъ китайскимъ мандаринамъ“, развязали преспокойно крышку корзины, гдѣ сидѣли, и разбрелись по всемъ снастямъ парохода. Четырехъ съ большимъ трудомъ удалось поймать, а пятая вообразилась на самый край сред-

ней пароходной трубы и, прокоптившись цѣлыя сутки въ дыму, спустилась наконецъ, въ полубморочномъ состояніи на тентъ верхней палубы. Когда же ее хотѣли поймать, то несчастное животное, собравъ послѣднія силы, бросилось въ море.

4 апрѣля, воскресенье, при проходѣ близъ Парачельсовыхъ острововъ, началась довольно сильная килевая качка: волны достигали высоты до 3 сажень, и мнѣ грѣшному пришлось волею-неволею снова лежать.

5-го апрѣля волненіе по счастью успокоилось. Стало замѣтно холоднѣе (20° Р.). Показались маяки, расположенные цѣлымъ рядомъ на мелкихъ островахъ близъ извѣстнаго острова Формозы (уступленнаго Китаемъ Японіи, послѣ послѣдней войны). Ночью поднялся сильный туманъ, черезъ каждыя 1½ минуты раздавался ревъ сирены. Стало еще холоднѣе и пришлось впервые (послѣ Портъ-Саида) прикрыться одеяломъ.

6-го апрѣля подошли довольно близко уже къ берегамъ Китая, если судить по множеству китайскихъ рыбацкихъ джонокъ, занимающихся своимъ главнымъ промысломъ въ здѣшнихъ водахъ, ловлею трепанговъ, отвратительныхъ толстыхъ черныхъ морскихъ червей, составляющихъ одно изъ самыхъ лакомыхъ блюдъ не только у китайцевъ, но даже и у японцевъ. Ночью опять туманъ и ревъ сирены. Температура сразу упала на 14° Р.

7-го апрѣля: всего 11° Р. Слѣва вырисовывается въ туманныхъ очертаніяхъ побережье Кіа-Чуанскаго залива, занятаго Германією. На выдающемся мысу бѣлый маякъ. Морское начальство говоритъ, что здѣсь мы уже покидаемъ Желтое море и входимъ въ Печелійскій заливъ.

8-ое апрѣля: всего 9° Р. Пасмурно, а къ вечеру заморосилъ мелкій дождь. Каково организму, избалованному и ослабленному тропической жарой въ теченіе почти цѣлаго мѣсяца (съ Портъ-Саида, гдѣ мы были 11 марта), за какихъ-нибудь три-четыре дня скачкомъ привыкать снова къ холоду.

Проснувшись утромъ рано 9 апрѣля и выглянувъ въ иллюминаторъ, я увидалъ, что мы уже стоимъ на рейдѣ передъ входомъ въ Портъ-Артурскую гавань. Утро было чудное, солнечное, безъ малѣйшаго вѣтерка. Термометръ показывалъ 9° Р. Поднявшись на палубу, я долго любовался картиною, представившеюся взорамъ: передъ „Херсономъ“ на первомъ планѣ стояли на поверхности зеркальныхъ водъ два нашихъ броненосца „Сысой Великій“ (стяжавшій себѣ печальную извѣстность взрывомъ пушечной башни во время стоянки передъ Критомъ), „Наваринъ“ и крейсеръ „Дмитрій Донской“. Молодцеватый, ве-

сезонъ (благодаря окраскѣ въ бѣлый цвѣтъ) видѣ судовъ и русскій флагъ, развѣвавшійся на нихъ, заставлялъ невольно биться сердца: чувствовалось, что вотъ и на этой далекой окраинѣ снова попадаемъ подъ охрану родного знамени. На второмъ планѣ за судами высились двѣ могучихъ горы, какъ бы въ видѣ гигантскихъ щупалецъ, клещей, заширавшихъ еле замѣтный узкій проходъ съ рейда въ портъ. Буровато-сѣрый цвѣтъ горъ и полное отсутствіе растительности нисколько не умалляли прелести общей картины. На горахъ батареи—маякъ и сигнальная мачта. У подножія утесовъ, окаймляющихъ лѣвую гору, валяется остовъ китайской калонерки, выброшенной во время сильнаго тайфуна (въ маѣ 1898 г.) на скалы. (Весь экипажъ судна въ количествѣ около 160 человекъ, за исключеніемъ старшаго офицера, погибъ: спасательная ракета, пущенная нашими съ берега съ бичевою, на которой можно бы было потомъ передать спасательный канатъ—достигла уже тонущаго судна, когда громадная волна смыла остатки экипажа, взгромоздившагося на крышу капитанской рубки). Запросивъ сигналомъ позволенія войти въ портъ, мы черезъ посредство береговой сигнальной мачты получили распоряженіе немного повременить входомъ.

Въ это время батюшка началъ благодарственный молебенъ, и мы всѣ, безъ различія вѣроисповѣданій, поспѣшили привести горячую благодарность Всевышнему за благополучный исходъ плаванья. Особенно трогательно было смотрѣть на г-жу С.—жену моряка, которая, послѣ долгой разлуки съ мужемъ, служащимъ въ Портъ-Артурѣ, ожидала желанной минуты свиданія. Симпатичная женщина, стоя почти весь молебенъ на колѣняхъ, пламенно молилась со слезами на глазахъ. Такія же слезы были и у многихъ изъ насъ, оставившихъ дорогихъ сердцу вдали на далекой, далекой родинѣ. Кончается молебенъ. Вдали показался паровой катерокъ, быстро мявшійся къ нашему „Херсону“. Скоро мы могли разобрать и его имя: это была какая-то „Джульетта“. Изъ катера выпрыгнулъ морской офицеръ съ нѣсколько радостнымъ вопросомъ и, быстро поднявшись на палубу, кинулся въ каюты. Оказалось, что это былъ г. С.—мужъ вышеупомянутой дамы. Мой товарищъ по службѣ присутствовалъ при свиданіи и говоритъ, что никогда не забудетъ этой картины. Впоследствии оказалось, что г. С. двое сутокъ съ небольшими перерывами сидѣлъ близъ сигнальной мачты на самой верхушкѣ одной изъ вышеупомянутыхъ горъ и высматривалъ приближеніе „Херсона“.

Но вотъ получено разрѣшеніе входа въ Портъ-Артуръ, и „Херсонъ“ плавно проходитъ сначала между „Наваринномъ“ и „Сысоемъ Великимъ“, а затѣмъ и черезъ узкую горловину—проливъ между горами (проливъ такъ узокъ, что двое судовъ такихъ размѣровъ, какъ „Херсонъ“, одновременно не могли бы пройти черезъ него) и направляется въ самый портъ. Минуя слѣва небольшой островокъ съ батареею, обстрѣливающею самый входъ и осторожно лавируя между безчисленнымъ количествомъ китайскихъ джонокъ и нѣсколькими иностранными пароходами, ошвартовывается, наконецъ, у пристани рядомъ съ крейсеромъ „Память Азова“. Портъ-Артурская гавань окаймлена со всѣхъ сторонъ высокими горами, у подножій которыхъ ютится самый городъ. При первомъ впечатлѣніи городъ этотъ кажется очень маленькимъ и, какъ бы, состоящимъ изъ одной улицы. На самомъ же дѣлѣ онъ довольно большой. Характеръ горъ, оживленность пристани и гавани, если хотите, и расположеніе большинства домовъ и другихъ построекъ напоминаютъ Севастополь.

На прекрасно устроенной (облицованной тесаннымъ камнемъ и вымощенной) набережной встрѣтила насъ толпа солдатиковъ и матросовъ, пришедшихъ поглазѣть на „Херсонъ“, нѣсколько моряковъ-офицеровъ и мѣстный полицеймейстеръ. Сойдя на берегъ и разыскавъ мѣстное управленіе Маньчжурской дороги, мы узнали, что мѣсто нашего назначенія снова измѣнено и намъ слѣдуетъ ѣхать дальше во Владивостокъ.

Я высадился въ Портъ-Артурѣ со всѣмъ штатомъ. На набережной насъ никто не встрѣтилъ. Пришлось отыскивать контору инженера Гиршмана, гдѣ мнѣ передали, что онъ поѣхалъ провожать бывшего незадолго до нашего пріѣзда изъ Портъ-Артурѣ замѣстителя главнаго инженера, инженера Игнаціуса, и находится въ настоящее время въ Инкоу (около 300 верстъ отъ Артура). Тогда я обратился къ мѣстному начальнику участка инженеру Кипарисову съ запросомъ, имѣтъ ли о мнѣ какого-либо распоряженія, на что получивъ отвѣтъ, что ему рѣшительно ничего неизвѣстно, но что онъ дастъ немедленно депешу Гиршману. Вечеромъ того же дня г. Кипарисовъ объявилъ мнѣ, что получилъ депешу отъ Гиршмана, изъ которой слѣдовало, что распоряженіе правленія о томъ, чтобы я высадился въ Портъ-Артурѣ—недоразумѣніе, а что въ Артурѣ долженъ остаться одинъ лишь другой начальникъ строительнаго участка, и же долженъ ѣхать во Владивостокъ. Несмотря на полную категоричность такой депеши, я рѣшилъ уже лично отъ себя

послать срочную телеграмму г. Гиршману съ просьбою оставить меня въ Портъ-Артурѣ. Но въ отвѣтъ телеграммою г. Гиршмана былъ поставленъ въ извѣстность, что онъ не можетъ измѣнить рѣшеннаго главнымъ инженеромъ распределенія. Положеніе мое по отношенію къ служащимъ снова сдѣлалось весьма двусмысленнымъ. На основаніи показанной имъ депеши правленія, они сообщили свой новый адресъ: „Портъ-Артуръ“ своимъ семьямъ, перевели туда газеты и журналы и ожидали общаго имъ по прибытіи въ Артуръ жалованья за мартъ мѣсяць. Между тѣмъ, за отказомъ г. Гиршмана принять насъ къ себѣ, инженеръ Кипарисовъ не рѣшался, несмотря на мои убѣдительныя просьбы, выдать мнѣ небольшой хотя бы авансъ для успокоенія служащихъ. Мнѣ же лично пришлось сдѣлать вторичную отмѣну распоряженія о мѣстѣ высадки агентамъ моего участка, слѣдовавшимъ на „Орлѣ“. Въ виду сего и все болѣе и болѣе возраставшаго недовольства служащихъ, жаловавшихся какъ на задержку жалованья, такъ и на непредвидѣнныя расходы по дачѣ отмѣненныхъ депешъ семьямъ (по крайне высокому тарифу 1 р. 13 к. за слово), я во избѣжаніе недоразумѣній вынужденъ былъ заявить инженеру Гиршману, что такъ какъ, по его словамъ, депеша правленія—недоразумѣніе, то въ виду сопряженныхъ съ подобнаго рода обстоятельствомъ производительныхъ расходовъ и путаницы, я считаю долгомъ предупредить, что всѣ такіе расходы, а также могуція произойти отъ сего въ дальнѣйшемъ недоразумѣнія со штатомъ принять на свою отвѣтственность не могу.

Замѣчу, что въ бытность въ Портъ-Артурѣ мѣстные военные инженеры предупреждали насъ, что здѣсь нечего рассчитывать на единство штата, такъ какъ мѣстная желѣзнодорожная администрація стремится раскассировывать штаты по разнымъ участкамъ, дабы не было единства между начальникомъ участка и его подчиненными.

Распростившись съ Артуромъ, мы двинулись во Владивостокъ. При выходѣ изъ гавани въ узкомъ проходѣ, про который я говорилъ выше, мы столкнулись съ норвежскимъ пароходомъ, который входилъ въ это время въ портъ. Провозившись часа 1½, мы, наконецъ, расцѣпились и пошли дальше, а норвежецъ такъ запуталъ свой винтъ въ канатахъ, что пришлось ему послать за водолазами. При проходѣ нашемъ на рейдѣ броненосецъ „Наваринъ“ проводилъ насъ музыкой. Пройдя мимо Вейхавен, Кіао-Чау и острова Квельшарта (принадлежащаго Корей), черезъ два дня плаванія добрались мы до Нага-

сакъ. Сутки, проведенныя нами тамъ—лучшій день за все шестинедѣльное плаваніе. Чудный рейдъ, роскошные зеленые холмы, окаймляющіе гавань, симпатичный городокъ Нагасаки, раскинувшійся у подножія холмовъ, множество русскихъ военныхъ судовъ: громадный крейсеръ „Россія“, „Владиміръ Мономахъ“, пароходъ добровольнаго флота „Саратовъ“, „Нѣмецъ“, броненосецъ „Рюрикъ“. Множество парусныхъ судовъ и японскихъ лодокъ, все это ласкало взоръ. Мягкая теплая погода, 16° Р., также не мало способствовала оживленію организма, истомленнаго тропиками. Съѣхавъ на берегъ (пароходъ останавливается въ 1½ верстѣ отъ такового), мы заняли вомеръ въ адѣшной лучшей гостиницѣ „Отель Нагасаки“, позавтракали, а затѣмъ, взявъ проводника и сѣвъ на дженерикшъ, я и двое сотоварищей отправились осматривать городъ, прочіе же инженеры сейчасъ же поскакали отыскивать японскихъ гейшъ. Прежде всего мы поѣхали на гору, гдѣ высится старинный японскій храмъ Сянту (храмъ посвященъ Буддѣ). На дворѣ передъ нимъ стоитъ громадная бронзовая фигура лошади, даръ жителей г. Нагасаки въ память какого-то событія. Здѣсь же на каменномъ пьедесталѣ поставлено громадное ядро, отбитое отъ китайцевъ во время послѣдней войны. На томъ же дворѣ стоитъ громадный каменный водоемъ подъ навѣсомъ. Тутъ висятъ разноцвѣтныя полотенца. Оказывается, что всякій желающій войти въ храмъ долженъ умыть себѣ предварительно руки. Осмотрѣвъ храмъ, мы поднялись еще выше на гору. Гора покрыта вѣковыми камфарными дубами въ 5—7 обхватовъ толщиной и камелиями (деревья въ одинъ обхватъ). На вершинѣ горы, съ которой открывается чудный видъ на весь рейдъ и городъ, стоитъ бесѣдка, а рядомъ съ ней нѣсколько деревьевъ, испещренныхъ надписями путешественниковъ, между прочимъ и русскихъ, по крайней мѣрѣ какой-то „Пташниковъ“ вырѣзалъ на корѣ чуть ли не аршинными буквами свою фамилію. Послѣ сего мы двинулись въ чайный японскій домъ. При входѣ пришлось снять сапоги и въ однихъ чулкахъ пойти въ столовую, устланную великолѣпными циновками. Чистота повсюду поразительная. Явившаяся хозяйка японка, спросила насъ, желаемъ ли мы только чаю или также и посмотрѣть танцы „гейшъ“. Мы спросили себѣ чаю и усѣлись кто на корточкахъ, кто на колѣняхъ, такъ какъ ни стульевъ, ни столовъ нѣтъ. Явившіяся двѣ японскія кельнерши (весьма некрасивыя) О-Муэ (18 лѣтъ) и О-Тоан (24 лѣтъ) разлили въ маленькія чашечки желтаго чая и предложили намъ весьма вкуснаго торта. Выпили

неисчислимое количество малюсенькихъ чашекъ и съѣвъ кусковъ по 5—6 торта, мы за все заплатили 60 коп., дали О-Муэ и О-Тоэи по 10 коп. на чай и сопутствуемые всякими весьма комичными реверансами пошли надѣвать свои сапоги. Купивъ кое-что у придворнаго поставщика черепаховыхъ издѣлій Іезаки, я полюбознѣствовалъ посмотреть у него портретъ нашего Государя, который ояъ подарилъ Іезаки въ бытность Наслѣдникомъ при посѣщеніи Японіи. Іезаки засіялъ и, бережно вынувъ изъ шкатулки, показалъ намъ портретъ, окаймленный чудной работы черепаховой его, Іезаки, издѣлія рамкой съ весьма тонко вырѣзаннымъ изъ черепахи же государственнымъ гербомъ. На портретъ вверху надписъ „доброму Іезаки“, а внизу другая „Цесаревичъ Николай 1891 г.“. Увидавъ у меня царскій подарокъ мои часы, Іезаки очень обрадовался, говоря, что Государь также и ему подарилъ часы съ гербомъ, но только попроще. Купивъ затѣмъ фотографіи и починивъ разбитые (еще въ Коломбо) очки мои, мы, пообедавъ, отправились снова втроемъ въ горы, въ деревню. Трудно себѣ представить, что это за прелесть. Это Крымъ, но только въ двадцать разъ симпатичнѣе. Поздно вечеромъ вернулись въ гостиницу, затѣмъ я одинъ поѣхалъ кататься, нанявъ за 30 коп. лодку, при лунномъ освѣщеніи по рейду, прочая же компанія—въ объятія гейшъ. Въ какомъ-то саду я стащилъ чудную чайную розу, вернулся въ гостиницу, а на слѣдующее утро „Херсонъ“ снова двинулся въ путь, и послѣ довольно сильнаго шторма въ Японскомъ морѣ, мы, наконецъ, прибыли 16 апрѣля во Владивостокъ.

Л. Н. Любимовъ.

(Продолженіе слѣдуетъ).

