Почтеннѣйшему
Фаддею Венедиктовичу
Булгарину
отъ
Переводчика

XIII ^{8} 1918:6949

ОПИСАНІЕ

КОРАБЛЕКРУШЕНІЙ.

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.

ОПИСАНІЕ

ПРИМѢЧАТЕЛЬНЫХЪ

КОРАБЛЕКРУШЕНІЙ,

ВЪ РАЗНЫЯ ВРЕМЕНА СЛУЧИВШИХСЯ.

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.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Въ Морской Типографіи.
1822.

Bibliotheca
universitatis
Dorpatensis
1918: 6949

XIII 6

H-XIII 6A
20010

L 224783476

ЕГО ВЫСОКОПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВУ

Флота Господину Адмиралу, Морскому Министру, Государственнаго Совѣта Члену, Сенатору и разныхъ орденовъ Кавалеру

Маркизу Иванъ Ивановичъ 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 Де-

партамент, найдены своей цѣли несоотвѣтствующими, и подали мнѣ поводъ представить мое мнѣніе. Ваше Высокопревосходительство одобрили оное и препроводили въ Адмиралтейскій Департаментъ; онъ также съ своей стороны призналъ пользу, долженствующую произойти отъ перевода вышепомянутаго сочиненія, которое перевести, съ соизволенія Вашего, я принялъ на себя.

Нынѣ, окончавъ сей переводъ, я, сколько по долгу, столько же и

по собственному моему желанію, осмѣливаюсь 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 высокопочитанія, преданности и благодарности имѣю честь быть,

Милостивый Государь!

Вашего Высокопревосходительства

всепокорнѣйшій слуга

Василій Головнинъ.

Сентября 20 дня 1821 года.

Санктпетербургъ.

ПРЕДУВѢДОМЛЕНІЕ

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 ясностію 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 погибели несчастныхъ мореходцевъ, неумѣвшихъ употребить предстоявшихъ къ избавленію ихъ способовъ, весьма полезно для посвятившихъ себя морской службѣ. Такая книга, научающая

примѣрами, дѣйствительно случившимися, сколько же нужна для мореплавателей, какъ и описаніе достопримѣчательныхъ сраженій вообще для людей военныхъ: она не съ тѣмъ издана, 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

Къ описаніямъ кораблекрушеній Г. Дункенъ присовокупилъ довольно много постороннихъ предметовъ, неслужащихъ къ наставленію море-

---

столь различныхъ обстоятельствахъ, зависящихъ отъ положенія и свойства береговъ и мѣлей, 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 неустрашимымъ людямъ сердца ихъ измѣняютъ, и они, потерявшись, не могутъ придумать въ скорости средствъ къ спасенію экипажа, то примѣры, какъ другіе поступали въ подобныхъ случаяхъ,

плавателей, и часто вмѣщалъ пространныя разсужденія, никакой связи съ помянутою цѣлію не имѣющія, а также во многихъ мѣстахъ

могли бы успѣшнѣе всего послужить къ ихъ спасенію. На сей конецъ Англичанинъ Дункенъ собралъ имѣстѣ и издалъ въ одномъ сочиненіи (изъ 6 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 мо„жно сказать, почти необходимымъ „сопутникомъ: оно предостережетъ его „отъ погрѣшностей, ввергнувшихъ дру„гихъ въ ужасныя бѣдствія, а подвер„гнувшись онымъ, онъ научится примѣ„рами твердости, мужества и посто„янства извлекать себя изъ бѣдъ по „видимому непреодолимыхъ, и не пре„даваться отчаянію въ самыхъ опаснѣй„шихъ случаяхъ, коимъ онъ часто бы„ваетъ подверженъ.“ Я съ моей стороны, будучи совершенно увѣренъ въ спра-

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 служащіе къ единому украшенію книги и возвышающіе безъ нужды цѣну изданія оной, всѣ выпущены.

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

В. Г.

ведливомъ сужденіи Г. Дункена, думаю, что подобное сочиненіе на Рускомъ 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 Ноября, 1821 года.

1821 года Ноября 4 дня слушано предложеніе Г. Морскаго Министра No 620, при коемъ препровождаетъ на разсмотрѣніе первую часть книги подъ названіемъ: *Описаніе Примѣчательныхъ Кораблекрушеній*, соч. Г. Дункена, переведенную на Россійскій языкъ Г. Флота Капитанъ-Командоромъ Головнинымъ.

Въ концѣ 1819 года отъ Г. же Министра препровождена была въ Департаментъ копія съ мнѣнія Г. Головнина о средствахъ, служащихъ для спасенія людей во время кораблекрушенія, съ тѣмъ, чтобы Департаментъ вошелъ въ разсмотрѣніе, не разсуждено ли будетъ поручить Г. Головнину, согласно его предло-

женію, перевесть важные и могущіе быть полезными случаи, для напечатанія. Департаментъ, не входя тогда въ подробное разсмотрѣніе сочиненія Англичанина Дункена, о которомъ говорено въ мнѣніи Г. Головнина, 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. Головнина, такъ и въ опытности его, которая есть слѣдствіе его путешествій, знаменитыхъ въ Исторіи нашего Флота, ни мало не сомнѣвался, чтобъ и сей трудъ, предпринимаемый имъ для пользы мореплаванія, не совершенъ былъ съ желаемымъ успѣхомъ, и не соотвѣтствовалъ своей благотворительной цѣли; почему и поручилъ ему (согласс-

но его предложенію): составить изъ сочиненія Дункена о кораблекрушеніяхъ подобную же книгу на Русскомъ языкѣ, предоставивъ ему дополнить оное, по усмотрѣнію его, собственными его замѣчаніями. — О чемъ Департаментъ довелъ тогда же до свѣдѣнія Г. Министра. Нынѣ Непремѣнный Членъ Г. Вице Адмиралъ и Кавалеръ Сарычевъ, разсматривавшій приготовленную Г. Капитанъ-Командоромъ Головнинымъ на Русскомъ языкѣ первую часть *Описанія примѣчательныхъ Кораблекрушеній*, объявилъ, что изданіе въ свѣтъ таковаго описанія, по мнѣнію его, принесетъ большую пользу не токмо ИМПЕРАТОРСКОМУ Флоту, но и торговому нашему мореплаванію. Департаментъ, согласно съ мнѣніемъ Г. Вице-Адмирала, полагая вышеупомянутый трудъ Почетнаго Члена Г. Головнина 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 Высокопревосходительству и составленную Директоромъ Морской Типографіи смѣту, во что можетъ обойтись напечатаніе всѣхъ трехъ частей сего творенія, въ числѣ 600 экземпляровъ.

Ноября 8 1821.

ГОСУДАРСТВЕННОМУ АДМИРАЛТЕЙСКОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ.

Предложеніе.

Положеніе онаго Департамента, въ представленіи N° 634 изъясненное, о напечатаніи на щетъ Департамента, въ числѣ шести сотъ экземпляровъ, книги: *Описаніе примѣчателѣныхъ Кораблекрушеній*, переведенной съ Англинскаго языка на Россійскій Капитанъ - Командоромъ Головнинымъ, 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.

N° 738.

Село Романшино.

Ноября 6 дня,

1821 года.

ОГЛАВЛЕНІЕ

первой части.

стран.

Крушеніе Англійскаго фрегата Аполлона, у Португальскихъ береговъ случившееся 2 Апрѣля, 1804 года. - 1.

Крушеніе Французскаго 74 пушечнаго корабля Друа-дель-оливъ, случившееся 14 Генваря 1797 года. - - - - 20.

Гибель Англійскаго 74 пушечнаго корабля Рамилиса, случившаяся въ Атлантическомъ Океанѣ, Сентября 21 дня 1782 года. - - - - - - - - - - 37.

Гибель Англійскаго 74 пушечнаго корабля Сентавра, послѣдовавшая 23 Сентября 1782 года, въ Атлантическомъ Океанѣ, описанная Капитаномъ Ингельфилдомъ. - - - - - - 63.

Крушеніе Англійскаго 64 пушечнаго корабля Скипетра, претерпѣнное 6 Ноября 1799 года, въ Столовомъ заливѣ мыса Доброй Надежды. - - 102.

Чудесное избавленіе отъ потопленія Англійскаго военнаго шлюпа Гардіана, шедшаго отъ мыса Доброй Надежды въ Новую Голландію, въ Декабрѣ 1789 года. - - - - - - - - - 112.

стран.

Гибель Англійскаго 54 пушечнаго корабля Индостана, бывшаго подъ начальствомъ Капитана Ле-Гроса, происшедшая отъ огня, Апрѣля 2, 1804 года. - - - - - - - - - - - - - - 120.

Происшествія, случившіяся на кораблѣ Тезее, подъ начальствомъ Капитана Гокера, во время урагана, свирѣпствовавшаго въ Западной Индіи между 4 и 15 числами Сентября, 1804 года. - - - - - - - - - - - - - - 132.

Крушеніе Англійскаго 74 пушечнаго корабля Венерабля, подъ начальствомъ Капитана Гантера, погибшаго въ заливѣ Торбеѣ. - - - - - - - - 147.

Потеря Англійскаго 110 пушечнаго корабля Королевы Шарлоты, подъ начальствомъ Капитана Тодда, а подъ флагомъ Вице-Адмирала Лорда Кита, сгорѣвшаго на Ливорнскомъ рейдѣ, Марта 17, 1800 года. - - - - - - - 153.

Крушеніе Англійскаго фрегата Ансона, подъ командою Капитана Лидіарда, случившееся Декабря 29, 1807 года, на берегу Корнвала, по близости мѣстечка Гельстона. - - - - 160.

стран.

Крушеніе Англійскаго фрегата Прозерпины, описанное Командиромъ онаго Капитаномъ Валисомъ, въ донесеніи къ Вице-Адмиралу Диксону, Главнокомандующему Британскаго флота въ Сѣверномъ морѣ. - - - 170.

Крушеніе Англійскаго Остъ-Индскаго корабля Индостана, претерпѣнное Генваря 11, 1803 года, подлѣ Марета. - - - - - - - - - - 181.

Крушеніе Англійскаго фрегата Трибуна, приключившееся у береговъ Галифакса въ Новой Шкоціи, въ Ноябрѣ 1797 года. - - - - - - - - - - 197.

Гибель Англійскаго трехъ-дечнаго корабля Короля Георга, послѣдовавшая на Портсмутскомъ рейдѣ, Августа 19, 1782 года. - - - - - - 208.

Крушеніе Англійскаго Остъ-Индскаго корабля Графа Абергавени, подъ начальствомъ Капитана Джона Вортсворта, случившееся у мыса Портланда, гдѣ онъ потонулъ на глубинѣ 20 сажень, Февраля 5, 1805 года - 214.

Крушеніе Англійскаго военнаго шлюпа Парпойса, подъ командою Лей-

стран.

тенанта Фоулера, претерпѣнное въ Южномъ Великомъ Океанѣ, на коральномъ рифѣ, Августа 17, 1803 года. - 230.

Потеря Англійскаго 38 пушечнаго фрегата Эталіона, разбившагося на Французскихъ берегахъ, ночью Декабря 24, 1799 года. - - - - - - - 270.

Крушеніе Англійскаго линѣйнаго корабля Роменея, подъ начальствомъ Капитана Кольвиля, случившееся у острова Текселя, 19 Ноября, 1804 года. 279.

Повѣствованіе о разбитіи пакетъбота Кумберланда, погибшаго на берегахъ острова Антиеи, во время Урагана, Сентября 4, 1804 года. - - 285.

Крушеніе Англійскаго 64 пушечнаго корабля Репулса, случившееся у Французскихъ береговъ, Марта 10, 1800 года. - - - - - - - - - - - 302.

Потеря Англійскаго линѣйнаго корабля Аякса, подъ начальствомъ Капитана Бляквуда, сгорѣвшаго Февраля 14, 1807 года, при входѣ въ Дарданельскій проливъ - - - - - - - 319.

Повѣствованіе о крушеніи Англійскаго 64 пушечнаго корабля Авинянина,

стран.
подъ начальствомъ Капитана Реинсфорда, случившемся на пути его въ Мальту, въ 1806 году. - - - - - 330.
Крушеніе Англійскаго 64 пушечнаго корабля Нассау, подъ начальствомъ Капитана Триппа, разбившагося на сѣверной сторонѣ песчаной банки Гааксъ по близости Тексела, Октября 25, 1799 года. - - - - - 336.
Потеря Англійскаго вооруженнаго транспорта Боунти, подъ командою Лейтенанта Бляя, послѣдовавшая отъ возмущенія большой части экипажа противъ своего начальника въ 1789 году, и чудное спасеніе коландира съ нѣкоторыми изъ офицеровъ и служителей, на гребномъ суднѣ. - - 340.

ОПИСАНІЕ

ПРИМѢЧАТЕЛЬНЫХЪ КОРАБЛЕКРУШЕНІЙ.

Крушеніе Англійскаго фрегата Аполлона, у Португальскихъ береговъ случившееся 2 Апрѣля (*), 1804 года (**).

Капитанъ Диксонъ, командиръ фрегата Аполлона, имѣя подъ своимъ начальствомъ еще фрегатъ Карисфордъ и 69 купецкихъ судовъ, назначенныхъ плыть въ Западную Индію, отправился изъ Коркской гавани, что въ Ирландіи, 26 марта 1804 года. 27 числа, говоритъ повѣствователь, потеряли мы берега изъ виду и плыли, при весьма крѣпкомъ попутномъ вѣтрѣ, на

(*) Во всей книгѣ числа означены по новому стилю.

(**) Господинъ Дункенъ, назвавъ книгу свою Исторіею Кораблекрушеній, не расположилъ ее однакожъ хронологическимъ порядкомъ; сіе, впрочемъ, по цѣли, съ коею она писана и ненужно, а потому и въ переводѣ моемъ всѣ примѣры помѣщены безъ отношенія къ времени, когда они случились.

WSW. 28, 29 и 30 чиселъ вѣтръ и погода были такіе же, и конвой шелъ почти тѣмъ же курсомъ; но 31 Марта вѣтръ нѣсколько смягчился и отшелъ болѣе къ W. Въ Воскресенье 1 Апрѣля находились мы, по наблюденіямъ въ полдень, въ широтѣ 40° 51′, въ долготѣ по счисленію 12° 29′ W. Въ 8 часовъ вечера вѣтръ 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 отъ того, что шхотъ лопнулъ (*). Въ сіе время вызвали всѣхъ

(*) Весьма рѣдко случается, чтобъ крѣпкій парусъ весь изорвало, когда онъ хорошо стоитъ и не заполаскиваетъ его вѣтромъ; но по большой части сначала нѣсколько надорветъ, и тогда можно съ осторожностію спустить оный и починить; если же порвется шхотъ или лееръ, то конечно въ нѣсколько минутъ въ куски изорветъ его; а потому непремѣннымъ правиломъ должно себѣ поставить, чтобъ шхоты и леера

людей на верхъ. Съ половины 11 часа сталъ дуть крѣпкій вѣтръ со шквалами, тогда мы принуждены были закрѣпить форъ-марсель и поставить фокъ. Около полуночи изорвало гротъ-марсель, почему и закрѣпили его; въ сіе время фрегатъ остался подъ фокомъ и двумя задними штормовыми стакселями; вѣтръ дулъ крѣпко при весьма сильномъ волненіи.

Апрѣля 2, 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, отъ чего подводная часть столь повредилась, что началась сильная течь; всѣ помпы были приведены въ дѣйствіе, но минутъ черезъ десять, послѣ многихъ весьма сильныхъ

штормовыхъ стакселей всегда были сдѣланы изъ лучшихъ новыхъ тросовъ.
Прим. Перев.

*

ударовъ, перекинуло фрегатъ черезъ мѣль; мы хотѣли было править оный, но какъ руль былъ оторванъ, то посредствомъ парусовъ привели его на фордевиндъ, и хотя всѣ помпы дѣйствовали, однакожъ количество воды, волнами на фрегатъ бросаемое, было столь велико, что онъ началъ тонуть, и конечно потонулъ бы, если бы, минутъ черезъ пять не сталъ опять на мѣль. Въ семъ 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 въ слѣдъ за ними упала; между тѣмъ фрегатъ продолжало бить объ мѣль, несло ближе къ берегу, и страшные валы лились черезъ него; наконецъ повалился онъ на правую сторону, такъ, что шкафутъ былъ подъ водою: отъ стремленія, съ какимъ ударился онъ о дно и отъ тяжести шканечныхъ

пушекъ, оторвались онѣ отъ борда и только осталось изъ нихъ 4 или 5, 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 на верхъ итти, ибо гибель наша неизбѣжна. Однакожъ я рѣшился выбраться на шканцы, но прежде хотѣлъ зайти въ свою каюту, чего мнѣ сдѣлать никакъ не удалось, ибо сундуки и изломавшіяся переборки повсюду въ палубѣ водою были бросаемы и могли ушибить меня, и потому намѣреніе сіе я оставилъ, а старался пробраться на верхъ; сіе наконецъ, къ счастію моему, и удалось мнѣ сдѣлать послѣ многихъ неудачныхъ и весьма опасныхъ покушеній, ибо волненіемъ, почти безпрестанно черезъ 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 что нибудь крѣпко держаться, чтобъ оно не унесло насъ въ морѣ. Почти весь экипажъ находился у лѣваго борта на шканцахъ и на гротъ-русленяхъ держась кому за что случилось, а Капитанъ нашъ, не имѣя на себѣ почти никакой 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 чиновъ, изъ коихъ большая часть были въ однѣхъ 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 кабельтововъ (полу-

версты). Берегъ сей состоялъ изъ песчаной низменности, простиравшійся до мыса Мондего, который находился отъ насъ къ Югу въ 3 лигахъ. Когда совсѣмъ разсвѣло, тогда мы увидѣли отъ 20 до 30 судовъ нашего конвоя, стоявшихъ на мѣли въ разныхъ отъ насъ направленіяхъ; многія изъ нихъ были совсѣмъ изломаны и почти покрыты водою. Увидѣвъ вышепомянутый мысъ, мы увѣрились, что находились у Португальскихъ береговъ, чего, къ величайшему моему прискорбію я долженъ сказать, никто изъ насъ прежде не ожидалъ (*). Поелику вѣтръ дулъ

(*) Сей несчастный случай первый подалъ поводъ Англійскому Верховному Морскому Правленію обратить свое вниманіе на способы, коими до сего вели счисленіе на военныхъ ихъ судахъ; въ слѣдствіе чего и постановлено закономъ, не иначе опредѣлять Штурмановъ въ Королевскій флотъ, какъ совершенно знающихъ лунными наблюденіями и хронометрами опредѣлять долготу мѣста на морѣ, о чемъ прежде самая

весьма крѣпко съ превеликимъ волненіемъ или, какъ говорится, волны горами подымались, то мы не находили никакихъ средствъ спасти себя. Около 8 часовъ утра мы имѣли причину думать, что фрегатъ нашъ скоро развалится на части, и поелику корма опустилась ниже, то Капитанъ Диксонъ приказалъ всѣмъ перейти на бакъ, что и было исполнено, только съ большимъ трудомъ и опасностію (*), происхо-

---

большая часть сихъ чиновниковъ не имѣли никакого понятія. Ужасное кораблекрушеніе фрегата Аполлона и его конвоя служитъ однимъ изъ весьма многихъ примѣровъ, показующихъ сколь не надежно бываетъ обыкновенное корабельное счисленіе. *Прим. Перев.*

(*) Сей случай показываетъ до какой степени простирается порядокъ и дисциплина на Англійскихъ военныхъ судахъ, столь нужные во всѣхъ хорошо устроенныхъ войскахъ; ибо въ минуты самой гибели экипажъ сохранилъ повиновеніе къ своему начальнику; сіе дѣлаетъ ему большую честь.

Прим. Перев.

дившими отъ того, что гротъ-мачта сильно билась о лѣвой шкафутъ, по которому только и можно было пробраться со шканецъ впередъ. Между тѣмъ Боцманъ хотѣлъ спустить яликъ на воду, но въ семъ покушеніи переломилъ себѣ ногу. Изъ шести нашихъ прекрасныхъ гребныхъ судовъ ни одно не уцѣлѣло: всѣ волненіемъ переломало и унесло въ морѣ вмѣстѣ съ роспорами и многими другими вещами. Вскорѣ послѣ того, какъ люди перешли на бакъ, фрегатъ переломился на двое въ шкафутахъ. Теперь мы должны были какъ нибудь помѣститься, прижавшись плотно другъ къ другу, на форъ-русленяхъ и по бушприту до самаго конца онаго. Всѣхъ насъ было 240 человѣкъ, и изъ сего числа, при началѣ нашего бѣдствія, 20 погибли въ палубѣ.

Никто не предпринималъ ничего для своего спасенія, доколѣ Артиллерійскій офицеръ Лотонъ не подалъ перваго къ тому примѣра; онъ хотѣлъ

выплыть на берегъ, но утонулъ; потомъ Лейтенантъ Вилсонъ, Лекарь, Подлекарь, одинъ штурманскій помощникъ и нѣсколько нижнихъ чиновъ имѣли такую же участь, по причинѣ страшнаго прибоя, огромными волнами по берегамъ разливавшагося; только человѣкъ тридцать были столь счастливы, что, держась за доски и за разныя деревья, составлявшія рангоутъ, достигли берега: между ими находились Лейтенантъ Гарвей и одинъ штурманскій помощникъ.

Ночью на 5 число положеніе 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 сію ночь находился на бушпритѣ.

Утро не доставило намъ ни малѣйшаго утѣшенія: смерть со всѣхъ сторонъ къ намъ приступала и казалась неизбѣжною; вѣтръ дулъ свирѣпѣе

и волненіе было гораздо больше. Около полудни блеснулъ было лучь надежды: мы увидѣли на берегу Лейтенанта Гарвея, покушавшагося спустить на воду гребное судно, но прибой былъ столь великъ, что онъ никакъ не могъ сего сдѣлать, не смотря на то, что болѣе ста человѣкъ, спасшихся съ конвоя матрозовъ и Португальскіе поселяне были къ этому дѣлу употреблены. Послѣ сего нѣсколько человѣкъ нашего экипажа, сдѣлавъ изъ разныхъ обломковъ плоты, пустились на оныхъ къ берегу, но ни одинъ изъ нихъ неспасся, ибо перемѣнившимся вѣтромъ и противнымъ теченіемъ унесло ихъ въ морѣ; между ими находился и несчастный нашъ Капитанъ: онъ, около трехъ часовъ пополудни съ тремя матрозами покусился было спастись на утлегарѣ, но слишкомъ понадѣялся на свои силы; готовясь броситься въ воду, сказалъ онъ оставшимся на фрегатѣ: „друзья, я васъ всѣхъ спасу!“ Эти 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 морѣ. Такая же участь постигла и тѣхъ отважныхъ людей, которые хотѣли жить и умереть вмѣстѣ съ своимъ начальникомъ (*).

Потеря нашего Капитана, который доселѣ всѣхъ насъ ободрялъ, и какъ бы жизнь намъ давалъ, и неудачныя покушенія Лейтенанта Гарвея спустить ботъ, привели насъ въ совершенное отчаяніе; гибель наша была очевидна: не только холодъ, 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

(*) Это ошибка: одинъ изъ нихъ, по имени Towzer, спасся, удержавшись за ушлегарь; онъ послѣ служилъ со мною на фрегатѣ Фисгардѣ и былъ вѣстовымъ у Лейтенанта Нарикота. *Прим. Перев.*

бы Аполлонъ не былъ новый, хорошо построенный Фрегатъ, то онъ не могъ бы столь долго сопротивляться такому сильному волненію; а особливо когда оставалась только одна носовая его часть еще не разрушенною. Бакъ стоялъ почти отвѣсно, такъ, что вся тягость пушекъ и двухъ якорей висѣла на лѣвомъ бордѣ его, а сихъ послѣднихъ и отрубить было не льзя, потому, что на нихъ сидѣли люди, ибо мы, будучи теперь въ числѣ около 150 человѣкъ, не имѣли другихъ мѣстъ, гдѣ бы удержаться, какъ только на лѣвыхъ форъ-русленяхъ, крамболѣ и на сихъ якоряхъ; на гальюнѣ же и на бушпритѣ послѣ невозможно было уже сидѣть, по причинѣ сильнаго волненія, безпрестанно чрезъ нихъ ходившаго. Наконецъ ночь наступила и нашла насъ въ самомъ ужасномъ, отчаянномъ положеніи: вѣтръ усиливался съ частыми порывами и съ дождемъ; валы, сильно ударяя, ходили черезъ насъ и всякую минуту угрожали разбить на

части наше убѣжище, слѣдовательно каждую минуту мы должны были ожидать смерти. Зрѣлище сіе было ужасно; одно воспоминаніе объ ономъ приводитъ меня въ содраганіе. При каждомъ ударенiи вала, случавшемся чрезъ двѣ минуты, несчастные мои товарищи испускали самый жалостный, пронзительный вопль; вода лилась на насъ и мы безпрестанно были мокры съ головы до ногъ. Въ сію страшную ночь всякъ изъ насъ напрягалъ послѣднія силы для своего спасенія, но со всѣмъ тѣмъ нѣкоторые изъ слабѣйшихъ отъ тѣсноты, будучи, такъ сказать, сжаты одинъ съ другимъ, и отъ жажды лишились жизни. Положеніе наше напоминало мнѣ о такъ называемой, черной ямѣ (*), съ тою только разностію,

(*) Black hole: такъ Англичане называютъ тюрьму, въ которую одинъ Индѣйскій владѣлецъ велѣлъ насажать столько изъ плѣнныхъ ихъ соотечественниковъ, сколько можно было наполкать или, лучше сказать, набить въ нее, и запереть

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; что принадлежитъ до меня, то я и еще многіе жевали свинецъ: сей способъ доставлялъ намъ большое облегченіе произведеніемъ слюны, которую мы глотали. Съѣстныхъ же припасовъ мы никакихъ имѣть не могли; ибо менѣе чѣмъ черезъ часъ послѣ перваго удара фрегата объ мѣль, трюмъ наполнился водою и всѣ они были затоплены.

Проведя сію страшную и ужасную ночь, на разсвѣтѣ увидѣли мы на берегу Лейтенанта Гарвея, который опять старался спустить гребное судно на воду. нѣсколько разъ покушался

тамъ, гдѣ они въ нѣсколько часовъ всѣ задохлись. *Прим. Перев.*

онъ достичь своей цѣли, но все безъ успѣха. Въ сихъ покушеніяхъ многіе изъ матрозовъ конвоя были ушибены; мы въ сіе время находились между страхомъ и надеждою. Между тѣмъ 15 человѣкъ изъ нижнихъ чиновъ сего утра благополучно достигли берега на разныхъ корабельныхъ обломкахъ. Наконецъ около 3 часовъ послѣ полудня, въ среду 4 Апрѣля, къ неизяснимой нашей радости, увидѣли мы, что Г. Гарвей, при помощи командировъ, спасшихся съ купеческихъ судовъ, ихъ матрозовъ и Португальцевъ, коихъ ободрялъ Англійскій Консулъ изъ Фигары Г. Вигней, спустилъ удачно гребное судно, посредствомъ коего, съ Божіею помощію, перевезли всѣхъ людей съ разбитаго фрегата на берегъ. 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 человѣколюбивые люди предлагали мнѣ пищу и крѣпкіе

напитки, по ихъ мнѣнію, для подкрѣпленія силъ; впрочемъ это было очень не кстати, ибо мы были весьма слабы: можно себѣ вообразить нашу слабость, помысливъ, что четверо суткокъ мы ни чего не пили и не ѣли, и безпрестанно были подвержены холоду и мокротѣ. Поѣвъ и выпивъ немного, я почувствовалъ себя слабѣе, нежели прежде; нѣкоторые изъ матрозовъ, скоро 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 и весьма въ слабомъ состояніи; многіе получили опасные ушибы и раны. Въ одно съ нами время погибло на семъ опасномъ берегу около тридцати судовъ; нѣкоторыя изъ нихъ потонули со всѣми своими экипажами, и почти каждое судно, при семъ случаѣ, потеряло отъ 2 до 12 человѣкъ, но совсѣмъ тѣмъ положеніе спасшихся съ нихъ не было такъ ужасно, какъ состояніе, въ коемъ фрегат-

скій экипажъ находился; поелику купеческія суда, находясь менѣе въ грузу, принесены были гораздо ближе къ берегу, а потому послѣ перваго удара уже не осталось на нихъ ни одного человѣка. Экипажи, съ нихъ спасшіеся, поставили палатки, которыя, равно какъ и нѣсколько съѣстныхъ припасовъ, кои были спасены ими съ разбитыхъ судовъ своихъ, раздѣлили они 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. Мертвыя тѣла всякой день приносило на берегъ, и весь берегъ на пространство десяти миль былъ усѣянъ корабельными обломками.

Сіе неслыханное и гибельное происшествіе вообще приписываютъ без-

печности и нерадѣнію Командора (*);

(*) Описаніе сіе составилъ одинъ изъ офицеровъ разбитаго фрегата; но онъ напрасно винитъ Капитана Диксона. Въ Англійскомъ флотѣ за корабельное счисленіе отвѣчаетъ одинъ штурманъ, и если Капитанъ хочетъ положиться на него совершенно и не будетъ въ его дѣло вступаться, то его никакой отвѣтственности за разбитіе корабля не подвергаютъ. Впрочемъ онъ въ правѣ штурману приказать какимъ курсомъ править и когда его перемѣнить; но тогда уже и отвѣтственность онъ на себя принимаетъ. Капитанъ Диксонъ не входилъ въ должность штурмана, слѣдовательно въ семъ несчастіи штурманъ и виноватъ; 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 и Капитана и штурмана взысканію: *умъ хорошо, а два лучше.* Желательно только, чтобъ Капитаны наши поболѣе обращали вниманія на сей важный предметъ. *Прим. Перев.*

если бы сія несчастная ночь продолжилась еще четверть часа, то весь конвой погибъ бы вмѣстѣ съ прочими.

Крушеніе Французскаго 74 пушечнаго Корабля Друа-дель-омъ (Droits de l' Homme), случившееся 14 Генваря 1797 года.

Описалъ бывшій на ономъ кораблѣ въ плѣну, Англійской службы Лейтенантъ Пайпонъ.

Въ исходѣ 1796 года, получивъ позволеніе ѣхать въ домовой отпускъ для поправленія здоровья, отправился я изъ Западной Индіи въ Англію на Корсерѣ Кумберландѣ. 5 Генваря 1797 года, находясь въ 4 лигахъ отъ устья рѣки Шанона, увидѣли мы у Ирландскихъ береговъ большой военный корабль; онъ имѣлъ Англійскій флагъ, но когда мы подошли къ нему на пушечный выстрѣлъ, то онъ вдругъ поднялъ Французскій и овладѣлъ нами;

тогда мы узнали, что это былъ 74 пушечный корабль Друа—дел-омъ, подъ начальствомъ прежде бывшаго Барона, а нынѣ гражданина Ла Кросса; онъ отдѣлился отъ эскадры военныхъ кораблей, на коихъ было посажено 20 тысячь войскъ, назначенныхъ для нападенія на Ирландію. На семъ кораблѣ также находился Генералъ Гумбертъ, и 1750 человѣкъ экипажа и десантныхъ войскъ.

7 числа заходили мы въ заливъ Бантри, посмотрѣть не тамъ ли эскадра, но не нашедъ ее, отправились въ путь. До вечера 13 числа ничего примѣчательнаго не случилось, а тогда показались два Англійскіе фрегата, которые были, какъ то послѣ мы узнали, Индефатигабль и Амазонъ. Странно покажется, что Капитанъ Ла Россъ зналъ сіи фрегаты, ибо тогда же увѣдомилъ меня, что они состоятъ подъ начальствомъ Сира Эдуарда Пелю, который хочетъ его атаковать, но что онъ скорѣе потопитъ свой корабль

со всѣми людьми на немъ находящимися, нежели когда либо сдастъ 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 однакожъ скоро надобно было закрыть порты, ибо, по причинѣ большаго волненія, такое количество воды влилось въ корабль, что оная 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 фунтовые Французскаго ка-

(*) Насъ было 55 человѣкъ, а именно: три офицера, 2 начальника купеческихъ судовъ, 2 женщины и 48 матрозовъ и солдатъ.

либра пушки, былъ на $2\frac{1}{2}$ фунта ниже обыкновеннаго. Положеніе сего корабля, до того времени, пока онъ не сталъ на каменья, очень хорошо изображено въ письмѣ Сира Эдуарда Пелю къ Господину Непеану (*); а мнѣ остается описать ужасныя приключенія послѣ того съ нами случившіяся.

(*) Непеанъ былъ тогда Первымъ 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 официальное донесеніе, которое Авторъ приложилъ для лучшаго изъясненія сего кораблекрушенія.

Прим. Перев.

М. Г.

Имѣю честь извѣстить васъ для донесенія Лордамъ Коммиссіонерамъ Адмиралтейства, что 13 числа сего мѣсяца въ половинѣ перваго часа пополудни, находясь въ широтѣ 47° 30′ и отъ острова Овесанта на SW въ разстояніи 50 лигъ, мы увидѣли большой ко-

Около четырехъ часовъ утра страшный стукъ и движеніе шпора фокъ-мачты встревожили насъ и обратили на себя наше вниманіе: мы увидѣли что мачту сію сломило, а чрезъ четверть часа послѣ того громкіе голоса,

---

рабль въ NW четверти, шедшій подъ малыми парусами къ Французскимъ берегамъ. Въ сіе время весьма крѣпкій вѣтръ дулъ отъ W, при пасмурной погодѣ. Я тотчасъ сдѣлалъ фрегату Амазону сигналъ гнать за видимымъ кораблемъ, и въ то же время другимъ сигналомъ извѣстилъ его, что онъ непріятельскій. Въ 4 часа пополудни мы приближились къ непріятельскому кораблю, и могли хорошо разсмотрѣть, что онъ былъ двухъ-дечный безъ юта; нижняго дека порты были закрыты.

Въ три четверти шестаго часа мы начали сраженіе на близкомъ разстояніи; оно продолжалось около часа съ равною упорностію съ обѣихъ сторонъ; между тѣмъ, по необходимости, мы прошли нѣсколько впередъ непріятеля, тогда фрегатъ Амазонъ заступилъ наше мѣсто и храбро сражался; но Капитанъ онаго, Рейнолдсъ, желая поско-

во всѣхъ люкахъ раздавшіеся, привели насъ въ совершенный ужасъ, оные заключались въ слѣдующихъ страшныхъ словахъ: „Бѣдные Англичане! спѣшите скорѣе на верхъ, мы всѣ погибаемъ!“

рѣе насъ подкрѣпить, 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 заключили, что на немъ находился весьма многочисленный экипажъ. Сей огонь продолжался до самаго конца сраженія съ великою живостію, не смотря на то, что непріятель часто принужденъ былъ защищаться съ обѣихъ сторонъ.

Коль скоро на Индефатигаблѣ поправили нѣсколько 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 сторонъ у него противъ кормы сзади траверза, и въ такомъ положеніи сражались съ

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;

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 наши усилія, кои употребили мы въ сраженіи, продолжавшемся десять часовъ, т. е. до $4\frac{1}{2}$ часовъ пополуночи слѣдующаго утра. Я думаю едва ли кто испыталъ болѣе трудовъ, какъ мы, въ подобномъ случаѣ: волненіе было чрезвычайно велико, а потому люди на декѣ принуждены были сражаться по поясъ въ водѣ; у нѣкоторыхъ пушекъ рвались брюки по 3 и 4 раза, а нѣкоторыя изъ нихъ совсѣмъ вырвали рымы, всѣ мачты у насъ были повреждены, а такелажъ на гротъ-стеньгѣ совсѣмъ обитъ; мы могли спасти ее только необыкновеннымъ проворствомъ марсовыхъ.

Спустя 20 минутъ послѣ 4 часовъ

на кораблѣ не осталось ни одной мачты: всѣ были сломаны. Передъ глазами у насъ находился страшный утесъ, а кругомъ свирѣпыя волны бурунами ходили по каменьямъ. Фрегатъ Индефа-

---

показалась сквозь рѣдкія облака Луна и нѣсколько освѣшила горизонтъ; тогда Лейтенантъ Бель, смотрѣвшій внимательно съ Баку впередъ, увидѣлъ что-то похожее на землю, и едва онъ успѣлъ прійти на шканцы, чтобъ о семъ донести мнѣ, какъ вдругъ открылись буруны. Мы тогда находились подлѣ самаго непріятельскаго корабля на правомъ у него крамболѣ, а Амазонъ въ такомъ же положеніи съ лѣвой его стороны. Въ сіе время не льзя было терять ни минуты, и спасеніе наше зависѣло отъ скораго исполненія моихъ приказаній. Здѣсь я долженъ, съ истиннымъ сердечнымъ удовольствіемъ, отдать полную справедливость достоинствамъ и искуству офицеровъ и служителей ввѣреннаго мнѣ фрегата; они съ непонятною скоростію посадили галсы и поставивъ нижніе паруса, привели фрегатъ къ вѣтру на Z. Мы не могли достовѣрно опредѣлить, какая это была

тигабль находился у насъ на лѣвой сторонѣ за кормою: онъ былъ окруженъ горамъ подобными волнами и, казалось, спѣшилъ удалиться отъ каменьевъ Пенмаркъ, кои угрожали ему

земля, но думали, что островъ Овесантъ или берегъ Брестскаго залива. Хотя мы имѣли большія поврежденія въ мачтахъ и парусахъ, но я ни чего особенно не опасался, доколѣ не усмотрѣли мы буруна на самомъ подвѣтренномъ крамболѣ; тогда мы тотчасъ поворотили чрезъ фордевиндъ къ N. Теперь увѣрившись, что видѣнная нами земля не могла быть островъ Овесантъ, мы съ нетерпѣніемъ ожидали дневнаго свѣта, и лишь онъ наступилъ, какъ увидѣли берегъ прямо передъ носомъ, тогда мы опять поворотили къ Z, на 20 саженяхъ глубины, и спустя послѣ того нѣсколько минутъ, усмотрѣли непріятельскій корабль, столь славно и мужественно защищавшійся: онъ лежалъ совсѣмъ на боку, и превеликій бурунъ ходилъ черезъ него. Мы сердечно сожалѣли о горестной участи храбраго, впрочемъ несчастнаго Экипажа его, и можетъ быть, потому болѣе, что сами

мгновенною гибелью. На правой сторонѣ видѣнъ былъ Амазонъ, лишь ставшій на мѣль въ разстояніи отъ насъ двухъ миль. Рокъ и насъ приближилъ къ концу нашему: корабль

ожидали подобнаго бѣдствія. Мы прошли его въ разстояніи одной мили, находясь въ весьма дурномъ состояніи, ибо имѣли тогда 4 фута воды въ трюмѣ; волненіе было ужасное и вѣтръ дулъ прямо на берегъ; но къ счастію нашему мы достовѣрно узнали, что находимся въ заливѣ Годіернѣ; слѣдовательно жребій нашъ зависѣлъ отъ того, будемъ ли мы въ состояніи пройти на вѣтрѣ каменьевъ Пенмаркъ. Сколь мы ни были утомлены, но употребили всѣ послѣднія наши силы въ семъ опасномъ случаѣ: мы поставили всѣ паруса, какіе только было возможно нести. Въ 11 часовъ утра увидѣли бурунъ и съ помощію Божіею обошли 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 искуствѣ и дѣятельно-

ударился на мѣль и тотчасъ налился водою; при самомъ ударѣ страшный вопль отчаянія раздался по всему кораблю, а жестокія волны въ то же

сти командира, офицеровъ и служителей сего фрегата, что ни мало не сомнѣвался, чтобъ 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 на моемъ фрегатѣ, къ счастію, она незначительна: только первый Лейтенантъ и 18 нижнихъ чиновъ ранены, изъ коихъ 12 человѣкъ весьма легко и большею частію отбитыми щепами и обломками.

Имѣю честь быть и проч.,

Едуардъ Пелю.

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 никакой помощи. При малой водѣ (во время отлива) приготовили мы плоты и гребныя суда къ спуску на воду, но прежде окончанія сей работы сдѣлалось темно и настала грозная ночь. Дождались мы разсвѣта, но тогда положеніе наше было отчаяннѣе: мы ослабѣли, силы наши изнемогли; будучи 30 часовъ безъ пищи и на чрезвычайномъ холоду, мы едва были живы. Въ малую воду однакожъ кое-какъ спустили не большой ботъ, на которомъ Англійскій корабельщикъ и 8 человѣкъ матрозовъ выѣхали на берегъ. Обрадовавшись успѣху сихъ счастливцевъ, многіе полагали, что спасеніе ихъ уже близко и, желая послѣдовать за первыми, пустились на плотахъ 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 оныхъ, сдѣлали мы большіе плоты и спустили барказъ на воду. Сначала мы хотѣли положить въ него раненыхъ, женщинъ и изнемогшихъ до совершеннаго безсилія, но несчастныя правила равенства, распространившееся между Французами, истребили у нихъ всякую подчиненность, и не взирая на прозьбы, запрещенія и угрозы офицеровъ, около ста двадцати человѣкъ 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 представилась намъ страшная

картина кораблекрушенія: грозные берега съ бурунами, обломанные члены корабля, умирающіе и утопающіе мореходцы: все передъ глазами у насъ находилось (*). Генералъ-Адьютантъ

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

Прим. Перев.

Ренье, по сродному ему человѣколюбію, желая доставить намъ помощь съ берегу, хотѣлъ выплыть на оный, бросился въ море и утонулъ при своемъ великодушномъ покушеніи.

Болѣе уже половины экипажа погибло, когда наступила четвертая страшная ночь и возобновила наши страданія и отчаяніе. Будучи изнурены, слабы, лишены всякаго подкрѣпленія и пособія мы завидовали участи умершихъ, въ разныхъ мѣстахъ корабля лежавшихъ: они не имѣли болѣе нужды ни въ пищи, ни въ питьѣ, ни въ покоѣ; позывъ на ѣду мы уже потеряли, но сильная жажда, такъ сказать, сожигала нашу внутренность. Многіе въ семъ случаѣ прибѣгали къ своей собственной уринѣ и къ морской водѣ, но пособіе сіе лишь увеличивало наши страданія. Одинъ только боченокъ уксусу всплылъ на верхъ, изъ онаго досталось на каждаго человѣка по полурюмки; но сіе малое количество доставило только минутное облегченіе, а послѣ опять жа-

жда 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 кое-гдѣ что-либо осталось, за которое можно было бы ухватиться.

Съ четвертымъ днемъ настала ясная погода и волненіе начало уменьшаться; но 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 за ними послѣдуемъ; нѣкоторые даже совѣтовались, чтобъ кѣмъ нибудь пожертвовать въ пищу другимъ, и жребій уже готовился быть брошенъ, какъ вдругъ показавшійся въ виду военный бригъ оживилъ насъ; за бригомъ слѣдовалъ катеръ, и оба они скоро стали на якорь по близости насъ. Тогда они

прислали къ намъ свои гребныя суда и свезли посредствомъ большихъ плотовъ около ста человѣкъ, изъ четырехъ сотъ, покушавшихся съѣхать въ сіе время, а 380 человѣкъ оставлены были еще на одну ночь, страдать на разбитомъ кораблѣ. Я долженъ объявить съ горестію и ужасомъ, что въ сію ночь болѣе половины изъ оставшихся найдены были мертвыми.

Меня свезли въ 10 часу утра 18 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 каждые 5 или 6 минутъ, а потомъ дали тарелку хорошаго супу. Я лежалъ въ нѣкоторомъ родѣ забвенія около 30 часовъ, и такъ распухъ, что нужно было употребить медицинское пособіе для возстановленія моего здоровья. Потерявъ все наше имущество, мы пріѣхали 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 размѣна.

Гибель Англійскаго 74 пушечнаго корабля Рамилиса, случившаяся въ Атлантическомъ Океанѣ, Сентября 21 дня 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 мѣсяцѣ. Адмиралъ поднялъ свой флагъ на 74 пушечномъ кораблѣ Рамилисѣ, и отправился 25 Іюля въ путь изъ пор-

та Блю-филдсъ. Эскадру его составляли 74 пушечные корабли Канада и Сентавръ, 36 пушечный фрегатъ Паллада и Французскіе плѣнные корабли (*), взятые Лордомъ Роднеемъ въ сраженіи со флотомъ, бывшимъ подъ предводительствомъ Графа де Грасса. Изъ сей 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 ско-

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

(**) Адмиралъ Лордъ Родней слишкомъ понадѣялся на лѣтнее время, но послѣдствія показали какую пагубную ошибку онъ сдѣлалъ. Опыты доказываютъ, что въ Атлантическомъ Океанѣ для худыхъ кораблей только 3 мѣсяца въ году безопасны: Май, Іюнь и Іюль.

Прим. Перев.

ро по выходѣ эскадры въ море, офицеры корабля Ардана всѣ вообще подписали и подали Адмиралу такое представленіе о худости своего корабля, что онъ приказалъ ему возвратиться; а Ясонъ не вышедшій изъ Порта вмѣстѣ съ прочими по недостатку прѣсной воды, никогда съ эскадрою и не соединялся; прочіе же пошли въ путь. Конвой, по разлученіи съ нимъ судовъ, назначенныхъ плыть въ Новый Іоркъ, состоялъ изъ 92 или 93 купеческихъ кораблей.

Сентября 8, на кораблѣ Катонѣ открылась столь опасная течь, что Адмиралъ приказалъ ему, въ сопровожденіи фрегата Паллады, который также имѣлъ оную, немедленно итти въ Галифаксъ; портъ сей тогда отъ нихъ находился на NNW, въ разстояніи только 260 миль.

Послѣ полудня 16 Сентября, показались признаки наступающей бури отъ Юговостока; а потому на Адмиральскомъ кораблѣ, какъ для своей соб-

ственной безопасности, такъ и въ примѣръ другимъ, сдѣланы были всѣ приготовленія и взяты предосторожности, въ такихъ случаяхъ нужныя. Въ 6 часовъ велѣлъ онъ сигналомъ конвою сомкнуться, и самъ привелъ къ вѣтру подъ гротомъ (*) на лѣвый галсъ, а всѣ прочіе паруса закрѣпилъ и спустилъ на низъ брамъ-реи и брамъ-стеньги.

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

Вѣтръ, скоро усилившись, сталъ дуть жестокимъ образомъ отъ OSO, съ превеликимъ волненіемъ; а около 3 часовъ утра 17 числа внезапно перешелъ онъ къ противному румбу, и продолжалъ дуть отъ WNW съ величайшею свирѣпостію; въ это время шелъ проливной дождь съ громомъ и молніею. При перемѣнѣ вѣтра на Рамилисѣ гротъ положило на мачту, отъ чего оную тотчасъ сломило; а бизань-мачта на половинѣ переломилась, и обѣ онѣ съ ужаснымъ трескомъ упали за бордъ. Форъ-стеньга также сломилась и упала на правый крамболъ; фока-рей переломился въ самыхъ бейфутахъ, а также румпель переломило на двое, отъ чего едва было руль не оторвало. Такимъ образомъ сей 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 сіе

же самое время валъ ударилъ въ корму и наполнилъ Адмиральскую каюту водою. Отъ сильнаго сего удара и отъ мгновеннаго перепада корабля на другую сторону, Адмиральская койка соскочила съ крючьевъ, и потому онъ долженъ былъ надѣвать сапоги, стоя до полколѣна въ водѣ. Накинувъ на себя кое-какое мокрое платье, Адмиралъ тотчасъ вышелъ на шканцы. Первое его приказаніе было, двумъ Лейтенантамъ итти на низъ, осмотрѣть въ какомъ состояніи находится трюмъ и нижній декъ, и распорядить, 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 снастяхъ, были въ безпрестанномъ движеніи, и при каждой волнѣ, ударяясь о корабль, отрывали много мѣди, повреждали обшивку и, открывая пазы, причиняли то,

что волненіемъ вымывало вонъ изъ нихъ сгнившую уже конопать, отъ чего въ кораблѣ произошла страшная течь.

На разсвѣтѣ усмотрѣли они подъ вѣтромъ у себя большой корабль, лежавшій на боку и, повидимому, наполнившійся водою; экипажъ онаго старался поворотить его чрезъ фордевиндъ; и въ семъ покушеніи сначала срубилъ бизань-мачту, а потомъ и гротъ-мачту, поднявъ въ тоже время флагъ свой гюйсомъ внизъ (*), для того, чтобъ дать знать флоту о своемъ положеніи. Но сигналъ сей былъ безполезенъ, ибо не было возможности подать ему ни какой помощи, и корабль сей скоро послѣ того сталъ тонуть: сперва носъ началъ погружаться, а потомъ и корма: хвостъ флага былъ послѣдняя его часть, которую съ Рамилиса видѣли. Это

(*) Сигналъ бѣдствія на Англійскихъ корабляхъ, какъ военныхъ, такъ и купеческихъ. *Прим. Перев.*

былъ прежде бывшій Остъ-индскій корабль Даштонъ, 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 человѣкъ изъслужителей какъ-то ухитрились по тихоньку спустить ялъ, и въ немъ пустились 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 счастію усмотрѣли ихъ и заблаговременно выпустили за бордъ нѣсколько веревокъ, посредствомъ коихъ сіи отважные и, можно сказать, отчаянные люди взлезли на корабль и спасли свою жизнь (*).

(*) Вотъ одинъ изъ многихъ примѣровъ, которые показываютъ, что ни въ какомъ случаѣ не должно отчаяваться: воспоминаніе о подобныхъ избавленіяхъ во время самаго ужаснаго кораблекрушенія

Изъ 94 или 95 судовъ, бывшихъ въ виду у Адмирала вчерашняго числа, сего дня 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-стеньги и бизань-мачты; Сентавръ находился на вѣтрѣ безъ мачтъ, бушприта и руля; и Глорье безъ фокъ-мачты, бушприта и гротъ-стеньги. Изъ сихъ двухъ, Сентавръ потонулъ со всемъ своимъ экипажемъ,

---

можетъ не только сохранить присутствіе духа, но и вселить смѣлость и удержать порядокъ и подчиненность, и потому нужно даже матрозамъ читать описаніе такихъ случаевъ. Сей же самый примѣръ убѣждаетъ насъ въ необходимости повиновенія въ подобныхъ обстоятелъствахъ, ибо сіи 13 человѣкъ, умѣвшіе такъ отважно и искусно спасти себя, вѣрно имѣли надъ собою одного начальника, которому повиновались, иначе не льзя было бы имъ успѣть въ своемъ предпріятіи. *Прим. Перев.*

изъ числа коего 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 никакихъ поврежденій: имъ командовалъ самый искусный морской офицеръ, совершившій двадцать четыре путешествія въ Западную Индію; потому-то и былъ онъ назначенъ форъзеелемъ на переходѣ Мексиканскимъ заливомъ. Не взирая на это корабль сей послѣ былъ погребенъ въ волнахъ Океана со всемъ своимъ экипажемъ, состоявшимъ болѣе, чѣмъ изъ 300 человѣкъ. Изъ конвоя же, кромѣ вышеупомянутаго Дантона и Британской Королевы, 7 судовъ были усмотрѣны безъ одной мачты или бушприта; 18 совсѣмъ лишились мачтъ; а многія другія потонули.

(*) Чудное сіе спасеніе описано въ слѣдующей статьѣ. *Прим. Перев.*

Въ теченіе сего дня корабль Канада прошелъ мимо Рамилиса; многіе изъ купцовъ покушались было слѣдовать за нимъ, но онъ шелъ съ такою скоростію, что они, увидѣвъ невозможность держаться съ нимъ, возвратились къ Адмиралу. Въ сіе время Рамилисъ имѣлъ 6 футъ воды въ трюмѣ и всѣ помпы не могли уменьшить ее; ибо она, выбивъ конапать, 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 сей работѣ для примѣра офицеры помогали нижнимъ чинамъ. Между тѣмъ на фокъ-мачтѣ поставили крюсель, а на остаткѣ бизань-мачты гротъ-брамъ-сель, и спустясь подъ сими парусами, корабль шелъ на фордевиндъ такъ, что не отставалъ онъ 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 бордъ для облегченія корабля, но онъ на сіе не хотѣлъ согласиться, потому, что тогда конвой не имѣлъ бы обороны. Наконецъ однакожъ съ нѣкоторымъ нехотѣніемъ согласился бросить баковыя пушки и нѣсколько шканечныхъ съ кормы, вмѣстѣ съ небольшимъ числомъ ядеръ и другихъ тяжелыхъ вещей. Слѣдующая ночь также была проведена въ отливаніи воды и въ починиваніи помпъ, ибо песочный баластъ (*), пробравшись въ льялъ, засорялъ ихъ, да и цѣпи почти безпрестанно ломались, отъ чего вода въ трюмѣ поднялась до 7 футъ; вѣтръ же, дуя отъ W, причинялъ

(*) Нынѣ ни въ одномъ флотѣ не употребляется песчаный баластъ, да и не должно; всѣ способы надлежитъ употреблять, чтобъ не имѣть его.

Прим. Перев.

сильную зыбь, которая валяла корабль съ боку на бокъ страшнымъ образомъ, и какъ онъ былъ не новой, то сіе причиняло ему много вреда.

Поутру 18 числа Канада уже не была видна; сей корабль со всею возможною скоростію прямо пошелъ въ Англію (*). Въ продолженіе ночи корпусъ корабля Рамилиса много разшаталo, а потому офицеры, сильными представленіями, убѣдили Адмирала дать свое согласіе на то, чтобъ бросить съ верхняго дека 6 носо-

(*) Тогда симъ 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, однакожъ въ послѣдствіи его оправдали и благодарили за спасеніе корабля, который иначе долженъ былъ бы погибнуть вмѣстѣ съ прочими.

Прим. Перев.

выхъ и 4 кормовыхъ пушекъ и всѣ остальныя со шканецъ; а какъ корабль не переспавалъ еще имѣть движеніе въ членахъ и обшивкѣ, то онъ приказалъ прибить гвоздями смоленую парусину и кожи по всему верхнему деку противъ портовъ и до самыхъ ватеръвельсовъ; а матрозы сдѣлали то же и на нижнемъ декѣ безъ приказанія (*). Поврежденія корабля дѣлались часъ отъ часу болѣе и опаснѣе, а потому Адмиралъ приказалъ всѣ пушки съ верхняго дека бросить за бордъ, а также ядры съ верхняго и нижняго дековъ и разные тяжелые снаряды. Открывшаяся въ крюйтъ-камарномъ къ фонарю проходѣ течь почти совсѣмъ наполнила носовую часть водою, ибо въ большой крюйтъ-камарѣ поднялась она уже до

(*) Кажется, что эта предосторожность была безполезна; ибо могутъ ли парусина и кожи пособить, когда всѣ члены разшатались и въ движеніи?

Прим. Перев.

8 футъ; тогда всѣ до одного человѣка принялись выливать воду; корабль же кругомъ снайтовили съ носу на корму.

Не смотря на всевозможное усиліе экипажа, вода все еще прибывала въ трюмѣ. Въ продолженіе слѣдующей ночи, вѣтръ 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 числа поутру Адмиралъ приказалъ отрубить Плехтъ 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 крюйтъ-камары (которой былъ уже подмоченъ); также шлюпку и катеръ изрубили и бросили. Послѣ сего всѣ до одного человѣка были употреблены къ выливанію воды. Вѣтръ сдѣлался немного

Ex bibl. univ. Oero

умѣреннѣе и Адмиралъ велѣлъ готовиться, бросать пушки нижняго дека за бордъ: теперь онъ рѣшился употребить всѣ способы для спасенія корабля.

Когда наступилъ вечеръ, тогда было у насъ въ виду 20 купеческихъ судовъ. Офицеры всѣ совокупно стали просить Адмирала, чтобъ онъ, для спасенія себя, переѣхалъ на одно изъ нихъ; но онъ рѣшительнымъ образомъ на сіе не согласился, сказавъ имъ, что непростительно Главнокомандующему уйти изъ крѣпости, когда Гарнизонъ въ опасности; прожить еще нѣсколько лѣтъ 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 ночь вѣтеръ нѣсколько утихъ, и

(*) Вотъ примѣръ, который никто изъ морскихъ офицеровъ никогда не долженъ забывать. *Прим. Перев.*

какъ весь экипажъ занимался выливаніемъ воды, то оную и довели до 6 футъ.

Поутру 20 числа Адмиралъ приказалъ отрубить Бухтъ и Той, а въ продолженіе дня побросать всѣ пушки нижняго дека въ воду. Когда наступилъ вечеръ, то примѣтно было, что всѣ служители, даже самые неустрашимые изъ нихъ, начинали терять присутствіе духа; они явно изъявляли свое отчаяніе съ убѣдительною просьбою къ Адмиралу, перевести ихъ на купеческія суда, дабы 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, однакожъ офицеры не хотятъ бросить ни ихъ, ни корабль; что же принадлежитъ 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 если удастся имъ это сдѣлать, тогда они опять могутъ поставить всѣ помпы и дѣйствовать ими; въ такомъ случаѣ людей достаточно будетъ вооружить фальшивыя мачты, помощію коихъ 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, чтобъ увидѣть какое дѣйствіе произведутъ сіи вновь принятыя мѣры. Рѣчь свою заключилъ Адмиралъ увѣреніемъ, что онъ немедленно сдѣлаетъ сигналъ конвою, находиться во всю ночь по близости ихъ корабля, и что онъ не имѣетъ нималѣйшаго сомнѣнія, чтобъ конвой повелѣнія его не исполнилъ.

Сія краткая рѣчь произвела желаемое дѣйствіе: твердость и увѣренность, съ коими онъ говорилъ, и надежда служителей на его благоразуміе и искуство 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 шканецъ: служители это видѣли; они видѣли также съ какимъ прилѣжаніемъ онъ самъ лично надзиралъ надъ всѣми дѣйствіями и работами, въ сіе время производимыми, и, знавши его искуство и опытность, они имѣли къ нему неограниченную довѣренность. По окончаніи рѣчи Адмиралъ тотчасъ велѣлъ сдѣлать обѣщанный сигналъ.

Надобно однакожъ признаться, что въ сіе 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, однакожъ корабль, по видимому, не получилъ отъ того никакого облегченія. Служители же были столь изнурены и ослабѣвши, 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 вѣпръ 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 3 часа ночи 21 числа льялъ изломало; водяныя бочки, баластъ и остальныя ядры, всѣ перемѣшавшись, разрушили цилиндры (коплы) у помпъ, и члены корабля во многихъ мѣстахъ начали раздаваться, тогда всѣ служители въ одинъ голосъ кричали, что

невозможно болѣе удержать его на водѣ.

Въ сей 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 ономъ 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 сбираться, велѣть вынесть на шканцы всѣ сухари съ нѣкоторымъ количествомъ солонины, свинины и муки, расписать служителей по тѣмъ судамъ, кои исполнятъ сигналъ, и къ каждому отряду назначить по одному офицеру, а также спустить уцѣлѣвшія на кораблѣ гребныя суда; и коль скоро больные будутъ от-

правлены, то размѣщать и отправлять всѣхъ прочихъ со всевозможною скоростію, но отнюдь не сажать многихъ въ одинъ ботъ, чтобъ не подвергнуть ихъ опасности.

Во исполненіе сего приказанія на разсвѣтѣ вышеупомянутой сигналъ былъ сдѣланъ, но никто не зналъ на какой конецъ, доколѣ не отправили по судамъ съѣстные припасы и больныхъ, а тогда уже, около 6 часовъ утра, и всѣмъ прочимъ велѣно отправляться. Въ 10 часу Адмиралу уже нѣчего было дѣлать на кораблѣ; онъ, взявъ каждаго офицера за руку, простился съ ними, оставивъ для нихъ свою шлюпку, и отправился самъ съ Рамилиса, у котораго тогда въ трюмѣ было уже 9 футъ воды. Онъ поѣхалъ въ небольшомъ, имѣвшемъ течь ботѣ, нагруженномъ сухарями, изъ котораго бывшій съ нимъ Лекарь 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 несчастія!

Адмиралъ отправился на купеческій корабль Беллы, бывшій подъ начальствомъ Капитана Форстера; сей корабль былъ избранъ потому, что онъ въ прошедшую ночь первый исполнилъ Адмиральскій сигналъ и спустился къ Рамилису, когда онъ находился въ крайней опасности. Симъ человѣколюбивымъ поступкомъ показалъ онъ разительный примѣръ своимъ товарищамъ, изъ коихъ шестнадцать тотчасъ ему послѣдовали.

Въ 3 часа пополудни большая часть служителей Рамилиса были съ него свезены; въ сіе время въ немъ было 13 футъ воды, и онъ примѣтнымъ образомъ начиналъ погружаться. Въ половинѣ пя-

шаго 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 съѣдитъ. Корабль скоро горѣлъ и когда огонь дошелъ до задней крютъ-камары, въ которой порохъ лежалъ высоко, слѣдовательно былъ сухъ, то вдругъ верхнюю часть корабля подняло на воздухъ, а днище погрузилось на дно.

Въ сіе 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 зыбь была чрезвычайно велика, хотя вѣтръ дулъ умѣренно съ самаго вчерашняго полдня. По временамъ однакожъ находили порывы, которые угрожали возобновленіемъ бурной погоды, что и въ самомъ дѣлѣ не

замедлило случиться, ибо чрезъ 2 часа послѣ того, какъ послѣдніе люди съ Рамилиса были отвезены на опредѣленныя имъ суда, вѣтръ усилился до чрезвычайности и дулъ крѣпко 6 или 7 дней сряду, такъ, что никакое гребное судно не могло держаться на морѣ! Вотъ отъ какого кратковременнаго срока зависѣло спасеніе болѣе шести сотъ человѣкъ! Въ послѣдніе четыре дня до созженія Рамилиса дулъ крѣпкій вѣтръ и съ такимъ большимъ волненіемъ, что необходимо нужно было держать корабль бакштагъ, по большой части не имѣя другихъ парусовъ, кромѣ блинда, поднятаго на фокъ-мачтѣ, а иногда и совсѣмъ безъ парусовъ, и тогда онъ шелъ по 6 узловъ въ часъ. Когда же ставили гротъ-брамсель на обломкѣ бизань-мачты, то онъ къ вѣтру бросался и править имъ было трудно; не смотря на это однакожъ и сей парусъ былъ часто поднимаемъ, дабы не отстать отъ купеческихъ судовъ, изъ коихъ самыя тяжелыя въ ходу

равнялись съ нимъ, идучи въ одни снасти (*).

(*) Сочинитель оканчиваетъ описаніе сего кораблекрушенія повѣствованіемъ, какимъ образомъ Адмиралъ Гревсъ и суда его конвоя пришли въ Англію, и какъ нѣкоторыя 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 семъ повѣствованіи нѣтъ ничего особенно примѣчательнаго, то я оное выпустилъ; всѣ же другія подробности удержалъ для той же причины, для какой Авторъ писалъ ихъ, и которая изъяснена въ предъувѣдомленіи къ сему переводу. Я даже смѣю думать, что книга сія для молодыхъ морскихъ Офицеровъ, не имѣвшихъ еще случая пріобрѣсти собственной опытности, гораздо нужнѣе и полезнѣе, нежели многіе томы, такъ называемой, Морской Практики, которая изъясняетъ только оснастку кораблей и обыкновенныя дѣйствія парусами, кои Гардемаринъ или Мичманъ съ прилѣжаніемъ въ пять или шесть мѣсяцевъ дѣйствительной службы на морѣ можетъ выучить. *Прим. Перев.*

Гибель Англійскаго 74 пушечнаго корабля Сентавра, послѣдовавшая 23 Сентября 1782 года, въ Атлантическомъ Океанѣ, описанная Капитаномъ Ингельфилдомъ.

Послѣ рѣшительнаго сраженія, случившагося въ Западной Индіи 12 Апрѣля 1782 года, когда Французскій флотъ, подъ 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 пушечный корабль Сентавръ, командиръ коего Капитанъ Ингельфилдъ со штурманомъ и десятью человѣками нижнихъ чиновъ, чудесною помощію Провидѣнія, спасся на гребномъ суднѣ.

Собственное повѣствованіе Капитана Ингельфилда 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 такія черты души и твердости духа, кои всегда обращаютъ на себя особенное вниманіе читателя.

Сентавръ (повѣствуетъ Капитанъ Ингельфилдъ) оставилъ Ямайку, имѣя уже течь, которая занимала всегда двѣ помпы; а когда дулъ свѣжій вѣтръ, то и пособіе запасной было нужно; но я ни мало не опасался, чтобъ сей корабль не былъ въ состояніи выдержать обыкновеннаго крѣпкаго вѣтра.

Вечеромъ 16 Сентября, когда пагубная сія буря начиналась, мы приготовили корабль къ сопротивленію жестокимъ вѣтрамъ, обыкновенно въ сихъ широтахъ встрѣчаемымъ: поставили рифляный гротъ и спустили на низъ брамъ-стеньги и бизань-рей, хотя въ то время вѣтръ дулъ и неслишкомъ крѣпко. Къ полуночи сдѣлался настоящій штормъ, и въ кораблѣ открылась

столь сильная течь, что я принужденъ былъ вызвать всѣхъ людей на верхъ и дѣйствовать всѣми помпами; но течь увеличивалась, тогда рѣшился я спуститься на фордевиндъ. Счастливъ былъ бы я, если бы исполнилъ сіе намѣреніе! Но мнѣ казалось неприличнымъ оставить конвой иначе, какъ только въ послѣдней крайности, а притомъ надежда, что вѣтръ скоро смягчится, заставила меня остаться при конвоѣ.

Около 2 часовъ ночи вѣтръ нѣсколько утихъ, и мы льстили себя надеждою, что буря кончилась. Скоро послѣ сего нашли отъ ZO тучи съ дождемъ, громомъ и молніею, и вѣтръ сталъ дуть сильными порывами, которые заставили насъ взять гротъ на гитовы; тогда корабль остался совсѣмъ безъ парусовъ. Лишь мы успѣли убрать сей парусъ, какъ въ ту же минуту самый жестокій шквалъ, какаго мнѣ не только не случалось никогда видѣть, но 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 чрезмѣрнаго давленія воды снизу, почему я тотчасъ велѣлъ срубить гротъ и бизань-мачты, въ надеждѣ, когда корабль встанетъ, поворотить его на другой галсъ. Бизань-мачта сначала упала, коль скоро только два талрепа перерубили; паденіемъ своимъ она никакого 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 бушпритъ. Послѣ сего происшествія корабль немедленно всталъ съ превеликимъ стремленіемъ и началъ качаться съ такою

скоростію, что люди, дѣйствовавшіе помпами едва могли держаться. Въ то же время на верхнемъ декѣ опорвались три пушки (*), которыя не скоро можно было опять укрѣпить; причемъ нѣсколько человѣкъ были опасно ранены, а вещи, находившіяся на семъ декѣ, всѣ были перебиты и переломаны какъ опорванными пушками, такъ разсыпавшимися ядрами (**) и обломками

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

Прим. Перев.

(**) Это часто случается на корабляхъ, гдѣ для щегольства дѣлаютъ кранцы слишкомъ мѣлкіе. Впрочемъ не мѣшаетъ дѣлать и мѣлкіе кранцы, только въ качку надобно на нихъ сверху ядеръ прибивать смоленую парусину для удержанія ихъ въ своихъ мѣстахъ,

разныхъ частей рангоута; до того даже, что офицеры, выбѣжавшіе на верьхъ ночью при нашествіи 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 и самый руль оторвало. Такимъ образомъ въ нѣсколько минутъ мы доведены были до крайняго бѣдствія, качаясь на волѣ вѣтра и волненія. Но я имѣлъ надежду на помпы, которыя нѣсколько уменьшали воду въ кораблѣ. Поутру 17 числа вѣтръ сдѣлался умѣреннѣе, отойдя въ продолженіе бури къ сѣверозападу.

На разсвѣтѣ увидѣли мы подъ вѣтромъ два линѣйные корабля: одинъ изъ нихъ былъ безъ фокъ-мачты и бушпри-

---

ибо разсыпавшимися ядрами часто весьма опасно ушибаетъ людей.

Прим. Перев.

та; другой безъ гротъ-мачты. Всѣ мы думали, что это были Канада и Глорьё; Адмиральской же корабль Рамилисъ не былъ въ виду. Купеческихъ судовъ въ сіе время мы видѣли не болѣе пятнадцати.

Около 7 часовъ утра увидѣли мы еще одинъ линѣйный корабль, на которомъ всѣ мачты были цѣлы; я скоро распозналъ, что это былъ Виль-де-Пари. Мы тотчасъ сдѣлали при пушечномъ выстрѣлѣ сигналъ, что терпимъ бѣдствіе. Флагъ сей, послѣдній изъ бывшихъ у насъ, въ минуту оторвало; но мы имѣли удовольствіе увидѣть, что Виль-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 военнаго корабля, только благодарилъ ихъ и просилъ, если они увидятъ Адмирала Гревса, то донести ему о нашемъ положеніи. Въ сіе время я былъ

совершенно увѣренъ, что Виль-де-Пари шелъ къ намъ на помощь и тѣмъ болѣе, что онъ, казалось, не потерпѣлъ отъ бури никакого важнаго повреждения, и какъ мы сами видѣли поворотъ его чрезъ фордевиндъ, то и знали, что у него руль цѣлъ. Притомъ же въ это время вѣтръ дулъ столь умѣренно, что купеческія суда поставили марсели; но Виль-де-Пари, приближившись къ намъ мили на двѣ, прошелъ у насъ на вѣтрѣ. Одно изъ купеческихъ судовъ, примѣтивъ сіе движеніе, подошло къ намъ и предлагало свою готовность объявить ему то, чего мы желаемъ; я просилъ сего корабельщика, сказать Капитану Вильксенсону, что Сенпавръ лишился руля и мачтъ, и что онъ имѣетъ большую течь, а потому я и прошу его не отходить отъ насъ, пока вѣтръ не утихнетъ. Послѣ того я видѣлъ, что сіе купеческое судно подходило столь близко къ Виль-де-Пари, что могло сообщить ему мое порученіе, но какъ онъ

продолжалъ итти прежнимъ галсомъ, по сему я заключилъ, что онъ былъ въ худшемъ состояніи, нежели какъ по наружности казалось. Между тѣмъ мы бросили за бордъ всѣ пушки со шканецъ и съ верхняго дека, кромѣ шести оторвавшихся отъ портовъ. Корабль же нашъ, качаясь между волнами, терпѣлъ страшныя поврежденія. Я хотѣлъ чемъ 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 осташкѣ бизань-мачты поставилъ брамсель, но все сіе было безъ успѣха.

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

Передъ разсвѣтомъ 18 числа донесли мнѣ, что въ трюмѣ было 7 футъ воды, что у одной помпы микъ изломался, что изъ двухъ запасныхъ не одинъ ей не впору (*), и что гандсъ-помпы засорились и не дѣйствуютъ. Сихъ 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, на-

---

(*) 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 двухъ стенгъ, дѣланныхъ совершенно по одному размѣренію, одна свободно проходитъ въ эзельгофтъ, а другую надобно подчищать?

Прим. Перев.

ходившаяся позади льяла; въ семъ трюмѣ хранились всѣ сухія провизіи и ромъ, подъ коими было положено 20 чалдроновъ (*) землянаго уголья, который къ бѣдѣ нашей тронулся съ мѣста и мѣлкій изъ онаго, 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 бы льялъ былъ чистъ, теперь вся изорвалась въ недѣлю. Въ сіе 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 провизіею, достаточною на два мѣсяца, были разбиты; онѣ, плавая съ одной стороны на другую, по мѣрѣ качки корабля, съ великою силою ударялись въ борды и между собою, такъ,

(*) Чалдронъ уголья вѣситъ тонъ съ четвертью или $77\frac{1}{2}$ пудъ. *Прим. Перев.*

что ни одной изъ нихъ не осталось въ цѣлости: даже ни одного бочечнаго дна не уцѣлѣло. Что принадлежитъ до главнаго трюма, то онъ представлялъ намъ неизбѣжную 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, отъ качки происходившимъ, что безъ самой очевидной опасности никто не могъ въ сей трюмъ спуститься; и такъ намъ не осталось ничего другаго дѣлать, какъ только выливать воду ведрами изъ форъ-люка и Капитанскаго погреба. Открывши сей послѣдній мы, къ счастію, нашли тамъ въ цѣлости принадлежавшія мнѣ двѣ бочки рому, тотчасъ подняли ихъ на верхъ и выдавали временно служителямъ по рюмкѣ: одинъ только сей ромъ и не большое коли-

чество лимоннаго соку могли подкрѣпить ихъ.

Мы скоро убавили воды въ кораблѣ отливаніемъ; между тѣмъ поставили одну запасную помпу въ форълюкъ, а другую въ Капитанской погребъ; но сильнымъ движеніемъ корабля истерло уголье въ такія мѣлкія части, что онѣ повсюду въ трюмѣ могли пробраться и скоро засорили сіи помпы. Не смотря на сіе, отливая воду ведрами, мы къ полудню довольное количество оной убавили; но совсѣмъ тѣмъ не было возможности спасти корабль, если буря продолжилась бы еще нѣсколько дней. Работа для служителей была слишкомъ утомительна, и они едва могли переносить оную не имѣя прѣсной воды, но къ чести ихъ должно сказать, что они работали безъ ропоту и даже съ охотою.

Въ сіе время вѣтръ сдѣлался еще умѣреннѣе, и мы уже приготовили стрѣлы, чтобъ ставить фальшивую фокъ-мачту; но съ наступленіемъ ве-

чера вѣтръ 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. Прежде нежели настала ночь сломило у него фокъ-мачту.

Корабль нашъ ломало качкою столько, что я боялся, чтобъ онъ не потонулъ въ продолженіе ночи; однакожъ 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 не льзя было ихъ отъ сего удержать.

По разсвѣтѣ 19 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 10 часамъ утра вѣтръ нѣсколько утихъ и вода въ трюмѣ

уменьшилась; сіе самое ободрило людей и заставило удвоить усиліе, чтобъ, отливъ какъ можно болѣе воды изъ трюма, достать изъ нижняго лага бочки съ прѣсною водою. Для сего предпріятія употреблены были самые проворные и смѣлые матрозы, 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, пасажиры и юнги употреблены были къ приготовленію паруса, который мы подвели подъ корабль и который, по моему мнѣнію, имѣлъ нѣкоторое дѣйствіе въ уменьшеніи теченія. Стрѣлы для постановленія фокъ-мачты были утверждены и погода обѣщала хорошее время; волненіе сдѣлалось легче: ночью мы могли смѣнять людей при помпахъ и при выливаніи воды ведрами, чрезъ каждые два часа.

Поутру 20 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 бордъ, очищать трюмы отъ обломковъ, приготовлять временной 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 20 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 бросали въ море, дабы онѣ не мѣшали намъ выливать воду, буде бы трюмъ опять на-

полнился ею. Наконецъ всѣ пушки были брошены за бордъ, фокъ-мачта поставлена и укрѣплена; машина на мѣсто руля по примѣру той, которая была употреблена на фрегатѣ Ипсвичи (*), 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 Азорскихъ острововъ. Я долженъ однакожъ сказать, что если бы сего числа былъ съ нами какой либо другой корабль, то я счелъ бы долгомъ

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

своимъ перевести на него весь экипажъ.

Въ сію ночь люди, работая по смѣнно, могли нѣсколько отдохнуть, но поутру 21 числа мы съ горестію увидѣли, что погода угрожала намъ новою бурею, которая и дѣйствительно около полудня начала свирѣпствовать. Корабль ужасно много терпѣлъ отъ качки: въ переднемъ и заднемъ трюмахъ показалась вода и начала прибывать. Тимерманъ донесъ мнѣ, что въ помпахъ кожа почти совсѣмъ истерлась, а также и цѣпи столько повредились, что скоро будутъ вовсе безполезны.

Поелику теперь кромѣ ведеръ мы не имѣли другаго способа отливать воду, то я приказалъ по всему деку въ палубѣ прорубить диры, чтобъ мы были въ состояніи сколько возможно болѣе людей употребить къ сему дѣлу; для сего Парусники день и ночь занимались приготовленіемъ парусинныхъ ведеръ. Кубрикъ упалъ на лѣвую сторону, а потому канатъ бухтова

якоря и приказалъ изрубить и бросить за бордъ. Въ сіе время вѣтръ 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 приближиться къ Азорскимъ островамъ, но ни одно изъ нихъ не удалось; а такъ какъ мы имѣли весьма мало плотниковъ, которые едва успѣвали съ помпами управляться, то работа надъ временнымъ рулемъ шла очень медленно. Мы подвели другой парусъ подъ корабль, но не получили отъ него никакой пользы; да и въ самомъ дѣлѣ мы не находили никакого способа къ нашему спасенію, которое теперь совершенно зависѣло отъ перемѣны 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 шхиперскими и другими каютами. Стариъ-постъ такъ разслабъ, что имѣлъ движеніе и при качкѣ вода по обѣимъ его сторонамъ ручьями лилась въ корабль и мы не могли ее остановить.

Ночь наступила и, покрывъ насъ мракомъ, увеличила ужасъ нашего отчаяннаго положенія; мы провели ее въ безпрестанныхъ трудахъ, отливая воду. Поутру 22 числа мы ничего вокругъ себя не видали и погода не перемѣнялась; во весь сей день мы употребляли всевозможныя усилія удержать корабль на водѣ. Къ ночи еще одна помпа испортилась и сдѣлалась безполезною, потому, что въ льялѣ было слишкомъ много воды, мѣшавшей починить ее, и у насъ только шесть кожъ осталось, слѣдовательно смерть уже не далеко отъ насъ находилась; совсѣмъ тѣмъ какъ офицеры, такъ и нижніе чины работали, не показывая никакого отчаянія, и были послушны.

Въ продолженіе ночи количество воды въ трюмѣ прибыло; а около 7 часовъ утра 20 числа мнѣ сказали, что въ переднемъ трюмѣ вода вдругъ необыкновенно возвысилась. Я тотчасъ пошелъ туда и съ ужасомъ увидѣлъ, что извѣстіе сіе 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 пригоповили 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 наровнѣ съ водою.

Въ сіе самое время Тимерманъ увѣдомилъ меня, что разные обломки въ трюмѣ выломили переборки льяла и сдвинули помпы съ своихъ мѣстъ, отъ чего онѣ теперь сдѣлались безполезными. И такъ намъ не осталось другаго средства, какъ только употребить послѣд-

нее общее усиліе и отливать воду ведрами, но и сію работу производить было весьма трудно по причинѣ множества бочечныхъ обломковъ, досокъ, якорныхъ штоковъ и другихъ вещей, которыя всѣ водою были вынесены изъ галлерей 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 никакого успѣха, предались крайнему отчаянію, и многіе изъ нихъ начали плакать навзрыдъ, какъ малые ребята. Я велѣлъ два остальные якоря бросить въ море.

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 ничемъ ободрить или утѣшить. Нѣкоторые изъ нихъ съ великою твердостію предались 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, кои имъ попадались; большая же часть изъ всѣхъ спарались надѣть чистое бѣлье и лучшее свое платье.

Вѣтръ около полудня немного смягчился, и потому я обязанностію счелъ принять совѣтъ Тимермана, чтобъ спасти служителей на плотахъ. Хотя я очень зналъ, что мы не имѣли столько деревъ, чтобъ плоты, изъ нихъ сдѣланные, могли поднять даже и одну половину экипажа, но мы находились въ такомъ положеніи, что готовы были за соломинку ухватиться. Я собралъ всѣхъ служителей на верхъ, объяснилъ имъ мое намѣреніе и совѣтовалъ наблюдать поря-

докъ и повиноваться офицерамъ. Немедленно сдѣланы были всѣ нужныя приготовленія: мы очистили запасный рангоутъ; гребныя суда, которыхъ у насъ осталось еще три: катеръ, шлюбка и пяти-весельный ботъ, были свѣшены на шаляхъ за бордъ: я велѣлъ въ каждое изъ нихъ положить по мѣшку сухарей, и по нѣскольку воды и водки. Намѣреніе мое было самому ѣхать на пяти-весельномъ боту, и потому я приказалъ кварпермейстеру взять отъ моего дворецкаго что было нужно и положить въ оной. На каждое гребное судно послалъ я по два изъ лучшихъ нашихъ людей, чтобь не пускать въ нихъ никого, доколѣ не будетъ сдѣлано надлежащаго распредѣленія. Но пока сіи распоряженія дѣлались, корабль сталъ мало по малу погружаться въ море и орлопъ-декъ уже водою выбило: сіе произошло отъ того, что матрозы на нѣсколько времени перестали отливать воду.

Послѣ полудня погода опять приняла грозный видъ; вѣтръ дулъ шквалами и развелъ большое волненіе, которымъ изломало одно изъ гребныхъ судовъ (пяши-весельный боть). 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 никогда болѣе не обнаруживается, какъ при появленіи смерти, уничтожила всякое между нами различіе и сдѣлала всѣхъ насъ равными. Никто не могъ обмануться ложною надеждою спастись посредствомъ плотовъ, которые кромѣ того, что были недостаточны для помѣщенія экипажа, могли быть увлечены и разрушены водоворотомъ, долженствовавшимъ произойти послѣ погруженія корабля, въ сіе время уже готоваго на дно опуститься.

Около пяти часовъ вечера, вышедъ изъ своей каюты, увидѣлъ я многихъ изъ служителей съ великимъ безпокой-

ствомъ смотрѣвшихъ черезъ бордъ въ воду, и узналъ, что нѣкоторые изъ нихъ силою ворвались на шлюбку и что гораздо болѣе того еще покушались сѣсть въ оную; я тотчасъ рѣшился сберечь сіе судно отъ потопленія; что непремѣнно долженствовало бы 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 я уже не могъ быть полезенъ; или воспользоваться единственнымъ случаемъ, мнѣ предстоявшимъ ко спасенію жизни, и оставить экипажъ, которымъ я всегда былъ совершенно доволенъ и для спасенія коего я охотно пожертвовалъ бы собственною моею жизнію. Сей 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 жизни одержала верхъ надъ всѣми другими разсужденіями (*): я подозвалъ

(*) Въ продолженіе моей службы на Англійскихъ корабляхъ, я часто имѣлъ случай разговаривать о семъ поступкѣ Капитана Ингельфилда со многими весьма свѣдущими морскими офицерами, его соотечественниками: одни его оправдавали, а другіе винили. Что принадлежитъ до меня, то я думаю, что не льзя оправдать его ни въ какомъ случаѣ: пусть такъ, что онъ на кораблѣ былъ уже безполезенъ, и что корабль и экипажъ непремѣнно потонули бы, если бы 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 искуснаго офицера свое отечество, которому послѣ былъ полезенъ; но примѣръ-то сей чего стоитъ? Ингельфилдъ оставилъ экипажъ свой, когда уже не было никакой возможности спасти его, и оправданъ; а слѣдуя его при-

Г. Рейни, который изъ офицеровъ въ сіе время одинъ только и былъ на шканцахъ, приказалъ ему за собою слѣдовать, и въ ту же минуту съ русленъ вскочили мы на шлюбку, но съ великимъ трудомъ могли отпихнуть оную отъ корабля. Между тѣмъ число людей, вдвое превосходящее того, ко-

---

мѣру другой оставитъ его тогда, когда есть еще возможность и надежда ко 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 коихъ корабль можетъ погибнуть, когда, при настоящемъ управленіи онымъ, могъ бы онъ еще быть спасенъ.

Прим. Перев.

торое могла поднять она, покушались попасть въ нее и многіе на сей конецъ бросились въ воду. Мичманъ Бейлисъ, мальчикъ лѣтъ пятнадцати, бросился, когда шлюбка уже отвалила; однакожъ 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 семъ 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 сіе время я увидѣлъ сколь мала была разность между нашимъ положеніемъ и тѣхъ, кои остались на кораблѣ: оная состояла только въ продолженіи нѣсколько долѣе бѣдственной нашей жизни. Мы находились, въ числѣ 12 человѣкъ, въ западномъ Океанѣ, на подверженномъ шечи гребномъ суднѣ, у котораго одинъ бордъ былъ поврежденъ; не имѣвши съ собою ни компаса, ни октана, ни паруса, ниже какой

либо епанчи или шенели; и будучи сверхъ того весьма легко одѣты и притомъ въ крѣпкій вѣтръ, при большомъ волненіи.

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

Сохранивши жизнь свою въ продолженіе ночи, мы стали теперь помышлять о нашемъ положеніи и о дальнѣйшемъ спасеніи. Когда мы оставили корабль, вѣтръ тогда дулъ NW

или WNW и островъ Фаялъ отъ насъ находился на OSO въ разстояніи около 800 миль. Если бы сей вѣтръ 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 бы 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, 2 бутылки воды и нѣсколько бутылокъ Французскихъ ликеровъ. Вѣтръ 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 изчисляли какъ могли, но поелику иногда цѣлые сутки и болѣе не ви-

дали мы ни солнца, ни звѣздъ, то о плаваніи своемъ не льзя было намъ сдѣлать никакого точнаго заключенія. Мы полагали, что со времени отплытія нашего съ корабля, прямой нашъ курсъ былъ ONO, потому и надѣялись увидѣть островъ Корву; но какъ сего не случилось, то мы стали опасаться, что насъ унесло южнымъ вѣтромъ слишкомъ далеко къ N; а потому и желали сѣвернаго вѣтра. Состояніе наше, бывъ и безъ того весьма дурно, начало теперь становиться еще отчаяннѣе отъ холоду и отъ голоду; ибо въ пятый день мы нашли, что соленая вода почти всѣ наши сухари испортила; почему мы стали получать оные 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 каждаго человѣка. Раздѣлъ былъ безъ всякаго при-

страстія или различія, но совсѣмъ тѣмъ мы должны были умереть отъ жажды, если бы не собрали шестии бутылокъ дождевой воды; чего не удалось бы намъ никакъ сдѣлать безъ двухъ проспынь, кои къ счастію нашему нашли мы въ шлюпкѣ. Когда шелъ дождь, то мы ихъ распягивали и проходящую сквозь ихъ дождевую воду сбирали въ деревянную лейку, которая употреблялась также для выливанія воды изъ шлюпки. Отъ такой скудной пищи, которая едва могла продлить наше существованіе, мы чрезвычайно ослабѣли; а отъ безпрестанной мокроты платья, которое на насъ было, на шѣлѣ у насъ сдѣлались нарывы.

13 числа настала тишина, а скоро послѣ того подулъ вѣтръ отъ NNW, который въ непродолжительномъ времени такъ усилился, что мы шли на фордевиндъ подъ своимъ парусомъ по 5 и по 6 миль въ часъ, дополѣ, доколѣ по нашему разчету мы находились къ ZW отъ Фаяла въ

разстоянiи 240 миль; но править къ нему крѣпкiй вѣтръ не позволялъ, и потому мы желали, чтобъ онъ перешелъ къ W. Это былъ уже пятнацатый день нашего плаванiя на шлюпкѣ, и у насъ оставалось сухарей только на одинъ день и одна бутылка воды. Страданiя наши теперь дошли до такой степени, что болѣе того едва ли человѣкъ можетъ вытерпѣть, но мы увѣрились, что въ такихъ случаяхъ присутствiе духа надежнѣе, чѣмъ тѣлесныя силы; ибо сего числа квартермейстеръ Матеусъ, самый сильный человѣкъ изъ всѣхъ насъ, умеръ отъ голоду и холоду; за день до того онъ жаловался, что въ горлѣ, какъ онъ изъяснялся, потерялъ онъ всю силу и ни одного куска проглотить не можетъ; ночью напился онъ морской воды, сталъ бредить и умеръ, не испустивъ ни одного вздоха; и какъ мы на вѣрное, можно сказать, ожидали черезъ день или два такой же участи, то смерть его нѣсколько насъ утѣшала,

ибо мы видѣли, что умереть съ голоду не столь 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 духомъ нашимъ обладали, то по вечерамъ, вмѣсто ужина, мы пѣли пѣсни поочереди или разсказывали какія нибудь повѣсти; но сего дня я не могъ ни одного человѣка къ сему склонить. Ночью сдѣлался штиль, а около полуночи задулъ вѣтръ, какъ намъ казалось по направленію зыби, отъ запада; но поелику 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, то мы нашли, что вѣтръ дулъ точно по нашему желанію: отъ WSW. Мы немедленно подняли парусъ и пошли прямо

по вѣтру со скоростію миль четырехъ въ часъ. Сего утра мы употребили на завтракъ послѣдніе наши сухари и воду, и въ то же время квартермейстеръ Грегори увѣрялъ насъ, что онъ къ SO видѣлъ землю, но какъ мы уже часто принимали туманныя облака за берегъ, то я и не расположенъ былъ ему вѣрить, да и другимъ совѣтовалъ не слишкомъ радоваться сей новости, чтобъ послѣ менѣе отчаяваться, когда ошибка откроется. Наконецъ одинъ изъ матрозовъ 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 сего берега, но мы тотчасъ направили свой курсъ къ оному. Вѣтръ усилился и шлюпка наша шла со скоростію пяти или шести миль въ часъ. Чрезъ два часа берегъ весьма ясно открылся; такъ, что никто уже въ томъ не сомнѣвался; только онъ находился отъ насъ въ

такомъ большомъ разстояніи, что мы подошли къ нему не прежде 10 часовъ вечера; слѣдовательно мы долженствовали быть отъ него по крайней мѣрѣ въ 60 миляхъ, когда въ первой разъ усмотрѣли оный. Я не могу вспомнить сего происшествія безъ благодаренія къ Провидѣнію за великое милосердіе, въ семъ случаѣ намъ оказанное, ибо кругомъ насъ весь горизонтъ былъ покрытъ такою мрачностію, что зрѣніе наше не могло простираться далѣе двухъ или трехъ миль, кромѣ той части, гдѣ берегъ находился. Фаялъ, по нашему счисленію, отстоялъ отъ насъ на OtN, которымъ курсомъ мы и правили, и если бы погода не прочистилась и не показала намъ берега, то чрезъ нѣсколько часовъ мы увеличили бы свое отъ него разстояніе и миновали островъ.

По мѣрѣ приближенія нашего къ берегу, мы болѣе и болѣе увѣрялись что это былъ Фаялъ, и если бы островъ Пико былъ видѣнъ, то эта загадка скоро бы разрѣшилась, но онъ

скрывался въ облакахъ. Мы не прежде въ томъ совершенно увѣрились, какъ прошедъ два часа вдоль острова, котораго берега въ семъ мѣстѣ были каменисты и неприступны; это выводило насъ изъ терпѣнія, ибо мы ласкались надеждою, подойдя къ берегу, тотчасъ выйти на него и утолить жажду свѣжею водою; но встрѣтивъ такую неудачу мы болѣе и сильнѣе чувствовали позывъ на питье; до того даже, что многихъ изъ насъ жажда доводила до нѣкотораго рода сумасшествія, и мы хотѣли было пристать къ берегу въ такомъ мѣстѣ, гдѣ шлюпку нашу навѣрное буруномъ разбило бы въ куски. Наконецъ, усмотрѣли мы рыбацкую лодку, которая проводила насъ около полуночи на Фаяльскій рейдъ, гдѣ однакожъ, по установленію порта, не позволили намъ выйти на берегъ, доколѣ не освидѣтельствовалъ насъ Карантинный Надзиратель. Проводившій насъ рыбакъ доставилъ намъ хлѣба, вина и воды, но спать въ шлюпкѣ

я не могъ (*). Поутру навѣстилъ насъ Англійскій Консулъ, Г. Грегамъ, который своимъ человѣколюбивымъ къ намъ вниманіемъ съ избыткомъ вознаградилъ насъ за огорченіе и безпокойство, претерпѣнныя 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 потерянаго нашего здоровья. Правду сказать, что никогда еще не было людей, заслуживающихъ большаго сожалѣ-

---

(*) Кто бы могъ вообразить, чтобъ въ Европейскомъ портѣ заставили ночевать въ шлюпкѣ людей, претерпѣвшихъ толикія бѣдствія и до такой степени изнуренныхъ, въ числѣ коихъ находился морской Капитанъ? Но Португалецъ, готовый оказывать чужестранцу всякія услуги, въ постелѣ забываетъ человѣколюбіе и не встанетъ для отца роднаго! Такъ лѣнивъ и безпеченъ сей народъ! *Прим. Перев.*

нія, какъ мы. Самые крѣпкіе и сильные матрозы изъ всего нашего экипажа не могли сами итти со шлюпки до назначенной намъ квартиры; я и шкурманъ Рейни были, кажется, въ лучшемъ противъ прочихъ положеніи, но и насъ надлежало поддерживать; да и послѣ того нѣсколько дней, при хорошей пищи и всемъ нужномъ спокойствіи, мы болѣе слабѣли; наконецъ стали поправляться.

Фаялъ, Октября 12, 1782.

Дж. Н. Ингельфилдъ.

Крушеніе Англійскаго 64 пушечнаго корабля Скипетра, претерпѣнное 6 Ноября 1799 года, въ Столовомъ Заливѣ Мыса Доброй Надежды.

Ноября 4 1799 года, Британскій корабль Скипетръ о 64 пушкахъ, подъ начальствомъ Капитана Эдуардса, стоялъ на якорѣ въ Столовомъ заливѣ, вмѣстѣ съ 50 пушечнымъ кораблемъ Юпитеромъ и Датскимъ 64 пушечнымъ

кораблемъ Олденбургомъ; тамъ же стояло еще около 12 купеческихъ судовъ. Послѣ полудня того числа былъ совершенный штиль, но по горизонту сбирались черныя, низко ходившія тучи, которыя означали приближеніе бурной погоды.

Поутру Ноября 5 былъ уже крѣпкій вѣтръ отъ NW: вѣтръ сей дуетъ прямо въ Столовой заливъ, который ничемъ отъ него не закрытъ. Въ 11 часу Капитанъ приказалъ спустить стеньги, а въ полдень, не ожидая никакой опасности отъ бури, велѣлъ онъ сдѣлать обыкновенный салютъ въ воспоминаніе открытія *Папскаго* заговора (*).

(*) Такъ Англичане называютъ заговоръ, который составили въ Лондонѣ Католики противъ Протестантскаго исповѣданія, и въ которомъ положено было взорвать порохомъ Парламентъ во время засѣданія онаго. Заговоръ сей открытъ 5 Ноября 1605 года; и съ того времени всякій годъ Англичане празднуютъ и съ крѣпостей и военныхъ кораблей салютуютъ. *Прим. Перев.*

Спустя полчаса послѣ салюта лопнулъ Плехтова канатъ; почему тотчасъ отдали съ правой стороны запасный якорь. Между тѣмъ буря усиливалась, и въ 2 часа пополудни Дагликсова канатъ лопнулъ, тогда въ ту же минуту отданъ былъ съ лѣвой стороны запасный якорь, но къ несчастію оплошность на кораблѣ была столь велика, что конецъ каната не былъ ни къ чему прикрѣпленъ (*), и его высучило.

(*) Въ такихъ случаяхъ Капитанъ долженъ имѣть величайшую осторожность и съ большимъ вниманіемъ во время бури всѣ приготовленія самъ осматривать. Со мною самимъ подобныя приключенія случались: одинъ разъ, идучи въ узкое мѣсто на якорь, канаты были приготовлены и разложены, но офицеръ, подъ надзоромъ коего сіе производилось, позабылъ осмотрѣть хлюзы, въ которыхъ были положены швабры, чтобъ вода въ палубу не лилась ими, ибо мы шли на якорь прямо съ Океана; а потому когда отдали первый якорь, то швабры его удержали и онъ повисъ; между тѣмъ

Сіе заставило насъ спустить барказъ, чтобъ взять конецъ кабельтова съ корабля Юпитера; но барказъ опрокинуло, и онъ погибъ, со всѣми бывшими на немъ людьми.

Отъ 2 до 6½ часовъ пополудни съ корабля безпрестанно палили изъ пушекъ при сигналѣ, означающемъ, что онъ терпитъ бѣдствіе и имѣетъ нужду въ помощи. Въ семь часовъ лопнулъ послѣдній канатъ и тогда страшное замѣшательство и безпорядокъ произошли по всему кораблю, ибо Капитанъ слишкомъ рано далъ приказаніе, чтобъ всякой самъ заботился о своемъ собственномъ спасеніи (*). Между тѣмъ корабль отданъ былъ на произволъ волнамъ, и его несло около 10 ми-

---

мы шли прямо къ каменьямъ и оттворотить не было мѣста; къ счастію другой якорь, выдернувъ шкабры, упалъ на дно. *Прим. Перев.*

(*) Другая несчастная ошибка!
Прим. Перев.

нутъ, а потомъ онъ сталъ на каменный рифъ, упавши на бокъ къ сторонѣ моря. Въ сіе время Капитанъ приказалъ срубить гротъ и бизань-мачты, а фокъ-мачта вскорѣ за ними упала.

Около 8 часовъ увидѣли мы, что въ Констапельской загорѣлось: пожаръ сей произошелъ отъ пороха, разсыпаннаго по неосторожности, когда сигнальныя пушки палили; а зажгли его находившіяся тамъ для сего же фитили. Дымъ въ такомъ количествѣ шелъ изъ люковъ, что никому невозможно было спуститься въ нихъ. Къ счастію еще, что волны, почти безпрестанно черезъ корабль ходившія, залили огонь; сего не льзя было бы сдѣлать никакимъ 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 семъ случаѣ многіе изъ послѣднихъ были волнами сброшены въ воду, и тотчасъ

потонули; между прочими находился мичманъ Такеръ, который покушался схватиться за носовую часть, но не успѣлъ. Лишась всякой надежды получить помощь съ берега, нѣкоторые изъ матрозовъ хотѣли выплыть на оный, бросились въ воду, но отраженіемъ волненія отъ корабля унесло ихъ далѣе отъ берега и они погибли.

Въ 10 часу сорвало валомъ Юнъ съ корабля, почему отъ 70 до 80 человѣкъ бросились за бордъ и выплыли на оный съ большимъ трудомъ. Они почти уже были принесены на немъ къ берегу, но весьма большой валъ, ударивъ въ него, переворотилъ его нижнею стороною на верьхъ и потопилъ всѣхъ, искавшихъ на немъ своего спасенія.

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

Никакое перо не можетъ описать достаточно ужасовъ сей 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 сіе-то время Капитанъ, офицеры и большая часть нижнихъ чиновъ лишились жизни. Между тѣмъ отъ 30 до 40 матрозовъ 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 сію страшную, отчаянную минуту, многіе изъ нихъ, схватясь за вантъ-путенсы, крѣпко спали или были въ забвеніи. Изъ сего положенія скоро однакожъ были они выведены: члены носовой части, не будучи въ состояніи болѣе сопротивлять-

ся волненію, раздались на части, пушка провалилась и всѣ тутъ бывшіе, вмѣстѣ съ нею, погрузились на дно корабля.

Въ сіе время одинъ изъ офицеровъ, по имени Бадель, изъ повѣствованія котораго составлено сіе описаніе, былъ почти безъ чувствъ; онъ силился только держаться на водѣ, и его несло вдоль берега; тѣмъ самымъ онъ и избѣжалъ корабельныхъ обломковъ, коими всѣхъ его товарищей, старавшихся прямо достичь къ ближайшему берегу, перебило. Силы его скоро истощились; но въ послѣднемъ напряженіи оныхъ для спасенія своей жизни, схватился онъ за одинъ небольшой обломокъ корабельнаго члена и при семъ случаѣ получилъ въ грудь рану отъ бывшаго въ семъ деревѣ гвоздя. Тогда вдругъ сдѣлался съ нимъ обморокъ и онъ, пришедъ въ чувство около 11 часовъ ночи, увидѣлъ себя лежащаго на грудѣ мертвыхъ тѣлъ; тогда онъ хотѣлъ встать, но не могъ; ибо хотя въ сіе 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 семъ 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 3 офицера, 47 матрозовъ и 1 солдатъ, изъ коихъ девять человѣкъ померли на берегу отъ ушибовъ. Если бы не помогли драгуны легкой кавалеріи, которые въѣзжали на лошадяхъ въ буруны и вытаскивали погибавшихъ, то очень вѣроятно, что ни одинъ человѣкъ не остался бы въ живыхъ. Нѣкоторые изъ офицеровъ, къ счастію ихъ, были на берегу и тѣмъ избѣжали общаго бѣдствія.

Всѣ прочіе офицеры и 348 человѣкъ матрозовъ и солдатъ погибли.

Весьма мало изъ судовъ, стоявшихъ въ сіе время въ Сполловомъ зали-

вѣ, выдержали сію бурю; въ числѣ ихъ былъ корабль Юпитеръ; но Олденбургъ и 8 купеческихъ судовъ погибли; первый былъ счастливъ тѣмъ, что сталъ на песчаную мѣль и въ такомъ положеніи, что большая часть его экипажа была спасена (*).

(*) По краткому сему описанію можно уже замѣтить, что на этомъ кораблѣ не было той дисциплины и порядка, коими Англійскій Королевскій Флотъ особенно отличается. Но Капитанъ Эдуардсъ 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 подорветъ канаты или съ якорей станетъ сильно дрейфовать, то уже ничто корабля не остановитъ; но Капитанъ Эдуардсъ велѣлъ верпы и пушки на кабельтовахъ бросать въ воду и тѣмъ тратилъ напрасно время, нужное

Чудесное избавленіе отъ потопленія Англійскаго Военнаго Шлюпа Гардіана, шедшаго отъ Мыса Доброй Надежды въ Новую Голландію, въ Декабрѣ 1789 года.

Шлюпъ Гардіанъ, вооруженный транспортомъ, былъ отправленъ изъ Англіи подъ начальствомъ Лейтенанта

ему на другое дѣло. Когда подорвало у него послѣдній канатъ, то ему надлежало тотчасъ срубить гротъ и бизань-мачты и переднимъ штормовымъ спакселемъ или фокомъ спустить корабль подъ вѣтръ и править прямо на песчаный берегъ. Между тѣмъ бросать съ корабля всё, что ни попало тяжелаго за бордъ, дабы поставить его на мель, какъ можно ближе къ берегу, чтобъ спасти хотя людей; ибо корабля безъ якорей въ такомъ положеніи было уже невозможно спасти, слѣдовательно о невозможномъ и помышлять не надлежало. Вѣроятно Капитану Эдуардсу не было извѣстно, что Голландскіе Ость-Индскіе корабли, претерпѣвшіе здѣсь крушенія, нѣсколько разъ такимъ образомъ спасали свои экипажи.

Прим. Перев.

Райо въ Ботническій заливъ; экипажъ его состоялъ изъ 123 человѣкъ, включая въ то число 25 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 Валисъ.

Декабря 23, спустя 12 дней по отбытіи Шлюпа съ Мыса Доброй Надежды и находясь въ широтѣ 44°, долготѣ 41° 30′ восточной, увидѣли они ледяный островъ въ весьма недальномъ разстояніи, ибо погода была тогда очень пасмурна. Лейтенантъ Райо велѣлъ приближиться къ острову, чтобъ запастись на немъ льдомъ вмѣсто прѣсной воды, которая ему весьма нужна была для разнаго рода скота, отправленнаго съ нимъ въ Колонію Ботническаго 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, то онъ пошелъ въ путь ни мало не опасаясь никакихъ дурныхъ послѣдствій; но лёдъ, подъ водою, такъ далеко выдался въ море отъ видимой части острова, что Шлюпъ ударился въ него штевнемъ. Отъ сего удара онъ поворотился кругомъ, и хотя носъ сошелъ со льду, но кормою Шлюпъ сталъ на него и получилъ нѣсколько сильныхъ ударовъ; а такъ какъ волненіе было очень велико, то отшибло у него руль и разшатало кормовыя скрѣпленія. Въ сіе время онъ зашелъ подлѣ сей ужасной величины льдяной громады, которой высота была около 400 футовъ. Выдавшаяся подъ водою льдина, на которой Шлюпъ стоялъ, угрожала экипажу каждую минуту гибелью, ибо если бы она переломилась, то стремленіемъ, съ какимъ долженствовала подняться на поверхность воды, могла бы ихъ залить. Къ счастію, однакожъ, что, послѣ великихъ усилій, сняли они Шлюпъ со льду и прошли его.

Послѣ сего тотчасъ увидѣли, что въ Шлюпѣ было 6 футъ воды и течь еще увеличивалась. Въ ту же минуту Лейтенантъ Райо велѣлъ всѣми помпами дѣйствовать и старался открыть мѣсто течи. Такимъ образомъ продолжали они сію работу безпрерывно цѣлые сутки 24 числа, не смотря на то, что и 23 числа во весь день никто на Шлюпѣ не имѣлъ ни малѣйшаго покоя. Въ одно время удалось имъ оплить воду до двухъ футовъ, и когда положеніе ихъ, по видимому, гораздо улучшилось, то вдругъ прибыла она въ минуту до 10 футъ. Они нашли, что Шлюпъ разслабъ во всемъ своемъ составѣ и какъ волненіе ходило превеликое, то и не льзя имъ было отыскать, гдѣ самая большая течь находилась; слѣдовательно и возможности не было остановить оную. 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 скоро сами испортились. Будучи сими обстоятельствами приведены въ отчаяніе, служители 25 числа стали просить своего Начальника, позволить имъ спустить гребныя суда и на оныхъ искать своего спасенія. Въ слѣдствіе чего тогда же спущены были на воду катеръ, барказъ, ялъ и другіе боты. Доколѣ сіи приготовленія дѣлались Г. Райо сошелъ въ свою каюту и написалъ къ Секретарю Адмиралтейства слѣдующее офиціальное письмо, которое показываетъ необыкновенную твердость его духа.

„М. Г.

„Если кто нибудь изъ офицеровъ „и нижнихъ чиновъ шлюпа Гардіана „достигнетъ Англіи, то я долгомъ счи„таю свидѣтельствовать, что въ ги-

„бельныя минуты послѣ удара Шлюпа „на льдяномъ острову поведеніе и по„ступки 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 Мірѣ семъ, „какъ нѣсколько минутъ, и потому я „осмѣливаюсь препоручить покрови„тельству Адмиралтейства престарѣ„лую мать и сестру, которымъ прошу „оказать пособіе, если служба моя най„дена будетъ достойною воспомина„нія Правительства.

„Имѣю честь быть и проч.“

Лейтенантъ Райо вручилъ сіе письмо Г. Клеменпсу и простился съ бывшими на гребныхъ судахъ офицерами и служителями, когда они отвалили отъ Шлюпа. Одно изъ нихъ однакожъ волненіемъ разбило у борда, и потому только четыре отправились; на нихъ было не болѣе одной трети всего экипажа; прочіе же предпочли

лучше соединить свой жребій съ участію неустрашимаго ихъ Начальника. То судно, на коемъ находился Штурманъ, Комисаръ, Священникъ, Артилерійскій офицеръ, одинъ Подштурманъ, одинъ Мичманъ и 9 человѣкъ матрозовъ, встрѣтило Генваря 23, будучи въ разстояніи около 80 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, не льзя было имъ править. Все занятіе экипажа въ томъ только и состояло, чтобъ отливать воду, когда силы его позволяли, и имъ удалось удержать его на водѣ до встрѣчи съ Голландскимъ пакетъ-ботомъ, который къ счастію ихъ шелъ изъ Батавіи и держался далеко къ Югу. Пакетъ-ботъ сдѣлалъ имъ всевозможное пособіе, какъ людьми, такъ и матеріалами и привелъ ихъ въ состояніе возвратиться на Мысъ Доброй Надежды,

и самъ сопровождалъ ихъ на семъ пути. Шлюпъ находился въ разстояніи 1200 миль отъ Мыса Доброй Надежды, когда встрѣтилъ ледяный островъ.

Достигнувъ благополучно безопаснаго пристанища, Лейтенантъ Райо немедленно отправилъ въ Адмиралтейство другое донесеніе, въ которомъ увѣдомляетъ, 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 твердостію и мужествомъ Начальника (*), сей шлюпъ былъ избавленъ очевидной и, какъ казалось, неизбѣжной гибели.

(*) Г. Райо былъ послѣ Капитаномъ Королевской Морской Службы. Въ 1801 году онъ командовалъ въ эскадрѣ Лорда Нелсона фрегатомъ Амазономъ, на коемъ въ Копенгагенскомъ сраженіи палъ отъ пушечнаго ядра. *Прим. Перев.*

Гибель Англійскаго 54 пушечнаго корабля Индостана, бывшаго подъ начальствомъ Капитана Ле-Гроса, происшедшая отъ огня, Апрѣля 2, 1804 года.

Корабль Индостанъ о 54 пушкахъ, будучи употребленъ вмѣсто транспорта, имѣлъ только 30 пушекъ, на немъ поставленныхъ; но былъ нагруженъ большимъ количествомъ разныхъ морскихъ снарядовъ; между прочимъ находилось въ немъ 11 аптечныхъ ящиковъ, отправленныхъ для Королевской госпитали на островъ Мальту. Марта 29 сей корабль, вмѣстѣ съ фрегатомъ Ѳебомъ и однимъ транспортомъ, встрѣтилъ у мыса Себастіана ужасную бурю, которая началась внезапно весьма сильнымъ порывомъ, такъ, что, кромѣ фока, изорвало у нихъ всѣ паруса въ куски. Въ продолженіе сей бури Индостанъ разлучился съ Ѳебомъ и много отъ нее потерпѣлъ. Вечеромъ слѣдующаго дня вѣтръ сдѣлался тише, и тогда служители были употреблены къ исправленію поврежденныхъ снастей и парусовъ.

Апрѣля 2, около 7 часовъ утра показался изъ трюма дымъ, тогда въ тужe 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 на верьхъ; 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 залив-

---

(*) 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 приготовляется къ сраженію. Назначенные къ пожару тотчасъ идутъ гасить оный, а прочихъ посылаютъ смотря по надобности.

Прим. Перев.

ныхъ трубъ и было направляемо въ то мѣсто. Хотя огонь еще не показывался, но дымъ въ такомъ количествѣ увеличился на Кубрикѣ, что людямъ, гасившимъ пожаръ, не было никакой возможности тамъ оставаться, а потому приказано было прорубить нѣсколько диръ въ нижней палубѣ. Огонь все еще не показывался; но воду безпрестанно лили, какъ въ прорубленныя отверстія, такъ и въ люки. Форъ-люкъ въ сіе время нѣсколько очистился до самой кубричной настилки, тогда нашли, что брезенты, коими она была покрыта, чрезвычайно разгорячились; изъ сего заключили, что пожаръ сдѣлался въ носовомъ трюмѣ, между морскими снарядами, въ ономъ погруженными. Сперва невозможно было угадать, отъ чего онъ произошелъ; но теперь думали, что въ бурю 30 Марта нѣкоторые аптечные ящики отъ сильной качки корабля изломались и бывшія въ нихъ склянки съ удобо-возгарающимися веществами разбились, отъ

чего онѣ и загорѣлись сами собою: часто случавшіяся подобныя сему несчастныя приключенія оправдывали сію догадку (*).

Между тѣмъ по Кубрику столь густой дымъ распространился, что ни въ какую его часть спуститься было невозможно, и потому тотчасъ Капитанъ приказалъ плотно закрыть всѣ люки на нижней палубѣ, заколотить сдѣланныя въ ней отверстія, задраить порты и употребить всевозможныя средства, чтобъ затушить огонь сперъ-

---

(*) Въ путешествіи моемъ на шлюпѣ Камчаткѣ мы имѣли также аптечные ящики для отвозу въ Камчатскую область, но всѣ вещества, могущія сами собою возгорѣться, были, по моему требованію, положены въ особые небольшіе ящики, которые я хранилъ подлѣ моей каюты, всегда въ готовности бросить за бордъ въ случаѣ, если бы они какими нибудь судьбами загорѣлись и не было бы возможности погасить ихъ.

Прим. Перев.

тымъ воздухомъ. Коль скоро все сіе было сдѣлано, то въ 9 часу легли въ дрейфъ и гребныя суда спустили на воду; а солдатъ разставили по бордамъ съ заряженными ружьями, чтобъ, опричь 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 нашлось однакожъ несправедливымъ.

Въ началѣ 10 часа Капитанъ приказалъ спуститься на NW и, поставивъ всѣ паруса, держать прямо къ берегу, производя временно пушечные выстрѣлы. Потомъ служители и мастеровые доставали изъ забора воду, спускали запасныя рангоутныя и другія деревья, дѣлали изъ нихъ плоты, доставали порохъ изъ крютъ-камары и бросали оный въ воду. Дымъ увеличился наконецъ до такой степени, что никакъ не льзя было работать въ низу, и потому хотѣли порохъ за-

мочить въ крютъ-камарѣ, для чего и начали лить туда воду: обыкновеннаго крютъ-камарнаго крана на семъ кораблѣ не было; но около 11 часовъ всѣ до единаго человѣка принуждены были оставить сію работу, ибо многіе почти совсѣмъ задохлись и были вынесены на верьхъ замертво: всѣ они однакожъ пришли въ чувство, кромѣ Боцмалера корабля Викторіи: онъ одинъ при семъ случаѣ лишился жизни.

Поелику мы и теперь еще болѣе всего опасались Крютъ-камары, 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 соотвѣтствующей оной каюты въ Констапельской (*); въ чемъ они и успѣли. Пока они сею работою занимались, дымъ такъ распространился,

---

(*) Надобно знать, что Крютъ-камара на семъ кораблѣ была въ кормѣ подъ Констапельскою. *Прим. Перев.*

что нужно было плотно закрыть Ахтеръ-люкъ на верхнемъ декѣ, а гротъ и форъ-люки давно уже были закрыты. Двери въ Каютъ-компанію были крѣпко затворены, чтобъ дымъ въ нее не могъ попасть; на сей же конецъ и задній люкъ Капитанской каюты былъ опкрытъ. Сдѣлавъ сіе, люди начали доставать порохъ и бросать въ воду; но при сей работѣ многихъ изъ нихъ выносили на верхъ лишенныхъ всѣхъ чувствъ.

Въ полдень, находясь по наблюденію въ широтѣ 41° 59′, мы не ясно видѣли берегъ на NWtW въ разстояніи 3 или 4 лигъ; между тѣмъ продолжали очищать Крютъ-камару 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 густый дымъ, за коимъ въ одинъ мигъ послѣдовало пламя, поднявшееся до половины мачты. Мы ожида-

ли мгновенной гибели и въ замѣшательствѣ, при семъ случаѣ послѣдовавшемъ, два матроза утонули, покушаясь вскочить на шлюпку. Капитанъ приказалъ тотчасъ положить гротъ-марсель на стеньгу, чтобъ быть въ готовности сажать людей на гребныя суда; но когда первое стремленіе стѣсненнаго огня миновалось, то 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 опознательные сигналы, сигнальныя книги, офиціальныя и всѣ другія бумаги; потомъ бросили за бордъ всѣ койки и флаги, кромѣ двухъ поднятыхъ, означавшихъ сигналъ бѣдствія.

Между тѣмъ люди не переставали работать около Крютъ-камары; изъ нихъ многихъ выносили оттуда замертво; но никто болѣе не потерпѣлъ

въ семъ случаѣ, какъ Лейтенантъ Банксъ и Артиллерійскій офицеръ Пирсъ: перваго пять разъ выносили безъ чувствъ, а послѣдняго четыре.

Скоро послѣ дымъ въ Каютъ-компаніи и въ Крютъ-камарѣ нѣсколько прочистился и мы покушались было достать остальный порохъ и спасти корабельныя приходныя и расходныя книги; но ни въ томъ, ни въ другомъ не успѣли.

Въ половинѣ втораго часа пополудни вѣтръ усилился и заставилъ насъ закрѣпить брамсели. Отъ сего времени всякое сообщеніе съ носовою частію корабля прервалось и работавшіе на низу принуждены были выйти на верхъ. Мы употребили всевозможныя средства держать люки крѣпко и плотно закрытыми и безпрестанно лили воду на низъ около гротъ и бизань-мачтъ; около шпиля и шпуръ-просовъ, откуда дымъ болѣе выходилъ; желая тѣмъ не допустить огонь 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 дла спасенія людей. Въ началѣ 4 часа, прикрѣпя кабельтовъ къ плоту, спустили мы его на воду; а скоро послѣ 4 часовъ корабль сталъ на мѣль въ заливѣ Розесъ, въ разстояніи отъ берега полумили, а отъ города Ампуріусъ-ла-Эскала 3 миль, будучи отъ него на NNO. Всѣ задніе паруса мы взяли на гитовы, а оставили форъ-марсель и кливеръ, чтобъ не допустить корабль поворотиться носомъ къ вѣтру.

Въ сіе время нѣсколько Испанскихъ гребныхъ судовъ пустились изъ города къ намъ; а мы на своихъ стали свозить на берегъ пасажировъ и нижнихъ чиновъ. Между тѣмъ Тимерману и всѣмъ плотникамъ приказано было съ плота прорубить корабль на подвѣт-

ренной сторонѣ, чего однакожъ, по недостатку нужныхъ инструментовъ, они скоро сдѣлать не могли; а между тѣмъ перемѣнившійся вѣтръ сталъ на корму нести столько дыму, что они принуждены были сію 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, ни какъ не согласились подъѣхать къ кораблю, но малое число изъ нихъ принимало людей съ нашихъ судовъ и отвозило на берегъ.

Въ 5 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 штормъ-трапу и выѣхали на вѣтеръ корабля, а потомъ поѣхали въ городъ,

котораго по причинѣ крѣпкаго вѣтра не прежде могли достичь, какъ въ 7 часовъ вечера.

Въ половинѣ 7 часа пламя стало показываться изъ портовъ; въ 8 часу былъ уже весь корабль въ огнѣ; а въ 9 взорвало его на воздухъ оставшимся въ крютъ-камарѣ порохомъ. При семъ кораблекрушеніи погибло только 3 человѣка, какъ то выше было сказано; а спасено всего съ женщинами и дѣтьми 259 человѣкъ (*).

(*) Описаніе сего кораблекрушенія Авторъ заключаетъ повѣствованіемъ, какимъ образомъ спасшійся экипажъ былъ размѣщенъ на берегу; какъ многіе изъ нижнихъ чиновъ бѣгали, были пойманы и наказаны; какія средства Капитанъ употреблялъ для отыскиванія орудій, кои 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

Происшествія, случившіяся на кораблѣ Тезее, подъ начальствомъ Капитана Гокера, во время Урагана (*), свирѣпствовавшаго въ Западной Индіи между 4 и 15 числами Сентября, 1804 года.

Нѣкоторыя изъ послѣдствій Урагана, недавно въ Вестъ-Индіи свирѣп-

---

имъ несчастіи, и похваляются за искуство, твердость и мужество, посредствомъ коихъ спасли они жизнь служителей; ибо въ Англіи не такъ бываетъ, какъ въ нѣкоторыхъ другихъ Государствахъ, гдѣ во всякомъ случаѣ: правъ или виноватъ, но Военный Судъ налагаетъ вѣчное пятно на подсудимаго; но тамъ на противъ, подсудимыхъ иногда, смотря по дѣлу, и благодаритъ.

Прим. Перев.

(*) Нынѣ мореплаватели часто называютъ Ураганомъ всякій необыкновенно жестокій вѣтръ, а иногда Тифономъ. Англичане по большой части первое изъ сихъ названій даютъ бурямъ, случающимся въ Западной Индіи или въ Индѣйскомъ морѣ, а послѣднѣе въ водахъ Китайскаго моря; но сіи именованія имѣютъ

ствовавшаго, были прежде сего замѣчены (*); часть разрушительной его силы, въ числѣ другихъ, испытали 74 пушечные корабли Тезей и Геркулесъ, находившіеся на службѣ въ тѣхъ водахъ. Спасеніемъ своимъ оба они совершенно обязаны искуству и тверд-

---

между собою разность и прежніе мореплаватели различали ихъ. Ураганъ означаетъ весьма крѣпкій вѣтръ, который, дуя съ большою свирѣпостію, безпрестанно перемѣняется, такъ, что въ короткое время обходитъ весь горизонтъ; слѣдовательно причиняетъ весьма опасное, толкучее волненіе. Тифонъ же, дувши нѣсколько времени весьма крѣпко съ одной стороны, вдругъ затихаетъ и чрезъ нѣсколько минутъ начинаетъ дуть отъ противнаго румба съ прежнею жестокостію. Еще есть Драконъ: мореплаватели даютъ сіе названіе двумъ вѣтрамъ, отъ разныхъ румбовъ дующимъ и на одномъ мѣстѣ встрѣчающимся; оные случаются весьма рѣдко.

Прим. Перев.

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

дости 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 каковымъ будутъ они исполнять приказанія своихъ начальниковъ. Къ вящшему доказательству сей истины послужатъ слѣдующія строки, взятыя изъ шканечнаго журнала корабля Тезея.

„Вторникъ, Сентября 4. Около полудня свѣжій вѣтръ 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

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

Прим. Перев.

60 миляхъ; а NO оконечность *Серебренной Пристани* (*) на Z во 100 миляхъ. Долгота по хронометру въ 9 часовъ утра была 69°. 45′. W, широта же по наблюденію въ полдень 22°. 12′. N. Геркулесъ вмѣстѣ съ нами.

Среда, Сентября 5. Послѣ полудня крѣпкій вѣтръ и облачно. Закрѣпили форъ-марсель и крюсель; убрали бомъ-утлегарь и спустили брамъ-реи на низъ. Въ $\frac{5}{4}$ четвертаго часа спустили брамъ-стеньги и взяли всѣ рифы у гротъ-марселя. Въ 4 часа вѣтръ и погода въ прежнемъ состояніи съ большою зыбью отъ Востока. Въ 8 часовъ весьма крѣпкій вѣтръ съ дождемъ; взяли гротъ на гиновы и поставили штормовые гротъ и бизань-стаксели. Въ 2 часа пополуночи сильные порывы съ дождемъ; закрѣпили гротъ-марсель; изорвало гротъ-стаксель, почему и отвязали его. Въ 6

(*) На Испанскихъ картахъ названа сія банка Baxo de la Plata т. е. Серебряная мѣль. *Прим. Перев.*

часовъ взяли фокъ на гитовы, закрѣпили его, а также и гротъ; спустили брамъ-стеньги на палубу и убрали въ корабль уплегарь и блинда-рей. Въ 8 часовъ весьма крѣпкій вѣтръ; спустили нижніе реи и гафель (*); нашли, что одинъ изъ вадеръ-багштаговъ лопнулъ, перемѣнили его; навѣсили форъсей-тали и вытянули для укрѣпленія мачты. Въ половинѣ 10 часа лопнулъ гротъ-стаксель-лееръ, отъ чего парусъ изорвало въ куски. Въ исходѣ 11 часа розорвало штормовой бизань-стаксель; къ полудню вѣтръ сталъ еще сильнѣе и дулъ ужасными порывами. NO оконечность *Серебряной Пристани* нахо-

---

(*) Не должно изъ сего заключать, чтобъ Англичане во всякую, жестокую бурю на морѣ спускали нижніе реи; 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.

дилась отъ насъ на SW 54°, въ 26 миляхъ. Натянули запасныя гротъ и бизань-ванты.

„Четвергъ, Сентября 6. Послѣ полудня сталъ дуть настоящій Ураганъ отъ NO съ прежестокими порывами. Въ $\frac{1}{2}$ 1 часа сломило гротъ-стеньгу, которая паденіемъ своимъ переломила марса-рей и легла на гротъ-шпенантъ; послали людей на марсъ, гдѣ съ большимъ трудомъ и опасностію 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 вѣтръ подхвативъ снизу катеръ, висѣвшій на лѣвой сторонѣ, бросилъ его на бизань-ванты, почему принуждены были его отрубить и столкнуть за бордъ. Къ вечеру нашли, что въ кораблѣ открылась течь и что его очень ломало; а потому стали безпрестанно дѣйствовать помпами. Къ полуночи вѣтръ и погода въ прежнемъ положеніи. Около

12 часовъ двѣ заднія кетельсъ-помпы и одна гандсъ-помпа изломались, почему остальныя двѣ не успѣвали отливать прибывавшую въ корабль воду. Въ 3 часа пополуночи воды въ трюмѣ было 5 футъ, а Ураганъ нимало не смягчался. Къ упру, помощію всевозможнаго усилія офицеровъ и нижнихъ чиновъ, которые отливали воду помпами и ведрами, уменьшили оную до 4 футъ. Въ 8 часовъ упра Ураганъ сдѣлался нѣсколько тише и тогда помпы и ведра могли только держать воду въ кораблѣ въ одной высотѣ. Въ 10 часовъ не много прочистилось; вѣтръ 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 сталъ дуть съ величайшею жестокостію. Корабль ломало чрезвычайнымъ образомъ, а потому для облегченія его бросили мы за бордъ 14 переднихъ и заднихъ пушекъ съ верхняго дека. Около сего времени

лопнулѝ гротовые бей-футы, отъ чего грота-рей сталъ бросаться съ одной стороны на другую съ величайшимъ стремленіемъ; покушались укрѣпить его, но безъ всякаго успѣха; почему принуждено было отрубить подвѣтренный пушенанпъ и гини, тогда сбросило рей за бордъ; но онымъ проломило гребныя суда на росперахъ и очень повредило гротъ-мачту и ванты съ правой стороны. Скоро послѣ сего переломились на сей сторонѣ вантъ-пушенсы, отъ чего сломилась гротъ-мачта и упала на навѣтренную сторону; бизань-мачта имѣла ту же участь, только повалилась она подъ вѣтръ. Въ полдень воды въ кораблѣ было 4 фута 2 дюйма и помпы едва могли держать оную въ одномъ состояніи. *Серебряная Пристань* отстояла отъ насъ на SW 68° въ 27 миляхъ.

„Пятница, Сентября 7. 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 опрубить 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 принайтовили фока-рей къ мачтѣ. Въ 4 часа Ураганъ немного стихъ, но оставилъ пресильную качку, по причинѣ коей не было намъ никакой возможности спасти фокъ-мачту. Около 5 часовъ погода прояснила, тогда подъ вѣтромъ открылся намъ Геркулесъ съ одною только фокъ-мачтою и бушпритомъ; между тѣмъ помпы и ведра безпрестанно дѣйствовали; но рѣдко вода въ трюмѣ была менѣе 4 футъ. Въ 6 часовъ спустились мы къ Геркулесу и сдѣлали сигналъ ему при пушечномъ выстрѣлѣ, держаться подлѣ корабля, терпящаго бѣдствіе, потомъ привели къ вѣтру на правой галсъ. Тогда Геркулесъ поднялъ штормовой фокъ-стаксель и спустился къ

намъ. Въ 7 часовъ фокъ-мачта, давъ двѣ или три трещины сряду отъ стремительныхъ переваловъ съ одной стороны на другую, упала за бордъ на навѣтренную сторону, оставивъ обломокъ футъ въ 15 выше палубы; оный скоро послѣ упалъ на бакъ. Чтобъ спасти бушпритъ, мы тотчасъ отрубили фокъ-шпаги и употребили къ очищенію обломковъ 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 8 часовъ весьма крѣпкій вѣтръ съ ужаснымъ волненіемъ; корабль качало сильно и ломало; увидѣли, что румпель поврежденъ, почему вложили рулевыя чоки. Къ полуночи вода стала болѣе прибывать, нежели сколько помпы отлить могли; почему употреблено было всевозможное стараніе отливать оную ведрами изъ льяла и съ нижней палубы. Въ продолженіе ночи нѣсколько разъ жгли фалшвееры, но Геркулесъ не

отвѣчалъ на наши сигналы. Въ полночь воды въ кораблѣ было $5\frac{1}{2}$ футъ, и отъ чрезвычайной качки люди у помпъ едва могли стоять на ногахъ. Въ 5 часовъ пополуночи соединенными силами и необыкновенными трудами офицеровъ и нижнихъ чиновъ воду въ трюмѣ отлили до 3 футъ 10 дюймовъ. На разсвѣтѣ крѣпкій вѣтръ 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 7 часовъ увидѣли далеко подъ вѣтромъ Геркулеса и сдѣлали ему сигналъ нѣсколькими пушечными выстрѣлами. Поставили гротъ-бомъ-брамсель на бушпритѣ, и коль скоро румпель въ каютъ компаніи былъ вставленъ, а настоящій въ Констапельской вынутъ, то мы хотѣли поворотить чрезъ Фордевиндъ, но не могли; а потому поставили шлюпоч-

ные паруса на крамболахъ, бушпритѣ и проч. и около 11 часовъ, поворотивъ, спустились къ Геркулесу. Въ половинѣ 12 часа сдѣлали ему сигналъ, сомкнуться и держаться съ кораблемъ, терпящимъ бѣдствіе; около полудня онъ поворотилъ и приближился къ намъ. Поставили брамъ-стеньгу на мѣсто фокъ-мачты и подняли брамсель. Въ полдень умѣренный вѣтръ 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 переломано. Геркулесъ находился съ нами. Мысъ Камешъ отстоялъ отъ насъ на WSW$\frac{1}{2}$W, въ разстояніи 58 лигъ.

Суббота, Сентября 8. Послѣ полудня умѣренный вѣтръ отъ ZO, облачно и большая зыбь; люди были употреблены при выливаніи воды и ставили брамъ-стеньгу на мѣсто бизань-мачты. Послѣ полудня перестали дѣйствовать

помпами въ первой еще разъ отъ начала Урагана; послали людей въ льялъ вычистить изъ него песокъ и всякую нечистоту, которой большое количество въ немъ находилось. 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 8 часовъ умѣренный вѣтръ съ большою зыбью; корабль весьма сильно качало. Нашли, что кожа въ помпахъ столько истерлась, что онѣ сдѣлались почти безполезными; а потому отливали воду совсевозможнымъ усиліемъ гандсъ-помпою и ведрами. Между тѣмъ повредившуюся кожу перемѣнили новою и помпы исправили. Въ полночь умѣренный вѣтръ и зыбь, которая качала корабль чрезвычайнымъ образомъ; течь нѣсколько уменьшилась. На разсвѣтѣ всѣхъ людей, которыхъ только можно было удѣлить отъ выливанія воды, употребили къ поспановленію фальшивыхъ

мачтъ. Потребовали сигналомъ Капитана Данна, чтобъ узнать отъ него о состояніи Геркулеса. По рапорту его нашлось, что онъ былъ въ худшемъ положеніи, нежели мы, кромѣ мачи, которая у него была не столь велика. Каменья Буби (*) находились отъ насъ на ZW 74° въ 39 миляхъ.

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

„Понедѣльникъ, Сентября 10. Послѣ полудня оснащивали гротъ-мачту и отливали воду. Вмѣсто грота привязали форъ-марсель и поставили его. Въ 8 часовъ легли въ дрейфъ; Геркулесъ съ нами. Въ половинѣ 6 часа пополуночи спустились и поставили всѣ па-

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

руса; приготовили стрѣлы для постановленія фокъ-мачты.

„Вторникъ, Сентября 11. Шли проливомъ Каикосъ; натянули гротъ-ванты и поставили форъ-стеньгу на мѣсто фокъ-мачты.

„Среда, Сентября 12. Подняли фальшивые фока-рей, форъ-стеньгу и марса-рей; вставили румпель въ Констапельской. Мысъ Св. Николая на SW 32° въ 48 миляхъ.

„Четвергъ, Сентября 13. Въ 6 часовъ пополудни увидѣли землю за мысомъ Маисомъ на W½N въ 25 миляхъ разстоянія.

„Пятница, Сентября 14. Послѣ полудня въ 4 часа увидѣли Навассу на SWtW. На разсвѣтѣ соединился съ нами фрегатъ Франшисъ, которой мы послали впередъ для осмотра земли.

„Суббота, Сентября 15. Въ 2 часа послѣ полудня увидѣли землю на WNW, натянули гротъ и бизань-ванты; въ 6 часовъ открылся восточный мысъ острова Ямайки на NNO; мысъ Морантъ

отстоялъ на NNW¼W въ разстояніи 7 или 8 миль. Въ 11 часовъ легли въ дрейфъ, а въ 6 пополуночи снялись и пошли къ берегу. Около полудня вмѣстѣ съ Геркулесомъ и Франшисомъ спали на якорь въ Портѣ Роялѣ.

Крушеніе Англійскаго 74 пушечнаго корабля Венерабля, подъ начальствомъ Капитана Гантера, погибшаго въ заливѣ Торбеѣ.

Описанное Лейтенантомъ Никольсономъ, командиромъ катера Фриска.

Вечеромъ Ноября 24, 1804 года вѣтръ вдругъ перемѣнился и сдѣлался NO, тогда Адмиралъ тотчасъ сдѣлалъ сигналъ, сняться съ якоря; сигналъ сей весь флотъ (*) исполнилъ, кромѣ корабля Голіафа и Импетьё; ибо они спали на мель.

(*) Флотъ сей состоялъ подъ начальствомъ Адмирала Корнвалиса и былъ употребленъ для блокированія Бреста. Отъ

При семъ случаѣ темнота ночная привела флотъ въ большое замѣшательство; и къ несчастію на кораблѣ Венераблѣ, при подняттіи якоря на фишъ, переломился фишъ-гакъ, отъ чего одинъ подштурманъ и одинъ матрозъ упали за бордъ и утонули. Хотѣли было для спасенія ихъ спустить шлюпку въ которой уже сидѣли гребцы, но по осторожности заднія шали лопнули, шлюпка, упавъ кормою внизъ, налилась водою, а гребцы плавали. Сіе происшествіе причинило на кораблѣ чрезвычайное замѣшательство, при которомъ взялъ онъ задній ходъ и едва, по причинѣ темноты, не свалился съ

крѣпкаго и продолжительнаго вѣтра съ моря, ушелъ онъ въ Торбей; но когда сдѣлался сѣверо-восточный вѣтръ, благополучный 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.*

другимъ кораблемъ. Капитанъ Гантеръ хотѣлъ поворотить оверъ-штагъ, но корабль не поворотилъ; для поворота же чрезъ фордевиндъ не было мѣста, а потому онъ и сталъ на мель въ сѣверной части залива, по близости мѣстечка, Круглымъ Мысомъ называемаго. Сіе несчастіе случилось около 8 часовъ вечера и тогда же былъ сдѣланъ сигналъ, означающій бѣдствіе, по которому немедленно военный катеръ Фрискъ, подъ командою Лейтенанта Никольсона, подошелъ къ кораблю и спрашивалъ какую помощь онъ можетъ сдѣлать ему; на что получилъ приказаніе стать на якорь, какъ можно ближе къ Венераблю и перевозить къ себѣ людей; ибо корабль на каменьяхъ проломило и онъ налился уже водою. Приказаніе сіе Лейтенантъ Никольсонъ тотчасъ исполнилъ съ помощію гребныхъ судовъ съ Голіафа, Импетьё, Венерабля и своего катера.

Коль скоро 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 въ водѣ по самые порты верхняго дека.

Волненіе было столь велико, что временно ходило черезъ корабль, слѣдовательно никакому гребному судну не возможно было пристать къ нему; и потому людей съ него снимали посредствомъ веревокъ съ кормы спущенныхъ. А какъ онъ стоялъ весьма близко каменьевъ, то съ него взятъ былъ на берегъ тросъ, по коему многіе перебрались; но одинъ малолѣтный мичманъ, желая симъ средствомъ достичь берега, сорвался и утонулъ. Кромѣ его и двухъ человѣкъ, о коихъ выше было упомянуто, потонули Штурманъ и 10 или 12 человѣкъ матрозовъ, да еще видѣли 4 или 5 человѣкъ, выглядывавшихъ изъ портовъ; и хотя яликъ корабельный висѣлъ у него на кормовыхъ боканцахъ, однакожъ никакъ не льзя

было убѣдить ихъ, чтобъ они спустили его и старались спастись, а потому должно думать, что сіи 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 съ Венераблемъ одной участи. Къ счастію Лейтенантъ Никольсонъ былъ столь остороженъ, что во все время не спускалъ грота, который и спасъ его, когда у нихъ канатъ подорвало; ибо если бы послѣ сего происшествія надлежало имъ подни-

---

(*) Во всѣхъ опасныхъ случаяхъ одно изъ главнѣйшихъ попеченій Корабельнаго Начальника должно состоять въ томъ, чтобъ отнюдь не допустить 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.*

мать гротъ, когда палуба была, такъ сказать, загромождена народомъ (тогда на семъ суднѣ величиною во 100 тоновъ было 400 человѣкъ людей), то ни какъ не могли бы они избѣжать гибели; но какъ имъ теперь оставалось только поднять фокъ и кливеръ, то коль скоро катеръ взялъ не большой ходъ, они поворотили оверъ-шпагъ весьма удачно. О семъ кораблекрушеніи Лейтенантъ Никольсонъ послалъ слѣдующее донесеніе къ Главнокомандующему Адмиралу Корнвалису.

„По отбытіи вашемъ со флотомъ изъ Залива (Торбея), я продолжалъ лавировать въ ономъ, не будучи въ состояніи стать на якорь въ безопасномъ мѣстѣ по причинѣ большаго волненія, прямо съ восточнымъ вѣтромъ въ заливъ стремившагося. Когда же Венерабль сталъ на мель, то я принужденъ былъ положить якорь по близости его и снялъ съ него людей, которые въ сіе время были въ большой опасности. Но какъ въ полночь подорва-

ло у насъ канатъ, то капер, имѣвшій тогда у себя 400 человѣкъ съ Венерабля, едва могъ пройти каменья и въ семъ случаѣ спасъ его одинъ гротъ, который къ счастію нашему я во все сіе время не спускалъ.

Потеря Англійскаго 110 пушечнаго корабля Королевы Шарлоты, подъ начальствомъ Капитана Тодда, а подъ флагомъ Вице-Адмирала Лорда Кита, сгорѣвшаго на Ливорнскомъ Рейдѣ, Марта 17, 1800 года.

Корабль Королева Шарлота былъ, можетъ статься, одинъ изъ лучшихъ кораблей въ Британскомъ флотѣ. Онъ спущенъ на воду въ 1790 году, и первый его походъ былъ со флотомъ, вооруженнымъ противъ Испаніи, по случаю спора, происшедшаго за Заливъ Нутку. Лордъ Гоу, бывшій тогда Главнокомандующимъ, имѣлъ на немъ свой флагъ; а также его флагъ на семъ же самомъ кораблѣ развѣвался въ достопа-

мятномъ и для Англичанъ достославномъ сраженіи 1 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 Кипъ отправилъ его для осмотру острова Кабреры, находящагося отъ Ливорны въ разстояніи около 90 миль. Островъ сей былъ тогда во владѣніи у Французовъ, и Адмиралъ имѣлъ намѣреніе взять его. Поутру 17 Марта увидѣли съ берегу, что корабль горитъ, будучи тогда отъ Ливорны въ 10 или 12 миляхъ. Немедленно изъ города отправлены были на помощь къ нему всѣ гребныя суда, но многія изъ нихъ не отважились приближиться, потому что пушки на кораблѣ, бывъ заряжены ядрами, когда разгорячились, стрѣляли сами собою куда ни попало.

Въ семъ горестномъ и гибельномъ происшествіи можетъ единымъ утѣ-

шеніемъ послужить то, что случилось оно не отъ измѣны или умысла, какъ то видно изъ офиціальнаго показанія, представленнаго Тимерманомъ сего корабля.

„Джонъ Брендъ, тимерманъ корабля Королевы Шарлоты, доноситъ, что около половины седьмаго часа утра, одѣваясь въ своей каютѣ, услышалъ онъ по всему кораблю крикъ: пожаръ! пожаръ!, по которому онъ тотчасъ выбѣжалъ на верхъ и увидѣлъ всю переднюю переборку Адмиральской каюты, брюканцы гротъ-мачты и брезенты гребныхъ судовъ на роспорахъ въ огнѣ. Пожаръ сей по всѣмъ слухамъ и вѣроятностямъ произошелъ отъ лежавшаго подъ шканцами сѣна (*), которое заго-

---

(*) Говорятъ, что добро не бываетъ безъ зла и на противъ! Сей несчастный случай есть одинъ изъ многихъ, которые оправдываютъ поговорку, ибо послѣ сего Англичане стали сѣно для кораблей набивать гнётами въ крѣпкіе

рѣлось отъ фитиля, тамъ же обыкновенно стоявшаго для сигнальныхъ пушекъ. Въ сіе 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 Боцмана, ободряющихъ людей доставать воду и гасить пожаръ. Онъ, не видя съ баку никого изъ другихъ офицеровъ, находившихся на шканцахъ, коихъ дымъ и пламя видѣть ему не позволяли, просилъ Г. Дондаса пособить ему залить водою нижній и средній деки и закрыть и заколотить люки, дабы не допустить огня на низъ. Лейтенантъ Дондасъ принялъ сей совѣтъ и самъ съ нимъ пошелъ въ нижній декъ, взявъ съ собою сколько

мѣшки такъ плотно, какъ дерево; отъ чего оно мало занимаетъ мѣста, не портится, не столь подвержено мокротѣ и нѣтъ опасности отъ огня.

Прим. Перев.

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

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

„Около 9 часовъ Лейтенантъ Дондасъ и онъ, не будучи въ состояніи долѣе оставаться въ нижней палубѣ, вылезли въ одинъ изъ носовыхъ портовъ и поднялись на бакъ, гдѣ нашли они, какъ онъ полагаетъ, около полутораста человѣкъ, достававшихъ воду и бросавшихъ оную сколько возможно далѣе къ кормѣ на огонь.

„Онъ пробылъ на бакѣ около часа; на конецъ, увидѣвъ, что всѣ ихъ усилія были безполезны, бросился въ воду съ уплегаря и выплылъ на Американской ялъ, ѣхавшій тогда къ кораблю. Ялъ сей отвезъ его на Тартану, бывшую подъ начальствомъ Лейтенанта Стюарда, который пришелъ къ нимъ на помощь.“

Капитанъ Тоддъ съ первымъ своимъ Лейтенантомъ оставался на верьху до послѣдней минуты, отдавая приказанія, нужныя для спасенія людей и не думая о своемъ собственномъ. Онъ сдѣлался жертвою пламени, но имѣлъ столько присутствія духа, что успѣлъ написать къ Лорду Киту о семъ несчастномъ происшествіи донесеніе, съ коего нѣсколько списковъ раздалъ матрозамъ, приказавъ имъ, если они спасутся, доставить ихъ къ 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 офицеровъ, бывшихъ на берегу въ Ливорнѣ въ то время, когда случилось сіе 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

(*) На семъ кораблѣ погибъ тогда, въ лѣтахъ цвѣтущей молодости, товарищь мой по воспитанію и по службѣ флота Лейтенантъ Василій Константиновичь Куличкинъ, бывшій въ то время волонтеромъ въ Англійскомъ флотѣ. Онъ былъ любимъ и уважаемъ всѣми, кто только зналъ его. Да послужитъ ему памятникомъ сіе воспоминаніе!

Прим. Перев.

корабль и съ нимъ жизнь свою; но Судьба свершила ею предопредѣленное!

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

Англійскій 40 пушечный фрегатъ Ансонъ, снабдивъ себя всѣми снарядами и съѣстными припасами для четырехъмѣсячнаго крейсерства, отправился изъ Фалмута 24 Декабря 1807 года, съ цѣлью, чтобъ занять свой постъ у Бреста, гдѣ онъ составлялъ часть блокирующаго флота; но поелику вѣтръ дулъ весьма крѣпкій отъ WSW, то онъ и не могъ исполнить своего намѣренія; однакожъ Капитанъ Лидіардъ держался въ морѣ до 28 числа; а поутру того дня увидѣли они островъ Басъ, у Французскаго берега лежащій, который открылся имъ еще наканунѣ вечеромъ.

Между тѣмъ Капитанъ, видѣвъ всѣ признаки продолженія бурнаго времени, рѣшился возвратиться въ порtъ, и на сей конецъ велѣлъ править къ мысу Лизарду. Вѣтръ въ сіе время усиливался и волненіе становилось часъ отъ часу болѣе. Въ 3 часа пополудни увидѣли они землю, находящуюся къ западу отъ Лизарда, въ разстояніи около 5 миль; но точно въ этомъ никто на фрегатѣ не былъ увѣренъ; ибо многіе изъ офицеровъ имѣли разныя мнѣнія касательно видимаго ими берега; а потому фрегатъ поворотилъ по вѣтру на другой галсъ и пошелъ опять въ море; но прошедъ не много 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 выловировать изъ него, но тщетно; ибо при каждомъ поворотѣ фрегатъ терялъ свое мѣсто; почему въ 5 часовъ вечера

положили они якорь (Плехтъ) на глубинѣ 25 сажень и выправили два каната. На семъ якорѣ фрегатъ стоялъ, при ужасномъ вѣтрѣ и весьма сильномъ волненіи, до 4 часовъ пополуночи 29 числа, а тогда лопнулъ канатъ; въ ту же минуту отдали другой якорь (Дагликсъ) и выправили также два каната; онъ держалъ до 8 часовъ утра, а потомъ канатъ лопнулъ (*). Теперь

(*) Многіе вѣроятно замѣтятъ: почему вдругъ не было положено два якоря? Въ старину такъ и дѣлали; но нынѣ лучше морское дѣло разумѣютъ: на большомъ волненіи никогда не должно двухъ якорей класть, ибо канатовъ уравнивать невозможно. Но при одномъ якорѣ, выпустивъ болѣе канату, гораздо надежнѣе стоять, нежели на четырехъ якоряхъ. Когда, во время войны у Англичанъ съ Датчанами, въ Категатѣ не жгли маяковъ, то въ осеннее время у острова Анголта, былъ поставленъ вмѣсто маяка Шлюпъ Ляйтнингъ (Молнія), съ Капитаномъ коего я былъ знакомъ; онъ на открытомъ мѣстѣ, въ самое бурное время, стаивалъ на одномъ якорѣ, выпуская

оставалось имъ одно средство для спасенія хотя нѣкоторой части экипажа, и Капитанъ употребилъ его: онъ поставилъ фор-марсель, подъ коимъ привелъ фрегатъ на песчаную мѣль, которая составляетъ баръ между мѣстечкомъ Лое-пуль (около 3 миль отъ Гельстона) и моремъ. Когда онъ сталъ на мѣль, тогда вода около часа уже шла на убыль и къ счастію ихъ, что фрегатъ, ставши на баръ, повалился къ берегу; если бы онъ упалъ къ морю, то ни одинъ человѣкъ не могъ бы спастись.

Теперь-то представилось горестное, страшное явленіе многимъ сотнямъ зрителей, собравшихся на берегу, которые въ страхѣ и безпокойствѣ ожидали случая и пользовались онымъ, съ превеликою опасностію для собствен-

---

$3\frac{1}{2}$ каната. Валы иногда черезъ него ходили; но никогда его не дрейфовало и канатовъ не подрывало. *Прим. Перев.*

ной своей жизни, чтобъ спасти несчастныхъ утопающихъ.

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

Одинъ изъ матрозовъ сказывалъ, что Капитанъ Лидіардъ былъ подлѣ него на сей самой мачтѣ; но онъ, какъ казалось, отъ ужаснаго положенія, въ коемъ они находились, потерялъ мысленныя свои способности и скоро попонулъ.

Когда уже никого не было видно на верху погибшаго фрегата, то одинъ изъ Методическихъ проповѣдниковъ, подвергая жизнь свою опасности, пробрался по мачтѣ сквозь буруновъ на

фрегатъ, чтобъ осмотрѣть, не осталось ли еще кого тамъ; за нимъ послѣдовали другіе человѣколюбивые и сострадательные люди. Они нашли нѣсколько человѣкъ въ низу, которые не могли выйти; между ими находились двѣ женщины и двое робятъ. Достойный сей проповѣдникъ спасъ женщинъ и нѣсколько человѣкъ служителей, но дѣти погибли.

Около двухъ часовъ пополудни фрегатъ развалился на части; тогда еще нѣсколько человѣкъ показались на волнахъ; одинъ изъ нихъ спасся. Въ 3 часа и признаковъ фрегата не осталось.

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

Къ сему повѣствованію мы присовокупимъ другое, составленное Капитанскимъ экономомъ, который боль-

шею частію съ нимъ вмѣстѣ находился и былъ очень хорошій наблюдатель.

„Декабря 27, 1807 года, крейсеруя у Черныхъ Каменьевъ (*) и замѣтивъ приближеніе бури, хотѣли мы видѣть Командорскій корабль Драконъ. Въ слѣдующее утро буря усилилась отъ SW. Не нашедъ Дракона, мы взяли курсъ къ Лизарду съ цѣлъ, чтобъ итти въ Фалмутъ. Въ 12 часовъ всѣхъ людей вызвали на верхъ, потому, что весьма большой валъ, ударивъ съ чрезвычайною силою въ бордъ, вышибъ съ правой стороны два носовые порта и одинъ противъ гротъ-мачты, отъ чего великое количество воды попало во фрегатъ.

„Въ сіе время Капитанъ, призвавъ Штурмана, велѣлъ ему опредѣлить наше мѣсто на картѣ; а въ половинѣ

(*) Black-rocks: такъ называются надводные каменья, находящіеся при входѣ въ Брестъ, недалеко отъ острова Бенигена. *Прим. Перев.*

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 онаго, который онъ считалъ Мысомъ Лизардомъ, и что по его мнѣнію, если мы берегъ сей опознаемъ, то уже легко можно будетъ войти въ Фалмутскій заливъ. На вопросъ Капитана Лидіарда, можно ли сдѣлать сіе безъ опасности? Штурманъ увѣрялъ, что можно.

„Тогда мы поворотили повѣтру, и какъ погода была всё еще пасмурна, то бросили лотъ, который, показавъ 27 сажень глубины, увѣрилъ насъ, что мы находились къ W отъ Лизарда; а потому тотчасъ поворотили и поставили столько пару-

совъ, сколько вѣтръ позволялъ. Вскорѣ послѣ трехъ часовъ Капитанъ, идучи за столъ, выглянулъ изъ боковой галлереи и увидѣлъ близко насъ буруны и берегъ, далеко протянувшійся передъ носомъ. Въ ту же минуту мы стали поворачивать и Капитанъ тогда же рѣшился стать на якорь; ибо если бы стали мы держаться подъ парусами, то чрезъ нѣсколько часовъ должны были найти на каменья. Брамстеньги мы тотчасъ спустили на низъ и фрегатъ хорошо стоялъ до 4 часовъ утра; а тогда лопнулъ канатъ: въ туже минуту отданъ былъ другой якорь, и нижніе реи и стенги спущены на низъ. На разсвѣтѣ другой канатъ порвался; мы тогда были столь близко къ берегу, что не было другаго способа для спасенія людей, какъ поставить фрегатъ на мѣль, гдѣ было лучше. Къ счастію усмотрѣли мы песчаный берегъ, на которой Штурманъ, по приказанію Капитана и правилъ. Лишь фрегатъ сталъ на мѣль, какъ гротъ-мачта тотчасъ 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 бордъ и утонули. Желаніе Капитана было спасти сколько возможно болѣе людей, и потому во все время онъ занимался распоряженіями, до сего касающимися. Онъ стоялъ у шпурвала, держась за шпицы онаго, и валы почти безпрестанно черезъ него ходили. 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, то валомъ сбросило его въ море и онъ утонулъ.“

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

Прим. Перев.

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

Крушеніе Англійскаго фрегата Прозерпины, описанное Командиромъ онаго Капитаномъ Валисомъ, въ донесеніи къ Вице Адмиралу Диксону, Главнокомандующему Британскаго флота въ Сѣверномъ морѣ.

„М. Г. „Островъ Нюаркъ
Февраля 18, 1799 года.

„Съ величайшимъ прискорбіемъ долженъ я извѣстить васъ о потерѣ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА фрегата Прозерпины, бывшаго подъ моимъ начальствомъ. Кораблекрушеніе случилось поутру перваго числа сего мѣсяца, въ устьѣ рѣки Эльбы, куда я, въ исполненіе вашего предписанія, прибылъ изъ Ярмута. Оставивъ сей портъ въ полдень

28 Марта мы не встрѣтили ничего примѣчательнаго до утра 30 числа, а тогда, подошедъ къ острову Гелиголанду, 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 сославили совѣтъ, въ присутствіи Г. Гренвиля (*), съ Гелиголандскимъ лоцманомъ и двумя нашими, бывшими на фрегатѣ, которые объявили, что они совершенно знаютъ рѣку и могутъ безъ бакановъ войти въ оную. Они всѣ были согласны, что мы до Куксъ-гавена могли дойти безъ малѣйшей опасности, если только пойдемъ между половиною отлива и половиною прилива, когда они могутъ видѣть открывшія-

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

ся песчаныя 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. Пакетъ-ботъ Принцъ Валійскій, пришедшій съ нами изъ Ярмута, шелъ впереди. Около четырехъ часовъ послѣ полудня, когда мы находились миляхъ въ четырехъ отъ Куксъ-гавена, пошелъ снѣгъ и настала весьма мрачная погода, принудившая насъ положить якорь; въ сіе время мы видѣли весьма мало льду въ рѣкѣ.

„Въ 9 часовъ вечера вѣтръ перешелъ къ OtZ и дулъ съ чрезвычайною силою и большою мятелью. Сей вѣтръ, 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 упра. Въ 8 часовъ приливомъ почти весь лёдъ унесло вверхъ

по рѣкѣ и оставило чистое мѣсто впереди насъ. Увидѣвъ, что рѣка была совершенно наполнена льдомъ и Пакетъ-ботъ стоялъ на мели, мы увѣрились въ невозможности высадить на берегъ Г. Гренвиля и въ томъ, что не льзя было фрегату итти далѣе, а потому я счелъ за нужное 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. Гренвиля гдѣ нибудь на Ютландскомъ берегу; ибо, по собственному его увѣдомленію, важность возложеннаго на него порученія необходимо сего требовала.

„Къ несчастію нашему, однакожъ, въ половинѣ 10 часа фрегатъ сталъ на мель, не взирая на увѣреніе лоцманомъ, что мы всѣ банки уже миновали; и какъ вѣтръ 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 велѣлъ спустить гребныя

суда съ намѣреніемъ завести якорь; но какъ въ сіе время была полная вода, то съ отливомъ ледъ понесло на насъ съ такою скоростію, что невозможно было употребить сего способа. Гребныя суда тотчасъ были подняты, и всѣхъ людей заставилъ я ставить стрѣлы, чтобъ подпереть фрегатъ, наклоня оной нѣсколько на сторону банки, дабы онъ не упалъ къ форвапперу; ибо въ семъ послѣднемъ случаѣ, мы непремѣнно должны были бы погибнуть. Въ семъ предпріятіи мы успѣли: фрегатъ при убылой водѣ наклонился къ мѣли. Первое стремленіе прилива принесло къ намъ столько льда, что онъ оторвалъ у насъ всѣ стрѣлы, содралъ съ лѣвой стороны подъ кормою всю обшивную мѣдь и переломилъ руль на двое. При всемъ томъ я не терялъ надежды снять фрегатъ съ мѣли при полной водѣ; на сей конецъ для облегченія его велѣлъ пушки и тяжелые снаряды бросить за бордъ, но всѣ они остались на льду: сіе обстоятель-

ство дастъ вамъ понятіе о толщинѣ льда.

„Въ 10 часовъ вечера 1 Февраля была полная вода; но дувшій тогда крѣпкій вѣтръ отъ SO столь много препятствовалъ приливу, что мы имѣли тремя футами менѣе воды, нежели въ то время, когда стали на мѣль: сіе положило конецъ всѣмъ нашимъ надеждамъ. При наступленіи отлива и во все продолженіе онаго, мы находились въ самомъ ужасномъ состояніи: мы ожидали всякую минуту, что ледъ въ куски изломаетъ фрегатъ нашъ; къ сему должно присовокупить чрезвычайный холодъ, весьма темную ночь и страшную вьюгу со снѣгомъ. Все это вмѣстѣ поставляло насъ въ самое отчаянное положеніе.

„Февраля 2 поутру буря усилилась до невѣроятной степени; ледъ доставалъ до кормовыхъ оконъ моей каюты; старнъ-постъ переломился и вообще фрегатъ въ другихъ частяхъ былъ много поврежденъ. Г. Гренвиль и офи-

церы фрегата предлагали сдѣлать опытъ, перебраться по льду на берегъ; поелику сей способъ только одинъ намъ и предстоялъ для спасенія служителей, ибо оставаться на фрегатѣ не только было уже безполезно, но и могли произойти отъ сего самыя пагубныя слѣдствія.

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

„Въ 3 часа пополудни, отправивъ съ фрегата всѣхъ до одного человѣка, я послѣдовалъ за ними вмѣстѣ съ Порутчикомъ морскихъ солдатъ Ридлеемъ;

а въ половинѣ 7 часа, пройдя въ чрезвычайно холодную погоду 6 миль по неровному, бугристому льду, иногда попоясъ въ снѣгу или водѣ, достигли мы до острова Ню-арка, гдѣ я, къ удовольствію моему, нашелъ Г. Гренвиля и весь экипажъ, благополучно прибывшихъ, кромѣ 8 матрозовъ, 4 солдатъ, одной женщины и одного робенка, которые на дорогѣ замерзли; а нѣкоторые другіе ознобили ноги и пальцы; но не такъ опасно, чтобъ не льзя было ихъ вылечить. Одной неизрѣченной Благости Провидѣнія я приписываю избавленіе наше, и мы никогда не будемъ въ состояніи достойно возблагодарить Всемогущаго за Его, въ семъ случаѣ, особенное объ насъ попеченіе.

„Со времени прибытія нашего въ сіе мѣстечко до вечера 5 числа, дулъ непрерывный штормъ; а 6 числа поутру сдѣлался онъ умѣреннѣе. Недостатокъ въ съѣстныхъ припасахъ принудилъ меня отправить часть служителей въ Куксъ-гавенъ; нѣкоторые изъ

жителей взялись быть проводниками. Желаніе Г. Гренвиля, скорѣе отправиться въ путь, заставило насъ немедленно приступить къ сему плану, и потому въ 8 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 Куксъ-гавенъ, совершивъ столь 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 числа Штурманъ Антони вызвался съ отрядомъ служителей итти на фрегатъ, чтобъ принести оттуда сухарей, въ коихъ мы имѣли нужду, и осмотрѣть въ какомъ онъ положеніи находится. Они исполнили предпріятіе свое съ большою трудностію, и по возвращеніи донесли, что фрегатъ ле-

житъ совсѣмъ на боку; воды въ немъ 7 футъ; на половинѣ онъ переломленъ, ибо шканцы отдѣлились отъ шкафута на 6 футъ, и что по видимому держится онъ окружающимъ его льдомъ, иначе совсѣмъ бы развалился. Въ слѣдствіе сего извѣщенія рѣшено было не имѣть съ нимъ никакого сообщенія. Но 10 числа поутру узналъ я, что Г. Антони, Лекарь, Ботсманъ, одинъ Мичманъ и 2 матроза опять отправились на фрегатъ, на которой они и прибыли; но къ несчастію не успѣли воротиться, ибо приливъ остановилъ ихъ; почему не чего имъ было дѣлать, какъ только остаться тамъ до слѣдующаго утра. Между тѣмъ около 10 часовъ ночи вѣтръ 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. Я опа-

саюсь, что вышеупомянутые офицеры погибли вмѣстѣ съ нимъ; если остается еще какая либо надежда, что они спаслись, то это на одно Провидѣніе, которое, сохранивъ насъ толь чудеснымъ образомъ, могло и ихъ спасти посредствомъ гребнаго судна или иначе, но я съ сожалѣніемъ долженъ сказать, что съ моей стороны не имѣю нималѣйшей причины думать, чтобъ они находились въ живыхъ (*).

(*) Они спаслись и прибыли въ Куксъ-гавенъ, и вотъ какимъ образомъ Провидѣніе избавило ихъ отъ погибели: Ледъ, окружившій фрегатъ, такъ плотно къ нему примерзъ и укрѣпился, что когда фрегатъ всплылъ, то онъ не отставалъ отъ него и отъ сильныхъ морозовъ сдѣлался еще крѣпче, и потому, поддерживая со всѣхъ сторонъ его, не допускалъ развалиться. Наконецъ принесло ледъ и фрегатъ къ мѣли у острова Балтрума, откуда Г. Антони съ своими товарищами достигъ до Куксъ-гавена. *Прим. Перев.*

„Прежде окончанія горестнаго сего повѣствованія, долгомъ своимъ считаю засвидѣтельствовать, что при семъ случаѣ какъ офицеры, такъ и нижніе чины поступали и дѣйствовали съ твердостію, мужествомъ, искуствомъ и повиновеніемъ, достойными Британскихъ Мореходцевъ.

„Имѣю честь быть и проч.

„Дж. Валлисъ.“

Крушеніе Англійскаго Остъ-Индскаго корабля Индостана, претерпѣнное Генваря 11, 1803 года, подлѣ Маргета.

Остъ-Индской Компаніи корабль Индостанъ въ 1248 тоновъ, подъ командою Капитана Бальстона, отправился изъ Гравезанда въ четвертое свое путешествіе 2 Генваря 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 числа онъ отправился далѣе съ противнымъ вѣтромъ; въ разныхъ мѣстахъ становился на якорь для ожиданія попутнаго теченія; прошелъ Норъ и 9 Генваря положилъ якорь на хорошемъ мѣстѣ въ Королевиномъ проходѣ, по близости банки, Веджь-сандъ именуемой. Въ сіе время дулъ крѣпкій вѣтръ отъ О, который, продолжая усиливаться, заставилъ ихъ того же вечера спустить брамъ-реи и брамъ-стеньги; послѣ чего корабль стоялъ покойнѣе.

10 числа приготовили они запасный якорь; а 11 числа поутру между 3 и 4 часовъ подорвало Плехтова канатъ и корабль понесло отливомъ къ мѣли. Тогда они тотчасъ отдали запасный якорь и выправили съ онымъ полтора каната. Теперь корабль, по видимому, стоялъ твердо и Лоцманъ на счетъ его не имѣлъ никакаго

опасенія, хотя онъ былъ весьма близко банки Веджь-сандъ.

Въ 4 часа пополудни Лоцманъ счелъ за нужное сняться 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 вертѣли шпиль, корабль ударился на мѣль. Теперь они увидѣли, что корабль дрейфовало скорѣе, нежели сколько подвертывали они канату, и что якорь тащился къ нему: корабль ударился на банку Веджь-сандъ и имѣлъ подъ собой $4\frac{1}{2}$ сажени глубины.

Лоцманъ тотчасъ велѣлъ отдать передніе паруса и какъ можно скорѣе поставить, чтобъ, уваливъ носъ, дать кораблю ходъ (*); но маневръ сей не

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

имѣлъ успѣха и корабль въ другой разъ ударился съ такою силою, что форъ-стеньга упала и повисла на такелажѣ; паденіемъ своимъ сбросила она за бордъ человѣка, который тотчасъ утонулъ.

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

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

Между тѣмъ корабль безпрестанно получалъ сильные удары и волненіе било въ оной съ большимъ стремленіемъ и даже часто на него валы входи-

ли. Въ слѣдствіе чего люди, работавшіе въ трюмѣ, почти были залиты и принужденными нашлись выйти на верхъ.

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 долѣе ихъ употреблять. Сигнальные выстрѣлы изъ пушекъ, для означенія бѣдствія, были производимы, пока могли еще найти для сего сухой порохъ; но какъ корабль въ сіе время находился около 8 миль отъ ближайшаго берега, и вѣтръ, ревущій можно сказать, дулъ тогда, то выстрѣлы ихъ и не были тамъ слышны; пламя же, какъ то послѣ оказалось, многіе видѣли. Компанейская яхта (*) прежде стояла на

(*) Остъ-Индская Компанія въ Англіи имѣетъ нѣсколько яхтъ, на которыхъ содержитъ искусныхъ лоцмановъ. Яхты

якорѣ въ небольшомъ разстояніи на вѣтрѣ у корабля; но когда буря чрезвычайно разсвирѣпѣла, то 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 отрубѣ стоялъ вверхъ, прислонившись къ борду корабля; а потому Боцманъ хотѣлъ употребить ее вмѣсто стрѣлы, чтобъ не допустить корабль повалиться. На сей конецъ началъ онъ прикайтовливать мачту къ шкафуту, но едва только успѣлъ онъ кабельтовъ продѣть въ два шлага, какъ мачта скользнула и упала въ воду.

Около полевины 9 часа усмотрѣли, что руль соскочилъ съ крючьевъ и отъ того румпелемъ все ломало на гондекѣ. Между тѣмъ волненіемъ изломало пере-

---

сіи провожаютъ и встрѣчаютъ въ Каналѣ богато-нагруженные Ея корабли и проводятъ ихъ узкими мѣстами.

Прим. Перев.

борки въ верхней шканечной каютѣ (*), боковыя галлереи и выломило въ конспапельской задній портъ, на которой Тимерманъ скоро успѣлъ прикололить планку, чтобъ вода не лилась сквозь оный.

Наконецъ усмотрѣвъ, что всѣ старанія спасти корабль были безполезны, служители хотѣли спустить гребныя суда; но какъ у нихъ одна только мачта оставалась, то предпріятіе сіе было сопряжено съ великимъ затрудненіемъ. Однакожъ посредствомъ форъ-сейталей и хватъ-талей они стали коекакъ спускать шлюпку; но оную залило въ туже минуту, какъ скоро вывели ее за бордъ и бывшій на ней человѣкъ едва было не погибъ. Ялъ, висѣвшій за кормою, какъ-то сорвался съ боканцевъ и наполнился водою. Послѣ

(*) На шканцахъ Остъ-Индскихъ кораблей, для удобности пассажировъ иногда дѣлается большая каюта, называемая у нихъ: Cuddy. *Прим. Перев.*

покушались спустить большой катеръ, но нашедшимъ тогда валомъ разбило его на двѣ части.

Послѣ сей неудачи офицеры приказали сдѣлать два плота изъ запаснаго рангоута, выстрѣловъ и другихъ бывшихъ на кораблѣ деревянныхъ вещей. Они положили большія деревья поперегъ корабля и снайтовили ихъ между собою сколько возможно крѣпче; потомъ поставили баркасъ въ такомъ положеніи, что онъ могъ, какъ имъ казалось, при нашествіи большаго вала, вмѣстѣ съ плотами, быть снесенъ на воду. Устроивъ все такимъ образомъ, Капитанъ, офицеры и нижніе чины усѣлись на плотахъ сколько возможно ближе другъ къ другу и схватились за найтовы; между тѣмъ другіе помѣстились въ баркасѣ и ожидали огромнаго вала, который спустилъ бы ихъ на воду. Прождавъ въ такомъ положеніи нѣсколько времени безъ успѣха, многіе опять сошли съ плотовъ, въ томъ числѣ Капитанъ и всѣ офи-

церы, кромѣ двухъ молодыхъ мичмановъ и Капитанскаго Секретаря. Двое первые связали себя вмѣстѣ на плоту и держались за конецъ найтова. На послѣдокъ пришелъ пагубный валъ, который сбросилъ на воду плоты и съ ними отъ 50 до 60 человѣкъ; барказъ же только до половины былъ сброшенъ, отъ чего онъ повисъ на корабельномъ бордѣ. Теперь открылось, что искавшіе своего спасенія, подвергли себя еще большей опасности; ибо плоты, будучи снесены съ деку, опустились на воду въ косвенномъ направленіи, отъ чего однимъ концемъ съ большимъ стремленіемъ глубоко они погрузились, и тогда изъ бывшихъ на нихъ людей нѣкоторые захлѣбнулись; другіе, не могши 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 снасти, висѣвшія около гротъ-мачты, что никакой надежды не было, чтобъ они

могли быть принесены къ берегу. На противъ они были подвержены всей свирѣпости волнъ, и несчастные, искавшіе на нихъ своего спасенія, теперь рады были оставить оные 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 15 матрозовъ. Прочіе же, держась за деревья, плоты составлявшія, спаслись или доплыли до корабля; а одинъ квартермейстеръ и матрозъ два часа находились на плоту и наконецъ были спасены.

Въ 12 часу корабль былъ уже подъ водою, кромѣ небольшаго мѣстечка на правой сторонѣ бака. Тогда Капитанъ, офицеры и всѣ другіе принуждены были размѣститься на форъ-марсѣ и по вантамъ, гдѣ только оставалось для нихъ убѣжище; ибо валы часто такъ высоко ходили, что захватывали 2 или 3 выбленки съ низу.

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

Одинъ бѣдный матрозъ изъ иностранцевъ былъ тогда болѣнъ и лежалъ въ своей койкѣ на гондекѣ дотолѣ, доколѣ вода не вынесла его въ форъ-люкъ. Нѣкоторые изъ матрозовъ, примѣтивъ его положеніе, вытащили его на верхъ, надѣли на него свое 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 напослѣдокъ онъ замерзъ.

Форъ-марса-рей висѣлъ впереди фока, а потому Капитанъ съ нѣкоторы-

ми другими спустился на него, чтобъ сколько нибудь укрыться отъ холоднаго вѣтра; а нѣкоторые подняли висѣвшій по мачтѣ гротъ-стеньги-стаксель и набросили его на себя кругомъ фокъ-вантъ для той же причины.

Въ семъ бѣдственномъ положеніи пробыли они 5 или 6 часовъ, ожидая каждую минуту, что фокъ-мачта свалится; притомъ волненіе и холодъ мучили ихъ ужаснымъ образомъ: даже на волосахъ у нихъ ледъ висѣлъ. Напослѣдокъ Богъ услышалъ мольбы ихъ: они увидѣли боатъ, съ люгарными парусами, пришедшій изъ Маргета къ нимъ на помощь.

На берегу видѣли пламя пушечныхъ выстрѣловъ въ тотъ вечеръ, когда Индостанъ сталъ на мѣль, но Маргетскіе лоцмана полагали, что онъ дѣлалъ сигналъ Компанейской яхтѣ. Впрочемъ вѣтръ и волненіе не позволяли ни одному судну выйти изъ гавани прежде полуночи; а тогда люгеръ Лордъ Нельсонъ, подъ управленіемъ шестнатцати

отважныхъ молодцевъ, въ числѣ коихъ и хозяинъ онаго, Бродерсъ, находился, съ опасностію для своей жизни, отвалили отъ пристани. Къ кораблю же подъѣхали они скоро послѣ 2 часовъ ночи, нимало не думая найти его въ такомъ бѣдственномъ положеніи.

Сначала они полагали, что яхта спасла экипажъ; но сколь велико было удивленіе ихъ, когда, подошедъ ближе къ кораблю, разсмотрѣли что-то чернѣвшееся на вантахъ и марсѣ и узнали, что это были люди. Лишь ботъ приближился на такое разстояніе, что можно слышать, то несчастные погибающіе испустили страшный вопль, который заставилъ содрогнуться сихъ неустрашимыхъ мореходцевъ, привыкшихъ самую смерть встрѣчать безъ ужаса. Они смѣло подходили къ потонувшему кораблю, но съ осторожностію, и каждый разъ спасали по нѣсколько человѣкъ. Одни хватались за ванты люгера, другіе прыгали въ него съ баку или крамболовъ; такимъ обра-

зомъ 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, покушаясь скочить на люгеръ, зацѣпился за какую-то снасть и упалъ въ воду; но одинъ изъ людей на люгерѣ поймалъ его багромъ за кафтанъ, который однакожъ изорвался и багоръ выскочилъ. Напослѣдокъ какимъ-то способомъ его спасли. Г. Бриско, будучи весьма тучный человѣкъ, 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 судовщи-

ка опасаться, чтобъ не проломить люгера, а потому онъ и удалился до разсвѣта, оставивъ на кораблѣ около 30 человѣкъ. Послѣ Компанейская яхта спасла и остальныхъ, только два человѣка лишились жизни: оба замерзли, а многіе ознобили нѣкоторые члены.

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

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

Цѣна всего груза, бывшаго на кораблѣ Индостанѣ, простиралась до 70.000 фунтовъ стерлинговъ (**);

(*) 3.000 рублей серебромъ. *Прим. Перев.*

(**) 400.000 рублей серебромъ. *Прим. Перев.*

въ числѣ прочихъ товаровъ находилось около 45 тысячь унцій серебра въ слиткахъ, принадлежавшаго частнымъ людямъ; оное было погружено на *фрактъ*.

Вскорѣ послѣ отбытія людей съ корабля, онъ совсѣмъ развалился, но съ помощію терпѣнія и предпріимчивости мореходцевъ изъ Маргета и другихъ портовъ, значительная часть груза была вынута изъ воды и въ числѣ прочаго 11 тысячь Испанскихъ піястровъ. (*).

(*) Если бы лоцманъ не присовѣтовалъ и Капитанъ не согласился въ потьмахъ сниматься съ якоря, то очень вѣроятно, что корабль могъ отстояться и не погибъ бы. Ибо, по ночамъ въ узкомъ мѣстѣ и притомъ еще въ крѣпкій вѣтръ и большое волненіе сниматься съ якоря весьма опасно, какъ потому, что трудно скоро дать ходъ кораблю, когда его станетъ дрейфовать, такъ и по той причинѣ, что при большомъ волненіи невозможно по лоту узнать, когда якорь

Крушеніе Англійскаго фрегата Трибуна, приключившееся у береговъ Галифакса въ Новой Шкоціи, въ Ноябрѣ 1797 года.

Трибунъ (La Tribune) былъ одинъ изъ лучшихъ фрегатовъ въ Англійскомъ Королевскомъ флотѣ; онъ имѣлъ 44 пушки и былъ недавно взятъ у Французовъ Капитаномъ Вилліамсомъ на фрегатѣ Юникорнѣ. Сентября 22, 1797 года, отправился онъ, подъ командою Капитана Баркера, изъ Торбея съ конвоемъ въ Квебекъ и Нюфоундъ-ландъ. Въ широтѣ 49° 14′, долготѣ 17° 22′, онъ встрѣтился и говорилъ съ военнымъ кораблемъ Экспериментомъ, шедшимъ

подергиваетъ и корабль назадъ подается; предметовъ же кругомъ не видать. Слѣдовательно если, при такихъ обстоятельствахъ, необходимо нужно будетъ перемѣнить мѣсто, то безопаснѣе, приготовивъ шпрингъ на канатъ, отрубить якорь; ибо гораздо лучше лишиться одного якоря, чѣмъ подвергать весь корабль и экипажъ опасности. *Прим. Перев.*

изъ Галифакса; а 10 Октября въ широтѣ 46° 16′, долготѣ 32° 11′, разлучился съ своимъ конвоемъ.

Въ слѣдующій четвергъ (*) около 8 часовъ утра открылась имъ Галифакская гавань, къ которой при вѣтрѣ отъ OSO приближились они весьма скоро. Тогда Капитанъ Баркеръ предложилъ Штурману лечь въ дрейфъ и дождаться лоцмана; но Штурманъ сказалъ ему, что онъ однажды съ 44 пушечнымъ фрегатомъ лавировалъ въ сію гавань и часто въ ней бывалъ, слѣдовательно въ лоцманѣ никакой надобности не настояло и тѣмъ болѣе, что вѣтръ дулъ попутный. Положась на сіи увѣренія, Капитанъ Баркеръ по-

---

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

Прим. Перев.

шелъ въ свою каюту, чтобъ приготовить нѣкоторыя бумаги, кои хотѣлъ онъ взять съ собою на берегъ. Между тѣмъ Штурманъ, понадѣясь на одного негра, принадлежавшаго прежде къ сему порту, взялъ на себя препровожденіе фрегата въ гавань. Около полудня онъ такъ близко подшелъ къ мѣлямъ мыса Трама, что Штурманъ испугался и тотчасъ послалъ за штурманскимъ помощникомъ Галвинымъ, который тогда былъ не здоровъ и находился на низу. Лишь онъ вышелъ на верхъ, какъ Лотовой съ русленъ закричалъ: „*По лоту пять сажень!*“ а Негръ въ тоже время командывалъ: „*Такъ держи!*“ Галвинъ взошелъ на одну изъ карронадъ, чтобъ осмотрѣть положеніе фрегата, а Штурманъ въ сіе время, бѣгая взадъ и впередъ въ большомъ замѣшательствѣ, схватился за штурвалъ и хотѣлъ класть руль на бордъ, чтобъ поворотить чрезъ фордевиндъ; но прежде нежели сіе было сдѣлано, фрегатъ сталъ на мель. Ка-

питанъ Баркеръ, вышедъ въ ту же минуту на верхъ, укорялъ Штурмана, что онъ потерялъ фрегатъ и, увидѣвъ Галвина на шканцахъ, замѣтилъ, какъ ему не стыдно, знавши входъ, допустить Штурмана, что онъ поставилъ ихъ на мель; но сей извинялъ себя тѣмъ, что онъ лишь вышелъ на верхъ и не успѣлъ еще осмотрѣться.

Тотчасъ сдѣланъ былъ сигналъ, означающій бѣдствіе, на которой тогда же отвѣчали съ крѣпостей и съ находящихся въ гаванѣ кораблей и немедленно послѣ отвалили отъ нихъ гребныя суда; боты изъ крѣпостей и одинъ изъ морскаго арсенала скоро къ нимъ пріѣхали, а корабельныя шлюпки, не смотря на всѣ ихъ 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, отъ чего около половины десятаго часа вечера фрегатъ тронулся; а въ 9 часовъ снятъ завозами съ мѣли. Ударами на мѣли отбило у него руль и члены до того повредило, что въ трюмѣ было 7 футъ воды; но при помощи всѣхъ нашихъ помпъ, приведенныхъ въ дѣйствіе, она стала уменьшаться. Снявшись съ мѣли, Капитанъ, по совѣту Г. Ракома, Боцмана, прибывшаго на Адмиралтейскомъ боту, приказалъ положить Плехтъ; но какъ насъ стало съ него дрейфовать, то и велѣлъ онъ отрубить канатъ и поднять кливеръ и форстеньги-стаксель, чтобъ посредствомъ ихъ править; но въ самое сіе время крѣпкій вѣтръ SO началъ вдругъ усиливаться и потащилъ фрегатъ къ западному берегу. Вскорѣ послѣ отдали Дагликсъ и срубили бизань-мачту, тогда глубина была 13 сажень.

Въ 10 часовъ ночи замѣтили, что помпы не успѣвали отливать воду и тогда служители потеряли всю надеж-

ду спасти фрегатъ и жизнь свою. При 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 часа 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 никакой возможности. Данлопъ, одинъ изъ спасшихся при семъ кораблекрушеніи, объявилъ, что около половины одинатцатаго часа, сколько онъ могъ припомнить, одинъ изъ матрозовъ, бывшихъ на низу, 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 форъмарсъ и взглянувъ на шканцы, увидѣлъ Капитана Баркера, стоявшаго на шкафутѣ, который, посмотрѣвъ въ воду, въ туже минуту закричалъ, чтобъ готовили ялъ. По сему приказанію Порутчикъ морскихъ солдатъ бросился на корму, какъ Данлопъ полагаетъ, съ тѣмъ, чтобъ велѣть готовить ялъ, прежде еще сего спущенной на воду; но въ сію 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 страшно, а теперь превратилось въ самое ужасное: болѣе 240 человѣкъ, кромѣ женщинъ и дѣтей, носились по волнамъ, употребляя послѣднія усилія въ борьбѣ съ Смертію, которая ихъ одного послѣ другаго пожирала въ глубинѣ морской.

Данлопъ взлезъ на форъ-марсъ, а штурманскій помощникъ Галвинъ съ неимовѣрнымъ трудомъ и опасностію достигъ гротъ-марса; когда фрегатъ сталъ погружаться онъ былъ на низу 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 онъ нырнулъ глубоко въ воду и тѣмъ заставилъ ихъ пустить его. Тогда онъ опять поднялся, доплылъ до гротъ-вантъ и, взошедъ на марсъ, сѣлъ въ привязанной къ топу большой сундукъ, въ которомъ хранилось абордажное оружіе (*).

(*) Сей случай и безчисленное множество

Изъ показаній Галвина и Данлопа видно, что около ста человѣкъ находилось на вантахъ, сарвеняхъ 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, ушибами причиняемой, продолжались во всю ночь; но они постепенно становились менѣе, по мѣрѣ того, какъ люди погибали, и къ

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

Прим. Перев.

утру были уже весьма слабы; ибо очень не многіе остались въ живыхъ.

Около полуночи гротъ-мачта упала и погрузила въ воду всѣхъ бывшихъ на ея марсѣ и вантахъ: числомъ около 40 человѣкъ, изъ коихъ только 10 добрались опять до марса, который легъ на гротъ-рей и вмѣстѣ съ мачтой и реемъ крѣпко прицѣпился къ фрегату посредствомъ разныхъ снастей. Изъ сихъ десяти человѣкъ поутру только четверо остались въ живыхъ. На форъ-марсѣ также было 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 сіи несчастные получили отъ тринатцати лѣтняго мальчика, который около 11 часовъ слѣдующаго утра осмѣлился одинъ самъ собою подъѣхать къ нимъ изъ вышепомянутой бухты. Сей юноша, съ большимъ трудомъ и чрезвычайною опасностію, подъѣхалъ такъ близко къ форъ-марсу, что могъ взять двухъ человѣкъ къ себѣ на лодку: болѣе она помѣстить не могла. При семъ случаѣ Данлопъ и другой, Монро, показали примѣрную неустрашимость и благородство души: они двое только въ сію гибельную ночь сохранили присутствіе духа и тѣлесныя силы и старались утѣшать и ободрять несчастныхъ своихъ товарищей, и потому они могли бы прежде всѣхъ сѣсть въ лодку и спасти себя; и тѣмъ удобнѣе, что другіе ихъ два товарища были такъ слабы, что встать не могли. Сіи послѣдніе лежали на марсѣ и желали только, чтобъ ихъ не трогали, рѣшась по видимому умереть въ семъ положеніи;

но сіи сострадательные люди, ни мало неколеблясь, 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 симъ 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 приближиться; за нимъ однакожъ отправились четверо изъ матрозовъ, спасшихся на ялѣ, и нѣсколько береговыхъ боповъ. Ихъ соединеннымъ стараніемъ шесть человѣкъ были спасены, и такъ изъ всего экипажа фрегата Трибуна спаслись только 12 человѣкъ.

Крушеніе Англійскаго трехъ-дечнаго корабля Короля Георга, приключившееся на Портсмутскомъ Рейдѣ, Августа 19, 1782 года.

Когда воинъ умираетъ въ сраженіи, то честь, заставляющая его ис-

кать славы и презирать опасность, коей онъ подвергается, нѣкоторымъ образомъ уменьшаетъ скорбь его родственниковъ и друзей; но ни чего 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 оная 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 ватерлиніи, и полагали, что оная происходила отъ поврежденія обшивки; а потому рѣшено было, дабы не терять

напрасно времени, починить оную на рейдѣ; въ тоже время признали за нужное перемѣнить трубу, устроенную для впущенія воды въ корабль, когда нужно мыть палубы и проч., ибо оная была повреждена. На сей конецъ хотѣли корабль накренить, почему большая часть пушекъ были передвинуты съ одной стороны на другую; но какъ ни офицеры, ни служители не ожидали, чтобъ корабль такъ много отъ сего повалился, то и не думали заткнуть шпигаты нижняго дека, въ которые нѣсколько времени вода пробиралась непримѣтнымъ образомъ. Когда примѣчена была опасность, въ коей корабль находился, тогда большая часть служителей обѣдали, и хотя въ ту же минуту ударили тревогу, чтобъ люди выбѣжали и поставили его прямо, но уже было поздо. Чрезъ нѣсколько минутъ онъ повалился совсѣмъ на бокъ; въ тоже время остальныя пушки, ядры и другія тягости, упавши на одну сторону, ускорили гибель корабля,

и онъ пошелъ на дно, прежде нежели успѣли сдѣлать сигналъ бѣдствія.

Въ сію злощастную минуту болѣе 1200 человѣкъ находилось на кораблѣ, включая въ то число до 250 женщинъ и дѣтей, большею частію принадлежащихъ матрозамъ. Служители, находившіеся тогда на вахтѣ, числомъ около 230 человѣкъ, почти всѣ спасены гребными судами, присланными со всевозможною поспѣшностію съ кораблей, стоявшихъ по близости Георга. Онѣ однакожъ не вдругъ могли оказать свою помощь; ибо на томъ мѣстѣ, гдѣ корабль погрузился и на нѣкоторое разстояніе кругомъ его, такое толкучее, на пучину похожее, волненіе произошло, что никакое гребное судно, безъ крайней опасности, не могло войти въ оное въ продолженіе нѣсколькихъ минутъ. Около 70 человѣкъ всплыли послѣ погруженія корабля и были спасены: въ числѣ ихъ находились 4 лейтенанта и 11 женщинъ, а прочіе были матрозы.

Одинъ изъ офицеровъ, такимъ образомъ спасенныхъ, былъ лейтенантъ Дурамъ; къ счастію онъ находился тогда на вахтѣ: увидѣвъ, что корабль утопаетъ, онъ сбросилъ съ себя мундиръ и вылезъ на бордъ. Лишь корабль погрузился, то водою снесло его и онъ остался на поверхности между плавающими людьми и койками. Въ это время ухватился за его жилетъ утопающій солдатъ, который своею тяжестію нѣсколько разъ увлекалъ его въ воду. Тщетный былъ бы трудъ убѣждать сего человѣка, чтобъ онъ пустилъ его, и такъ онъ, охвативши ногами попавшуюся ему койку, растягнулъ одною рукою жилетъ, вытянулъ руки вверхъ и потомъ повернулся головою въ низъ, тогда солдатъ и съ жилетомъ пошелъ на дно; а онъ выплылъ на верхней такелажъ одной изъ мачтъ, откуда и взятъ былъ на гребное судно.

При семъ нечаенномъ и ужасномъ происшествіи около 900 человѣкъ поги-

бло, въ числѣ коихъ находился Контръ-Адмиралъ Кемпенфелдъ, коего флагъ на семъ кораблѣ былъ поднятъ: онъ былъ сынъ Подполковника Кемпенфелда, Шведскаго уроженца, коего нравственныя черты описаны въ Зрителѣ Міра (*) подъ именемъ Капитана Сентри.

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

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

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

(**) Изъ описанія видно, что сіе несчастное и до того неслыханное происшествіе

Крушеніе Англійскаго Остъ-Индскаго корабля Графа Абергавени, подъ начальствомъ Капитана Джона Вортсворта, случившееся у Мыса Портланда, гдѣ онъ потонулъ на глубинѣ 20 сажень, Февраля 5, 1805 года.

Всеобщее сожалѣніе, возбуждаемое недавно случившимся кораблекрушені-

---

случилось отъ крайняго небреженія и безпечности 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 всемъ 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 непремѣнное правило, чтобъ подъ парусами или на якорѣ въ свѣжій вѣтръ, имѣть по человѣку у каждаго порта, а въ тихій по одному человѣку

емъ корабля Графа Абергавени, заставило насъ сообщить нашимъ читателямъ подробное описаніе сего горестнаго происшествія: оно большею частію составлено изъ показаній, отобранныхъ въ Главномъ Остъ-Индскомъ Правленіи отъ Корнета Бургоина Королевскаго 8 полка Легкихъ Драгунъ и отъ Г. Гилпина, четвертаго офицера сего корабля, которые были въ числѣ не многихъ спасшихся при крушеніи онаго, и изъ другихъ достовѣрныхъ источниковъ.

Остъ-Индскій корабль Графъ Абергавени, подъ начальствомъ Капитана Вортсворта, отправился изъ Портсмута 1 Февраля 1805 года, вмѣстѣ съ 4 другими Остъ-Индскими же кораблями,

---

у двухъ портовъ, и люди сіи отнюдь не смѣли бы отходить отъ своихъ постовъ. Скажутъ, что такіе случаи могутъ быть весьма рѣдки; правда, что они очень необыкновенны; но за тѣмъ когда уже случатся, то какія послѣдствія бываютъ? *Прим. Перев.*

подъ конвоемъ Королевскаго корабля Веймута, надъ коимъ начальствовалъ Капитанъ Дрейперъ.

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

Морскихъ чиновъ и матрозовъ	160.
Королевскихъ и Компанейскихъ войскъ	159.
Пассажировъ за Капитанскимъ столомъ	40.
Пассажировъ за столомъ 3го офицера	11.
Китайцевъ	32.
Всего —	402,

Идучи сквозь проходъ, Нидельсъ именуемый (*), къ несчастію, разлучи-

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

лись они съ конвоемъ; въ слѣдствіе чего флотъ (**) почти весь слѣдующій день лежалъ въ дрейфѣ; но не дождавшись корабля Веймута, пошли они подъ малыми парусами къ ближайшему порту, въ надеждѣ тамъ соединишься съ конвоемъ, который и 5 числа не былъ видѣнъ; а потому рѣшено было дожидаться его на Портландскомъ Рейдѣ и тѣмъ болѣе, что вѣтръ начиналъ дѣлаться неблагопріятнымъ. На сей конецъ старшій изъ командировъ, Капитанъ Кларкъ корабля Вексфорда (***), сдѣлалъ сигналъ, всѣмъ кораблямъ взять лоцмановъ и итти на вышепомянутый рейдъ.

(*) Здѣсь видно, что конвой состоялъ не изъ однихъ Остъ-Индскихъ кораблей, чего въ началѣ однакожъ не сказано.

Прим. Перев.

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

Абергавени, взявъ лоцмана въ 4 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 оной, тѣмъ труднѣе было управлять имъ, и наконецъ бросило его на каменья, находящіеся у мыса Портланда въ разстояніи 2 миль отъ берега. Корабль стоялъ на каменьяхъ около часа; въ сіе время било его страшнымъ образомъ, такъ, что офицеры и служители едва могли на ногахъ держаться. Въ 4 часа удары стали слабѣе, а минутъ чрезъ 15 послѣ того корабль сошелъ съ каменьевъ. Тотчасъ поставили паруса съ намѣреніемъ войти въ первую гавань; ибо въ кораблѣ открылась большая течь, которая однакожъ скоро до того наполнила корабль водою, что онъ пересталъ слушать руля. Тогда сдѣлали 20 пушечными выстрѣлами сигналъ, означающій бѣдствіе; но Капитанъ не считалъ корабль въ

такой опасности, чтобъ нужно было прибѣгнуть къ гребнымъ судамъ, ибо вѣтръ былъ умѣренный и онъ находился по близости береговъ и конвоя.

Наконецъ въ 5 часовъ вечера течь такъ усилилась, что помпы не успѣвали отливать воду. Гандсъ-помпы при началѣ уменьшили оную на 6 дюймовъ; но скоро послѣ того прибыла она вдругъ отъ 6 до 8 футъ, не смотря на все возможное усиліе людей, дѣйствовавшихъ помпами. И какъ при всемъ стараніи экипажа, не было возможности съ успѣхомъ отливать воду, а ночь наступала, отъ чего положеніе находившихся на кораблѣ было крайне опасно, и тѣмъ болѣе, что въ самое то же время нашли, что онъ потерпѣлъ большія поврежденія прямо подъ помпами. Всѣ до одного человѣка по очереди трудились при отливаніи воды помпами и ведрами. Въ 8 часовъ положеніе ихъ сдѣлалось еще ужаснѣе; ибо тогда примѣтили, что невозможно было спасти корабль, который на-

чалъ уже понемногу погружаться въ воду. Между тѣмъ они безпрестанно палили сигнальныя пушки. Комисаръ, третій офицеръ и 6 человѣкъ матрозовъ немедленно были посланы на берегъ для извѣщенія жителей о положеніи, въ коемъ корабль находился. Въ сіе время пріѣхалъ лоцманскій ботъ, на которомъ пять пассажировъ, въ числѣ коихъ была одна дѣвица, отправились на берегъ, не взирая на большое волненіе, которое угрожало имъ ежеминутною гибелью.

На нѣсколько минутъ вниманіе экипажа было обращено на суда, которыя оставляли корабль; но скоро сіи несчастные опять стали помышлять о своемъ собственномъ положеніи; ибо поднявшаяся въ сіе время страшная зыбь лишила ихъ всѣхъ способовъ избавить корабль отъ потопленія. Всякой теперь уже былъ увѣренъ въ неминуемой гибели, и потому, не смотря на всѣ старанія офицеровъ, по кораблю сдѣлалось большое замѣша-

тельство и смятеніе, коль скоро служители узнали, что онъ тонетъ. Въ 10 часовъ ночи нѣкоторые изъ матрозовъ просили водки и когда имъ въ этой прозьбѣ отказали, то они силою хотѣли взять и бросились въ трюмъ, гдѣ крѣпкіе напитки хранились. Однакожъ офицеры, которые ни на минуту въ семъ отчаянномъ положеніи не забывали своего достоинства и вели себя съ примѣрнымъ равнодушіемъ и твердостію до самаго конца ихъ бѣдствія, скоро отразили сихъ дерзкихъ людей. Одинъ изъ офицеровъ, коему приказано было караулить трюмъ, находился при входѣ въ оной съ заряженными пистолетами и не позволялъ никому войти въ него. Въ то время, когда вода лилась въ корабль со всѣхъ сторонъ, матрозы, будучи не въ состояніи силою удовлетворить своему желанію, просили караульнаго офицера изъ милости дать имъ водки, увѣряя, что менѣе, чѣмъ чрезъ часъ они всѣ равны будутъ, ибо пьяные и трезвые смѣша-

ются вмѣстѣ на днѣ морскомъ. Однакожъ офицеръ сей строго исполнялъ свой долгъ, при самыхъ послѣднихъ своихъ минутахъ отказалъ имъ и совѣтовалъ умереть по Христіянски, если уже Богу угодно лишить ихъ жизни.

Въ половинѣ одиннатцатаго часа вода выступила на кубрикъ. Теперь всѣ съ нетерпѣніемъ ожидали гребныхъ судовъ съ берегу. Многіе жалѣли, что не уѣхали на тѣхъ, кои прежде отправились. Всевозможное усиліе и безпрестанная работа нужны были, чтобъ удержать корабль на водѣ до прибытія гребныхъ судовъ. Къ несчастію случилось еще то, что въ ужасномъ смятеніи и безпокойствѣ не успѣли въ свое время спустить корабельныхъ шлюпокъ на воду, которыя могли бы весь экипажъ спасти. Въ 11 часовъ Роковой валъ ударилъ въ корабль, который отъ сего удара сильно покачнулся и почти мгновенно пошелъ на дно въ 2 миляхъ отъ Веймутскаго берега. Онъ потонулъ,

имѣя подъ носовою частію 12 сажень глубины. Опускаясь на дно онъ много накрѣнился, но послѣ сталъ прямо и верхи мачтъ были надъ водою. Многіе схватились за деревья запаснаго рангоута и носились на оныхъ по волнамъ; но большая часть ушли на ванты. Между тѣмъ нѣкоторые отъ сильнаго потрясенія корабля, когда въ него ударилъ валъ, не могли удержаться, а другіе не успѣвали по вантамъ уйти отъ воды, потому, что корабль съ большою скоростію погрузился: изъ сихъ тѣ и другіе погибли. Отъ сего мѣста въ нѣсколькихъ миляхъ претерпѣлъ кораблекрушеніе Англійскій Остъ-Индскій корабль Галевель.

Когда корабль сталъ на дно, тогда около 180 человѣкъ находились на такелажѣ и на марсахъ; ужасъ ихъ положенія превосходилъ всякое описаніе; нижніе реи только были надъ водою и чрезъ оные ходили валы; притомъ же ночь была чрезвычайно холодная съ морозомъ. Чрезъ полчаса послѣ сего нес-

часпія лучь надежды оживилъ ихъ: они услышали, что бота къ нимъ приближались и увѣрены были въ ихъ помощи; но къ величайшему своему ужасу, скоро узнали, что надежда ихъ была напрасна, ибо на крикъ и призываніе ихъ ни одинъ изъ ботовъ не подшелъ къ нимъ на помощь. Шумъ, судами сими на водѣ производимой, постепенно утихая, скоро вовсе изчезъ; 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 нибудь изъ своихъ товарищей на волнахъ, борющагося со Смертію и на конецъ въ изнеможеніи утопающаго.

Около сего времени усмотрѣли они одномачтовый шлюпъ, который къ счастію, слышавъ ихъ сигнальные выстрѣлы, пришелъ къ нимъ на помощь и сталъ подлѣ корабля на якорь. Вѣтръ

теперь дулъ умѣренно и терпѣвшіе кораблекрушеніе ожидали скоро своего избавленія. Со шлюпа ботъ три раза подходилъ къ мачтамъ и всякій разъ бралъ по 20 человѣкъ. Порядокъ и равнодушіе, какое наблюдалъ при семъ случаѣ экипажъ, заслуживаютъ удивленіе и похвалу: безъ замѣшательства и хладнокровно люди садились въ ботъ одинъ послѣ другаго, по назначенію и вызову своихъ офицеровъ. Когда думали, что уже всѣ были спасены, то увидѣли человѣка на марсѣ, ему нѣсколько разъ кричали, но онъ не отвѣчалъ; Г. Гилпинъ подъѣхалъ къ нему и нашелъ сего человѣка почти совсѣмъ замерзшаго. Онъ взялъ его съ собою: это былъ сержантъ 22 полка. Всевозможное попеченіе было приложено спасти ему жизнь, но тщетно: онъ умеръ спустя 12 часовъ по прибытіи на берегъ.

Шлюпъ, забравши всѣхъ людей съ мачтъ, отправился въ Веймутъ; но не много отойдя, усмотрѣлъ за кормою

старшаго офицера Багота, почему тотчасъ легъ въ дрейфъ; но сей великодушный молодой человѣкъ, не заботясь о своей жизни, которую онъ въ сіе время навѣрно 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 сей человѣколюбивый офицеръ лишился жизни напрасно. Шлюпъ оставилъ погибшій корабль около 2 часовъ ночи и, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, скоро пришелъ въ портъ, гдѣ по справкѣ нашлось, что изъ 402 человѣкъ, бывшихъ на кораблѣ, только 139 спаслись!

При разсвѣтѣ Февраля 6, изъ Веймута были видны стенги потонувшаго корабля. Въ продолженіе времени,

которое бѣдствующіе находились на мачтахъ, корабль сѣлъ по видимому на 8 сажень, а поупру былъ гораздо ниже; изъ сего заключили, что онъ опустился на дно, состоящее изъ ила. Капіеръ Грейгоундъ тотчасъ былъ посланъ на стражу къ кораблю; но уже проворные люди, прежде его прибытія, успѣли украсть много такелажу со стенегъ и мачтъ. 7 числа корабль находился точно въ такомъ состояніи, въ какомъ онъ потонулъ. Прямое положеніе онаго приписываютъ чрезвычайно тяжелому грузу, ибо на низу большею частію положена была фаянсовая посуда. Полный грузъ сего корабля стоилъ 200.000 фунтовъ стерлинговъ, опричь 275,000 унцій Испанскихъ піястровъ. Онъ былъ одинъ изъ богатѣйшихъ кораблей, когда либо отправленныхъ въ Индію, и вмѣстительностію превосходилъ всѣхъ кромѣ Ганжеса, ибо содержалъ 1500 тоновъ.

Спаслось съ него около 80 офицеровъ и матрозовъ, 11 пассажировъ, 15

Китайцевъ, 5 (изъ 32) кадетъ (*) и 45 рекрутъ. Капитанъ утонулъ вмѣстѣ съ кораблемъ, не желая пережить потерю толь великаго капитала, ему ввѣреннаго. Поступки его во все время бѣдственнаго сего происшествія весьма 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 своимъ въ путешествіе. Онъ былъ чрезвычайно кроткій человѣкъ; въ поступкахъ своихъ былъ столь тихъ и скроменъ, что сослуживцы его дали ему названіе Философа. Коль скоро корабль сталъ погру-

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

жаться, то старшій офицеръ Г. Багопъ, вышедъ на шканцы, сказалъ Капитану, что всѣ труды и усилія ихъ напрасны: корабль тонетъ. Тогда Капитанъ Ворпсвортъ, безъ сомнѣнія ожидавшій уже сего извѣстія, посмотрѣвъ пристально ему въ глаза, слабымъ голосомъ отвѣчалъ: „пусть онъ тонетъ! да будетъ воля Божія!“ Сіи были послѣднія его слова и съ сей минуты онъ пребылъ неподвиженъ. Вскорѣ послѣ корабль утонулъ; многіе изъ экипажа, взбираясь на ванты, уговаривали его послѣдовать за ними; но онъ не внималъ ихъ убѣжденіямъ, и погибъ! (*)

(*) Два обстоятельства, при семъ кораблекрушеніи случившіяся, непонятны и требуютъ поясненія. Одно: почему не положили якоря, когда вѣтръ стихъ и корабль стало теченіемъ нести къ каменьямъ; глубина же позволяла это сдѣлать? А другое: за чѣмъ люди тотчасъ не оставили корабль, коль скоро увѣрились въ невозможности спасти

Крушеніе Англійскаго военнаго шлюпа Пирпойса, подъ командою Лейтенанта Фоулера, претерпѣнное въ Южномъ Великомъ Океанѣ на Коральномъ Рифѣ, Августа 17, 1803 года.

Сначала экипажъ, претерпѣвшій въ послѣдствіи кораблекрушеніе на

его? Первое не сдѣлано потому, что было бы безполезно, 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, дабы не навлечь на себя нарѣканія Компаніи, и послѣ, лишась мѣста, не умереть съ голоду. Ибо въ Англіи, также какъ и въ другихъ земляхъ, есть, хотя можетъ быть не такъ много, такіе *храбрые* люди, которые въ опасности готовы первые отъ нее подалѣе убраться; а какъ бѣда пройдетъ, то станутъ разсуждать, что худо было поступлено; въ такомъ положеніи можно было бы лучше сдѣлать; смѣлѣе поступить; рано отчаялись и проч. и проч. *Прим. Перев.*

шлюпѣ Парпойсѣ, служилъ на военномъ суднѣ Инвестигаторѣ, 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. Прошедъ съ большимъ трудомъ и опасностію тѣ пространные рифы, которые нѣкоторымъ образомъ служатъ предѣломъ и оградою Южнаго Новаго Валиса со стороны Океана, вошли они въ Великій Океанъ, гдѣ не имѣли никакой трудности, доколѣ не достигли острововъ Маррея; а тутъ встрѣтились имъ рифы, сквозь которые однимъ проходомъ, по счастію оказавшимся безопаснымъ, пришли они благополучно къ островамъ Принца Валійскаго.

Въ началѣ Ноября вошли они въ заливъ Карпентарію на восточной 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 оную разсохшим-

ся 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 нашлось, что судно совершенно сгнило и что по мнѣнію Шпурмана 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, то судну ихъ сдѣланъ былъ строжайшій осмотръ, по которому оказалось, что оно до того сгнило, что и чинить его невозможно, и потому къ немалому огорченію экипажа и противъ его чаянія, прежде нежели половина предназначеннаго ему путешествія была совершена, назначили оный на шлюпъ Парпойсъ, чтобъ возвратиться на немъ въ Англію.

Сей шлюпъ, прежде бывшій Испанскимъ Пакетъ-ботомъ, купленъ Англійскимъ Правительствомъ отъ взявшихъ

его и обращенъ въ транспортъ для употребленія въ Колоніи Новаго Южнаго Валиса. Три года было тому назадъ, какъ онъ оставилъ Англію, слѣдовательно также имѣлъ нужду въ исправленіи, и какъ шлюпъ Буфало въ сіе время находился тамъ же, то Правитель Колоніи Кингъ назначилъ Парпойсъ для отвоза въ Европу экипажа Инвестигатора и начальство надъ онымъ дано тому же командиру, Лейтенанту Фоулеру. Въ то самое время два судна Катонъ и Бриджь-ватеръ, оба изъ Лондона, находились въ бухтѣ Сидней и приготовлялись, по здачѣ казеннаго груза, итти въ Бомбей.

Вмѣстѣ съ сими двумя судами, изъ коихъ первымъ начальствовалъ Капитанъ Паркъ, а вторымъ Палмеръ, отправился изъ порта Джаксона шлюпъ Парпойсь, Августа 10, 1803 года.

До 17 числа ничего примѣчательнаго не случилось, а сего дня послѣ полудня Катонъ увидѣлъ открытую Банку, о которой далъ знать сигналомъ

шлюпу Парпойсу. Шлюпъ тотчасъ сталъ править къ банкѣ, но черезъ короткое время опять занялъ свое мѣсто и пошелъ прежнимъ курсомъ. Находясь теперь въ предѣлахъ пасадовъ они имѣли свѣжій, постоянный вѣтръ, съ коимъ быстро подавались къ Сѣверу; но около 10 часовъ того же вечера усмотрѣли буруны и тотчасъ съ баку закричали на шканцы: „*Бурунъ передъ носомъ!*“

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

Положеніе ихъ теперь было крайне опасно: шлюпъ не могъ поворотить, сигнала предстоящей гибели сдѣлать

не успѣли. Шлюпъ свой видѣли они въ *толкущейся* водѣ (*); да и другія два судна скоро къ бурунамъ приближались и они уже вовсе отчаялись въ спасеніи.

Ночь была темна и облачна и вѣтръ дулъ довольно крѣпко. Парпойсъ шелъ подъ фокомъ и двурифляными марселями. Служители онаго, бывши между подобными рифами въ прошломъ году,

---

(*) Сіе выраженіе непонятно, но я не могъ придумать лучшаго для означенія того, что Англичане называютъ Broken Water. Ихъ морской языкъ такъ богатъ, что они многія вещи и дѣйствія означаютъ однимъ или двумя словами, для изъясненія коихъ намъ надобно употребить нѣсколько строкъ. Broken Water означаетъ толкучее 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.

очень хорошо знали ихъ свойства, а потому нималѣйшей не имѣли надежды спасти себя; но къ счастію 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, такое пространство занимающія, что теченіе едва примѣтно. При сшеченіи 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 возможныя 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 желаемаго сигнала другимъ судамъ, они, поднявъ передніе стаксели и положивъ руль на вѣтръ

на бордъ, стали поворачивать чрезъ фордевиндъ и въ тоже время, изорвавъ книгу, зажгли листы ея въ разныхъ мѣстахъ навѣтренныхъ русленей, производя между тѣмъ громкій крикъ.

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

Въ самое то время какъ экипажъ Парпойса смотрѣлъ на Бриджь-ватеръ, бывшій уже внѣ опасности, и на Катонъ погибающій, ихъ шлюпъ уклонялся носомъ подъ вѣтръ, и когда онъ лежалъ уже въ параллель протяженію

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

Первый ударъ былъ легокъ, но слѣдующая волна бросила его съ величайшею силою, произвела по всему судну страшный трескъ, и положила его совсѣмъ на бокъ, сломавъ въ тоже время фокъ-мачту въ топѣ. Тогда бурунъ началъ ходить черезъ судно. Теперь ужасное недоумѣніе, въ коемъ экипажъ находился кончилось: 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 возметъ ихъ къ себѣ Бриджь-ватеръ. Цѣлость сего 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 Боцманъ, который въ самомъ отчаянномъ положеніи, всегда

былъ твердъ и сохранилъ присутствіе духа.

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

Капитанъ Флиндерсъ (*) и Лейтенантъ Фоулеръ приняли всѣ возмож-

---

(*) Это былъ тотъ самый извѣстный Капитанъ Флиндерсъ, находившійся на шлюпѣ пассажиромъ, который прославился плаваніемъ своимъ для описи Новой Голландіи и Новой Гвинеи 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; а потому я счелъ за нужное помѣстить здѣсь его описаніе.

Сказавъ, что они не имѣли причины

ныя мѣры для спасенія экипажа, и на сей конецъ тотчасъ спустили гребное судно на воду, чтобъ отправить оное на Бриджъ-ватеръ за пособіемъ. Хотя шлюпъ много удерживалъ силу буруновъ,

---

опасаться банки, усмотрѣнной ими 17 числа, Капитанъ Флиндерсъ продолжаетъ: „И такъ я и Лейтенантъ Фоулеръ согласились въ наступающую ночь итти по обыкновенію впереди другихъ двухъ судовъ, неся не болѣе парусовъ, какъ сколько нужно для лавированія, на случай буде понадобилось бы привести къ вѣтру, и приказать одному изъ экономическихъ офицеровъ шлюпа Инвестигатора (они были тутъ пассажирами) безпрестанно смотрѣть съ баку впередъ. Взявъ сіи предосторожности, мы шли на NtW, подъ двурифляными марселями, при весьма свѣжемъ вѣтрѣ и облачной погодѣ. Въ 8 часовъ вечера бросили лотъ, но 35 саженями дна не достали. Въ сіе время Бриджъ-ватеръ находился отъ насъ за кормою съ правой стороны, въ разстояніи около полумили; а Катонъ съ лѣвой въ одной мили. Въ 9 часовъ, казалось, они отъ насъ отставали, ибо

однакожъ ботъ съ большою трудностію сквозь ихъ пробирался, и пока онъ находился въ пѣнѣ и брызгахъ, на шлюпѣ между экипажемъ царствовало глубокое молчаніе: знакъ надежды и сомнѣнія,

---

шлюпъ тогда шелъ по 8 узловъ, почему мы взяли фокъ на гитовы; вѣтръ былъ ZOtO.

„Спустя послѣ того около получаса Тимерманъ Инвестигатора съ баку, а Штурманъ, командовавшій въ сіе время вахтою, со шканецъ закричали почти въ одно мгновеніе: „*бурунъ видѣнъ*," Руль тотчасъ положили подъ вѣтръ, чтобъ поворотить оверъ штагъ, но какъ шлюпъ имѣлъ только марсели двумя рифами рифляные, то едва могъ къ вѣтру прійти. Лейтенантъ Фоулеръ, услышавъ шумъ, бросился на верхъ; мы думали, что штуръ-тросъ лопнулъ, ибо сіе 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 вѣтръ; въ то же время бурунъ ходилъ не далѣе отъ насъ, какъ

которыя однакожъ продолжались недолго, ибо, хотя ночь была очень темна, но они хорошо могли разсмотрѣть, что ботъ выѣхалъ на гладкую воду. Потомъ другое гребное судно спустили,

---

въ четверти кабельтова подъ вѣтромъ. Чрезъ минуту внесло насъ въ буруны: шлюпъ, ударившись на коральный рифъ, повалился совсѣмъ на бокъ на лѣвую сторону, носомъ къ NO. Мы хотѣли выпалить изъ пушки въ предосторожность нашимъ сопутникамъ, но по причинѣ сильнаго движенія судна и бурына не могли сего сдѣлать; хотѣли также фонари поднять, но прежде нежели успѣли ихъ приготовить, Бриджь-ватеръ и Капонъ увидѣли уже опасность и привели къ вѣтру на противные одинъ другому галсы.

„При второмъ или третьемъ ударѣ свалилась у насъ фокъ-мачта и въ то же время подводную часть проломило, отъ чего трюмъ поминутно наполнился водою. Когда бурунъ позволялъ намъ смотрѣть къ вѣтру, тогда мы увидѣли Бриджь-ватеръ и Капонъ въ разстояніи отъ насъ около кабельтова. Они такъ скоро одинъ къ другому прибли-

на которомъ два унтеръ - офицера и нѣсколько матрозовъ также благополучно проѣхали бурунами. Самый большой изъ катеровъ, на которомъ послѣ Капитанъ Флиндерсъ отправился

жались, что казалось, непремѣнно должны были сойтишься: эта была для насъ роковая минута; мы пребывали въ глубокомъ молчаніи и когда суда сіи стали носами сходиться, то мы едва дыханіе испускали; онѣ сблизились и мы ожидали, что услышимъ ужасный трескъ; но скоро онѣ, миновавъ другъ друга, стали расходиться. Катонъ шелъ къ NO, а Бриджъ-ватеръ къ Z. Наше собственное избавленіе зависѣло отъ цѣлости сихъ судовъ и потому радость наша была чрезвычайно велика, когда мы увидѣли, что они избѣжали сей угрожавшей имъ опасности, но недолговременна, ибо Катонъ набѣжалъ на рифъ въ разстояніи около двухъ кабельтововъ отъ насъ. Мы видѣли, какъ его повалило на бокъ и какъ мачты его въ тужъ минуту упали за бордъ; но что еще съ нимъ случилось, темнота не позволила намъ разсмотрѣть.

„Взглянувъ на Бриджъ-ватеръ, увидѣли

въ портъ Джаксонъ, находился подъ росторами, а потому и не спустили его; ибо безразсудно было бы такое покушеніе, отъ котораго не могло произойти вѣрной пользы, между тѣмъ,

---

мы у него огонь на мачтѣ, изъ чего заключили, что онъ прошелъ рифъ; а потому первая наша мысль была, что онъ поворотитъ 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 свѣжемъ вѣтрѣ такъ близко подойти къ рифу, а и того менѣе подвергнуть свои суда и людей очевидной гибели, пославъ ихъ въ буруны.

„Къ счастію нашему шлюпъ покалило на сторону рифа и потому валы, ударяя 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 сдѣланъ надъ четырехъ весельною гигою и удался; но шестии весельный ботъ отъ сильнаго движенія шлюпа,

какъ опасность при спускѣ катера за бордъ была очевидна.

Не взирая на волненіе, безпрестанно въ шлюпъ ударявшее, онъ такъ плотно стоялъ на коралахъ, что

ударившись о лапу запаснаго якоря, повредился и наполнился водою.

„Такъ какъ шлюпъ нашъ былъ слабо построенъ и въ нехорошемъ состояніи, то и не льзя было надѣяться, чтобъ онъ могъ долго выдерживать претерпѣваемые имъ удары; а 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, нашли мы на навѣтренной сторонѣ 17 сажень, а на рифѣ только нѣсколько футъ, и какъ Г. Фоулеръ приказалъ было рубить гротъ и бизань-мачты и также якорь съ правой стороны отрубить, то я совѣтовалъ ему не облегчать шлюпъ, дабы при полной водѣ не перекинуло его черезъ рифъ на глубину и не потопилъ бы онъ, какъ то случилось со шлюпомъ Пандорою. Сей совѣтъ былъ принятъ.

„За тихою водою у насъ подъ вѣт-

не было опасности, чтобъ его перетащило черезъ рифъ или разбило бы на оном въ продолженіе ночи; а особливо когда проломило его на лѣвой сторонѣ и когда замѣчено, что отъ гибкости

ромъ находилась гряда буруновъ, а за оными море казалось покойнымъ, и потому очень вѣроятно было, что съ сей стороны гребныя суда могли подойти къ намъ безопасно, и если бы извѣстіе о семъ могло быть сообщено Капитану Палмеру (Бриджъ-вашера), то онъ могъ бы что нибудь сдѣлать для нашего спасенія. Будучи пассажиромъ, я не считалъ присутствіе мое ни въ какомъ отношеніи нужнымъ на шлюпѣ, а потому и вызвался ѣхать на гигѣ для сообщенія Капитану Палмеру 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, дабы не разбило оной у борда. Мы сквозь буруны благополучно выѣхали на гладкую воду, получивъ однакожъ 2 или 3 такіе всплёска, которые едва насъ не потопили. Осмотрѣвъ нашъ

его онъ очень хорошо выдерживалъ удары буруна. Теперь бѣдствующіе стали разсуждать о лучшихъ средствахъ, могущихъ служить къ ихъ спасенію. Хотя они надѣялись, что шлюпъ

ботъ, нашелъ я, что у насъ не было ничего для отливанія воды и только два весла съ другаго гребнаго судна; весла сіи для гиги почти не годились. Вмѣсто настоящихъ четырехъ гребцовъ, были другіе три матроза, да подъ банками лежали спрятавшись слесарь, корабельный поваръ и одинъ солдатъ, которые не умѣли весла въ руки взять. Сихъ послѣднихъ заставилъ я выливать воду шляпами и башмаками; а мы погребли къ Бриджь-ватеру, правя на его огонь и держась подъ вѣтромъ буруновъ. Но какъ судно сіе шло отъ насъ прочь, то я скоро примѣтилъ, что доколѣ оно не поворотитъ, дотолѣ труды наши будутъ безполезны; да и тогда также сомнительно было, чтобъ съ двумя негодными веслами и съ перегруженнымъ яломъ, могли мы итти противъ волненія, когда бы вышли на вѣтръ рифа; а потому я рѣшился держаться поблизости шлюпа подъ вѣтромъ онаго, до-

до утра не развалится и что по разсвѣтѣ они непремѣнно спасены будутъ; но благоразуміе требовало на всякой случай заблаговременно принять мѣры. Тихая вода подъ вѣтромъ заставляла

колѣ Бриджь-ватеръ не приближится, и въ томъ намѣреніи, чтобъ быть въ готовности спасать людей, еслибъ шлюпъ прежде утра разбился. Идучи назадъ, мы встрѣтили катеръ, который бывшіе на немъ люди кое-какъ поправили, 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 кораловое дно и такую малую глубину, что вода человѣка не покрывала.

„Я хотѣлъ было въ бродъ достигнуть шлюпа, чтобъ извѣстить тамъ оставшихся о цѣлости гребныхъ судовъ и о рифѣ; но бурунъ и темнота ночная пресѣкли всякое между нами сообщеніе до утра. На шлюпѣ между тѣмъ жгли фалшвееры каждые полчаса для показанія своего мѣста Бриджь-ватеру; но его огонь мы на ботахъ въ 11 часовъ уже не видали, а со шлюпа перестали

ихъ думать, что они находились на такомъ же узкомъ рифѣ, какихъ много видали въ прошломъ году и что если случится большой приливъ, то не смотря на то, что шлюпъ сѣлъ

его видѣть въ 2 часа пополуночи. Въ сіе время, казалось, былъ отливъ и шлюпъ гораздо покойнѣе лежалъ и такъ, что уже не было опасности, чтобъ его разбило до разсвѣта; но дабы быть въ готовности къ слѣдующему приливу, Лейтенантъ Фоулеръ приказалъ въ продолженіе ночи сдѣлать плотъ изъ запасныхъ спенегъ, реевъ и проч., привязавъ по всему оному и кругомъ коротшіе концы веревокъ (*), за которыя люди могли бы держаться, и на плоту же привязали бочку прѣсной воды, большой ящикъ съ съѣстными припасами, секстантъ и журналы Инвестигатора.

„Между тѣмъ мы на своей гичѣ чрезвычайно перезябли, ибо вѣтръ отъ ZO былъ холоденъ и дулъ свѣжо. Кромѣ сего, нечаянная перемѣна въ нашемъ положеніи и неизвѣстность, что сдѣла-

---

(*) Въ такихъ случаяхъ лучше всего употреблять сезни. *Прим. Перев.*

плотно и налился водою, сильное теченіе, какое и прежде испытали они, стремленіемъ своимъ сорвешъ его съ рифа. Дабы шлюпъ покойнѣе лежалъ, срубили они стеньги, но мачтъ рубить

лось съ Катономъ и даже съ Бриджь-ватеромъ, наводили на насъ чрезвычайный ужасъ. Въ продолженіе сей длинной ночи, я наиболѣе занимался размышленіемъ о способахъ, какими бы спасти людей въ случаѣ, если мы уже не увидимъ Бриджь-ватера, но не открывалъ моихъ мыслей бывшимъ со мною служителямъ, дабы не привести ихъ въ отчаяніе; а напротивъ того говорилъ съ ними, какъ мы всѣ на помянутое судно поутру переѣдимъ и какимъ образомъ будемъ продолжать путь въ Англію.

„Несчастнаго Катона мы совсѣмъ не могли видѣть; но послѣ узнали, что Капитанъ Паркъ, встрѣтивъ Бриджь-ватеръ, шедшій ему контра-галсомъ, погодилъ садить гротъ и спустился немного. Если бы онъ настоялъ въ намѣреніи пройти на вѣтръ, то оба судна вмѣстѣ стали бы на рифъ; но его присутствіе духа дало способъ Бриджь-ватеру

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

Два обстоятельства особенно благопріятствовали имъ утвердить шлюпъ

ишти выше буруновъ и избѣжать угрожавшаго ему кораблекрушенія. Капонъ сталъ на конецъ камня, вошедшаго въ него противъ фокъ-мачты и онъ повалился къ вѣтру и тѣмъ подвергнулъ декъ дѣйствію волнъ, которыя въ короткое время переломали у него всю палубу и трюмъ и все, что на нихъ ни находилось унесли въ море. По всему судну одно только мѣсто для убѣжища служителей оставалось на лѣвыхъ русленяхъ, гдѣ они всѣ сидѣли плотно стиснувшись и большая часть въ однѣхъ рубашкахъ. При всякомъ ударенiи вала судно поворачивалось на камнѣ съ такимъ содроганіемъ, что они всякую минуту ожидали, что корма, погрузившаяся уже въ воду, отвалится. Въ семъ отчаянномъ положеніи нѣкоторые изъ экипажа привязали себя къ корабельнымъ членамъ; другіе держались за ванъ-путенсы и юнфера или схватившись другъ за друга. Такимъ-то обра-

неподвижно на рифѣ; они ими и воспользовались: первое, канаты были привязаны и якоря готовы, ибо сію осторожность считали необходимою на пути до Тимора; а второе, къ счастію

зомъ Капитанъ Паркъ и экипажъ его провели ночь: вся надежда ихъ состояла въ томъ, что бакъ судна уцѣлѣетъ до утра и что тогда Бриджь-вашеръ пришлетъ за ними свои гребныя суда; а Парпойсъ они считали погибшимъ, доколѣ не увидали сигнальныхъ его огней.

„При самомъ разсвѣтѣ я подъѣхалъ къ шлюпу и взошелъ на оный 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. Коль скоро насталъ дневной свѣтъ, то открылась намъ сухая, песчаная банка въ разстояніи отъ насъ около полумили. Она была довольно пространна для помѣщенія всѣхъ насъ и съ припасами,

также случилось, что гротъ-мачта была сдѣлана изъ синяго гумаваго дерева, которое, какъ и почти всѣ деревья Новаго Валиса, по удѣльной своей тяжести, гораздо тяжелѣе воды. Когда

кои могли мы спасти съ кораблей. Удовольствіе наше, при открытіи сего убѣжища, скоро увеличилось еще появленіемъ въ дали Бриджь-вапера, который шелъ прямо къ намъ; но съ другой стороны Катонъ представлялъ взору нашему трогательное явленіе: часть бака и бушпритъ его были не покрыты водою, и съ нихъ-то служители махали намъ и взывали о помощи.

„Рифъ казался съ милю шириною и протягивался по направленію O и W доколѣ зрѣніе съ палубы шлюпа досягало, но въ немъ примѣтны были широкія и повидимому довольно глубокія отверстія, сквозь которыя Бриджь-вапоръ могъ удобно пройти и подъ вѣтромъ рифа, ставъ на якорь, послать шлюпки для забранія людей съ разбитыхъ судовъ. Сказавъ сіе мое мнѣніе Г. Фоулеру, я оставилъ его съ людьми заниматься доставаніемъ изъ трюма прѣсной воды и съѣстныхъ припасовъ; а самъ на

сіе обстоятельство было принято въ соображеніе, то ясно оказалось, что для облегченія шлюпа и для утвержденія онаго неподвижно на одномъ мѣстѣ, нужно было отдать якоря

гигѣ отправился на банку, чтобъ быть въ готовности тотчасъ ѣхать на Бриджъ-ватеръ, коль скоро онъ приближится, и объяснить Капитану Палмеру, какимъ образомъ удобнѣе ему забрать экипажи и нѣкоторые снаряды съ нашихъ судовъ. Но онъ, скоро 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 намъ показало, что приливъ никогда ее не покрываетъ. Я тотчасъ отправилъ гигу съ симъ радостнымъ извѣстіемъ къ Лейтенанту Фоулеру, который, увидѣвъ, что Бриджъ-ватеръ къ намъ не приближался, послалъ боатъ къ Капону, велѣвъ ему подлѣ него держаться на веслахъ, ибо приставъ бурунъ не позволялъ. Тогда Капитанъ Паркъ и его экипажъ, бросаясь въ воду, выплывали сквозь буруны на боатъ: нѣкоторые употребляли

и срубить мачты; что и было сдѣлано.

Около полуночи буруны сдѣлались меньше и очень примѣтно было, что въ это время вода шла на убыль. Они

для сего куски деревьевъ или доски. На Парпойсѣ накормили ихъ и дали одежду. Изъ сего экипажа многіе были ушибены о каменья, а трое молодыхъ матрозовъ 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 пополудни, рифъ осушился почти до самаго шлюпа, тогда какъ офицеры, такъ и нижніе чины занялись съ неутомимымъ прилѣжаніемъ 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

тогда увѣрились, что шлюпъ ихъ до утра выдержитъ удары волнъ и они будутъ спасены гребными судами съ Бриджь-вапера.

Экипажъ шлюпа и посреди самыхъ

на банку 5 бочекъ воды, нѣсколько муки, солонину, пшено, крѣпкіе напитки и всѣхъ свиней и барановъ, кои избавились отъ потопленія. Къ ночи всѣ до одного человѣка съ обѣихъ судовъ были на берегу. Нѣкоторые изъ матрозовъ Катона явились въ офицерскихъ мундирахъ, данныхъ имъ на шлюпѣ; и я съ удовольствіемъ увидѣлъ, что матрозы наши не считали положеніе свое столь худымъ. или опаснымъ, чтобъ не повеселиться и не пошутить по своему обыкновенію на счетъ сихъ новопроизведенныхъ. Тѣ изъ нихъ, кои спасли какое нибудь платье или одѣяла охотно дѣлились съ не имѣвшими оныхъ; и мы легли спать на пескѣ довольно въ спокойномъ расположеніи духа, будучи весьма утомлены работою и во всю ночь ни одинъ человѣкъ не испустилъ жалобнаго стона или вздоха, кромѣ нѣкоторыхъ матрозовъ съ Катона, которые были ушибены или ранены о каменья.

опасныхъ минутъ не переставалъ помышлять о участи своего сопутника (Катона), котораго считалъ онъ гораздо въ опаснѣйшемъ состояніи, нежели въ какомъ самъ находился, въ чемъ

„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 шлюпъ нашъ еще не разбило и что его далѣе на рифъ принесло; но Катонъ развалился и кромѣ одной части его кормы ничего невидно было; а обломокъ сей перенесло черезъ рифъ и прибило къ берегу нашей банки. Бриджь-ватеръ 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 началь-

по разсвѣтѣ и удостовѣрился; ибо онъ былъ окруженъ страшнымъ буруномъ, который, такъ сказать, раздиралъ его на части. Въ продолженіе ночи экипажъ шлюпа временно жегъ фалш-

---

ство одного общаго всѣмъ командира. И какъ уже шлюпъ Парпойсъ погибъ невозвратно, слѣдственно положеніе командира и служителей онаго во всемъ сдѣлалось одинаковымъ съ положеніемъ пассажировъ; а потому, будучи старшій офицеръ на банкѣ, я счелъ себя въ правѣ и въ обязанности принять начальство надъ всѣми. О намѣреніи моемъ я объявилъ Лейтенанту Фоулеру и онъ, признавая справедливость сего требованія, тотчасъ согласился на оное. Капитанъ Паркъ также совсѣмъ своимъ экипажемъ вступилъ подъ мою команду. Тогда, собравъ всѣхъ на вершину банки, я объявилъ имъ о семъ распоряженіи и приказалъ служителей Катона росписать по артелямъ экипажа шлюпа.“ (Здѣсь Капитанъ Флиндерсъ упоминаетъ о нѣкоторыхъ хозяйственныхъ распоряженіяхъ для продовольствія и содержанія команды имъ сдѣланныхъ, а потомъ продолжаетъ).

вееры и тѣмъ нѣсколько ободрялъ бѣдствовавшихъ на Капонѣ.

По разсвѣтѣ увидѣли, что два гребныя судна, въ ночь со шлюпа отправившіяся, находились подлѣ него; а

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

Здѣсь Капитанъ Флиндерсъ обвиняетъ Капитана Палмера, что онъ, будучи въ состояніи спасти экипажъ обѣихъ судовъ, не оказалъ имъ никакого пособія и пошелъ прямо въ Батавію, а по прибытіи въ Калькуту обнародовалъ ложное извѣстіе о ихъ погибели и старался себя оправить. Ме-

Бриджь-ватеръ былъ отъ рифа въ нѣкоторомъ разстояніи и шелъ къ нимъ, но скоро послѣ того поворотилъ и пошелъ прочь; а какъ тогда вѣтръ былъ весьма свѣжій, то поступокъ сей

жду тѣмъ, одинъ изъ его штурмановъ выпискою изъ корабельнаго журнала доказалъ, что Палмеръ могъ подать помощь и спасти бѣдствовавшихъ, но не хотѣлъ отъ трусости, въ чемъ и Капитанъ Флиндерсъ его обвиняетъ, приложа въ примѣчаніяхъ своего Путешествія извѣстіе Палмера, въ Калькутскихъ газетахъ напечатанное и выписку изъ журнала штурмана Вилліамса. Флиндерсъ обвиненіе свое заключаетъ слѣдующими словами: „Таковъ былъ поступокъ Г. Палмера къ Его Величества шлюпу Парпойсу и къ кораблю Кашону, экипажи коихъ онъ оставилъ погибнуть тогда, когда могъ спасти ихъ; но офицеры и служители сихъ двухъ судовъ достигли своего отечества благополучно; между тѣмъ, какъ Г. Палмеръ съ кораблемъ своимъ Бриджь-ватеромъ, отправившись изъ Бомбея въ Европу, погибъ безъ вѣсти; и теперь уже нѣсколько лѣтъ, какъ объ нихъ ничего

сочли они за мѣру благоразумной осторожности. Къ большому ихъ удивленію и радости нашли они, что кораблекрушеніе ихъ случилось по близости кораловой банки, которая никогда не покрываетсѧ водою и на которую при отливѣ они весьма удобно могли выйти.

Приготовившись оставить шлюпъ, они въ продолженіе дня нѣсколько разъ ѣздили на банку, перевозя на оную необходимыя потребности жизни. Здѣсь рѣшились они дожидать времени, когда

неслышно. Сколь ужасныя мысли должны были терзать духъ Г. Палмера, 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 помощію. Все сіе, только въ сокращенномъ видѣ, описано въ сей книгѣ, а потому я оное здѣсь не помѣщаю.

Прим. Перев.

хорошая погода позволитъ Бриджъ-ватеру прійти къ нимъ на помощь. Между тѣмъ послали они къ Капону гребныя суда, которыя однакожъ по причинѣ буруновъ не могли къ нему пристать, но только принимали къ себѣ тѣхъ изъ экипажа, кои достигали ихъ сквозь бурунъ. Около 11 часовъ утра всѣ офицеры и служители сего судна были уже на шлюпѣ: они съ величайшимъ трудомъ и опасностію могли спастись. Трое изъ нижнихъ чиновъ утонули, а многіе потерпѣли ушибы и получили раны отъ кораловъ, когда пробивались бурунами.

Поелику мѣсто будущаго ихъ пребыванія находилось только въ полумили разстоянія отъ шлюпа, то они весьма удобно могли имѣть съ нимъ частое сообщеніе, слѣдовательно въ продолженіе дня успѣли перевезти множество нужныхъ имъ вещей и ночью спали послѣ трудовъ и усталости довольно покойно, не смотря на твердой кораллъ, составлявшій ихъ постели.

Рано поутру слѣдующаго дня, они начали съ большимъ усердіемъ перевозить со шлюпа все, что только могли. Къ счастію нашли они его еще цѣлымъ, хотя онъ былъ очень старое, ветхое судно; напротивъ того и слѣдовъ Катона не осталось, не смотря на крѣпость и хорошую его постройку (*). Изъ запаснаго рангоута и парусовъ сдѣлали они палатки для защиты себя отъ зноя и дождя; холоду же большаго, кромѣ первой ночи, они ни когда не имѣли. Посредствомъ плотовъ и гребныхъ судовъ они скоро перевезли на берегъ всѣ съѣстные припасы,

(*) Причина очевидна: Парпойсъ упалъ подъ вѣтръ и валы, ударяя въ выпуклость подводной части, раздѣлялись и перекатывались черезъ него; а Катонъ повалился на вѣтръ, слѣдовательно валы всею своею толщею били въ палубу и такъ сказать раздирали ее. Въ подобныхъ сему несчастіяхъ Капитанъ долженъ всѣ средства употребить, буде возможно, чтобъ корабль повалился подъ вѣтръ. *Прим. Перев.*

коихъ количество, кромѣ сухарей, достаточно было имъ на 4 мѣсяца. Они были весьма счастливы, что успѣли спасти столько, ибо при теперешнемъ положеніи, когда Бриджьватеръ оставилъ ихъ и когда число ихъ превосходило 80 человѣкъ, 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 можно было, стали они помышлять о дальнѣйшемъ спасеніи. На сей конецъ рѣшено было исправить стоявшій подъ росторами большой катеръ, сдѣлать на немъ палубу и во всѣхъ частяхъ такъ приспособить и вооружить, чтобъ онъ могъ предпринять 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 отбы-

тія своего сдѣлалъ онъ слѣдующія распоряженія: первое, тотчасъ велѣлъ заложить и строить со всевозможною поспѣшностію ботъ въ 18 или 20 тоновъ, дабы въ случаѣ погибели его катера, было бы 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 безопасностію помѣстить въ него; если же всѣ помѣстятся, то и всѣхъ забрать, кромѣ одного офицера и гребцовъ малаго катера. Третье, сей офицеръ и гребцы съ малымъ катеромъ, имѣя довольно съѣстныхъ припасовъ, должны, по отправленіи бота, пробыть на банкѣ 6 или 8 недѣль, и если чрезъ сіе 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 должны всѣми мѣрами стараться сохранить въ цѣлости. Сіи предосторожности были весьма

нужны, ибо переплыть 800 миль по морю, на гребномъ суднѣ, имѣвшемъ только 26 футъ длины, не мало значило!

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

Небольшой островъ, находившійся отъ нихъ на OtN въ разстояніи около 9 или 10 миль, обратилъ на себя ихъ вниманіе; а потому, скоро по отъѣздѣ Капитана Флиндерса, Лейтенантъ Фоулеръ 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 окруж-

ности, морскія птицы водились на немъ въ большомъ количествѣ и временно черепахи показывались. Островъ сей былъ покрытъ довольно толстымъ слоемъ растительной земли, по коей текъ ручей свѣжей воды; вода сія однакожъ содержала въ себѣ столько примѣси селитры, что не годилась для употребленія. Птицы прилетали на него 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 сіе безпокойство онъ вознаградилъ ихъ, давъ способъ собрать количество прекрасной свѣжей воды, достаточное на двѣ недѣли.

Хотя состояніе ихъ жизни на не большой кораловой банкѣ, среди

необозримаго океана, было не очень хорошо, но утѣшая взаимно другъ друга, они были весьма покойны и прилѣжно занимаясь своимъ дѣломъ, работали съ такимъ успѣхомъ, что до исшествія 6 недѣль судно ихъ, названное Ресурсъ (*), было готово къ спуску.

Наконецъ 7 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. Сколько велика была радость претерпѣвшихъ кораблекрушеніе и находившихся на банкѣ мореходцевъ, столько же много удивились прибывшіе для спасенія ихъ, когда увидѣли шкуну въ 20 тоновъ, построенную и вооруженную въ толь краткое время, на пустомъ клочкѣ коралла и песку; ибо шкуна ихъ Ресурсъ въ тотъ день

(*) Resourse: пособіе или подпора.
Прим. Перев.

ходила къ черепаховому острову для испытанія.

Сіи три судна (Ролла, прибывшій съ преступниками, и Франциcъ и Кумберландъ, шкуны принадлежащія Колоніи) были отправлены изъ порта Джаксона въ слѣдствіе прибытія Капитана Флиндерса (*).

(*) Въ послѣдствіи сего повѣствованія Авторъ описываетъ, какъ были взяты съ банки и размѣщены по судамъ офицеры и служители и какимъ образомъ и когда возвратились они въ Англію, но какъ сіе описаніе не имѣетъ никакой связи съ кораблекрушеніемъ, то я оное выпустилъ.

Причиною сего кораблекрушенія были два обстоятельства, первое: когда съ судовъ усмотрѣли банку или рифъ, столь обыкновенные въ сей части океана, то не взирая на сіе пустились они плыть въ темную ночь при свѣжемъ вѣтрѣ, имѣя причину ожидать, что по близости ихъ должны быть еще подобные рифы; что и случилось. Второе: изъ описанія видно, что у нихъ впередъ смотрѣли только съ баку, а

Потеря Англійскаго 38 пушечнаго фрегата Эталіона, разбившагося на Французскихъ берегахъ, ночью Декабря 24, 1799 года.

Сколь прискорбно и горестно должно быть для усерднаго, дѣятельнаго офице-

---

на фока-реѣ и на форъ-салингѣ никого не было; это такая ошибка, какой никакъ не льзя было ожидать отъ Англійскихъ мореходцевъ. Въ свѣжій вѣтръ, когда, какъ Морскіе говорятъ, бѣгаютъ зайчики, ночью никакъ нельзя усмотрѣть буруновъ, иначе какъ будучи весьма близко къ нимъ: когда, можетъ быть и избѣжать ихъ уже невозможно. Но слышны они бываютъ на большое разстояніе: только не съ баку; ибо шумъ, происходящій отъ воды при ходѣ корабля, заглушаетъ тотъ, которой буруны производятъ; а съ фокарея или съ форъ-салинга, при совершенной тишинѣ на кораблѣ, можно ихъ слышать и тотъ скорѣе разслушаетъ, кто привыкъ къ нимъ, находясь часто при берегахъ океанскихъ.

На Англійскихъ военныхъ судахъ въ ночное время, подходя къ сомнительнымъ

ра, 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 пушечнаго фрегата Эталіона, претерпѣвшаго крушеніе на берегахъ Французскихъ! Повѣствованіе объ ономъ мы сообщимъ въ собственныхъ его словахъ.

„Въ 4 часа пополудни мысъ Леклёръ находился отъ насъ въ 3 или 4 лигахъ на ZOtO. –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 сіе

берегамъ, всегда имѣютъ людей на фока-реѣ и форъ-марса-реѣ для слушанія прибрежнаго прибоя. *Прим. Перев.*

сдѣлать, что, какъ я былъ увѣренъ, не представлялось случая осматривать оной съ 18 числа Декабря; то есть со дня, когда крѣпкій вѣтръ принудилъ фрегатъ Фисгардъ, Сильфъ и насъ удалиться отъ береговъ; и я зналъ, что Фисгардъ не могъ еще занять свой постъ. Въ 8 часовъ вечера я отдалъ Вахтенному Лейтенанту и лоцману (*) нужныя приказанія и велѣлъ держать фрегатъ, въ продолженіе ночи, въ приличномъ, безопасномъ положеніи; увѣдомлять меня о всякой перемѣнѣ вѣтра и погоды, и когда лоцманъ сочтетъ за нужное поворачивать; а также при концѣ каждой вахты доносить мнѣ, въ какомъ положеніи будетъ фрегатъ находиться въ разсужденіи маяка на

(*) Въ прошедшую войну на всѣхъ Англійскихъ военныхъ судахъ, употреблявшихся къ блокадѣ Французскихъ портовъ, находились по одному искустному, знающему Французскіе берега, лоцману изъ Эмигрантовъ.

Прим. Перев.

мысу Св. Матвѣя, какъ то всякую ночь, по заведенному обыкновенію, у меня дѣлалось. Въ сіе время (8 часовъ) оный маякъ отстоялъ отъ насъ на OtN, въ разстояніи около 3 лигъ, и фрегатъ шелъ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ при вѣтрѣ отъ ZO подъ марселями, съ тремя рифами взятыми, форъ-стеньги-стакселемъ и апселемъ, имѣя ходу $7\frac{1}{2}$ узла. Въ половинѣ 11 часа, по желанію лоцмана, мы поворотили чрезъ фордевиндъ на другой галсъ. Въ полночь вышепомянутый маякъ находился на NOtO, въ 3 или 4 лигахъ. Тогда Лейтенантъ Джонсей донесъ мнѣ, что вѣтръ очень стихъ, и я приказалъ отдать по одному рифу у марселей и приготовить кливеръ, чтобъ можно было тотчасъ его поднять въ случаѣ надобности. Въ половинѣ втораго часа пополуночи маякъ былъ отъ насъ на ONO, въ разстояніи отъ 5 до 7 миль; въ сіе время вахтенный Лейтенантъ Квилимъ увѣдомилъ меня, что лоцманъ совѣтуетъ опять поворотить

и итти лѣвымъ галсомъ до 4 часовъ; потому, что вѣтръ былъ тихъ и ходу мало. Но спустя 10 минутъ послѣ 3 часовъ, когда фрегатъ не болѣе прошелъ двухъ миль отъ поворота и когда маякъ былъ еще видѣнъ на NOtO (ночь была темна въ сіе время), усмотрѣли мы передъ носомъ каменья вплоть подлѣ насъ. Начавъ поворачивать, чтобъ избѣжать оныхъ, мы стали на мель. Я тотчасъ выскочилъ на шканцы, велѣлъ вызвать всѣхъ людей на верхъ; приказалъ отливать воду помпами, а шпурмана послалъ кругомъ промѣривать. Потомъ велѣлъ вылить прѣсную воду, бросить пушки за бордъ и употребилъ всѣ средства, чтобъ снять фрегатъ съ мели. Въ 4 часа стало его бить на каменьяхъ весьма крѣпко и отбило ахтеръ-штевень; тогда сдѣлали мы сигналъ Сильфу, что терпимъ бѣдствіе. Въ 6 часовъ утра фрегатъ повалился на правую сторону и налился водою. На разсвѣтѣ увидѣли мы Данае, Сильфъ и катеръ Нимродъ;

сдѣлали сигналъ прислать на помощь гребныя суда. Въ 9 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 опасностію могли приближиться къ фрегату, по причинѣ большаго буруна, на каменьяхъ ходившаго. Въ 11 часовъ, когда уже весь экипажъ былъ перевезенъ съ фрегата, Первый Лейтенантъ, по моему приказанію, зажегъ его, а штурманскій помощникъ Баллингалъ срубилъ мачты. Когда сіе 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 сего несчастнаго приключенія, а особливо въ ту минуту, когда принужденъ былъ

(*) Командиръ фрегата Данае.

Прим. Перев.

оставить фрегатъ, только тѣ могутъ представить себѣ, которые бывали въ подобномъ моему положеніи!

„Я желалъ бы лучше при какомъ нибудь другомъ случаѣ свидѣтельствовать о достоинствѣ, искуствѣ 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, искуство, послушаніе и неустрашимость заслуживаютъ величайшую похвалу.

„Здѣсь я долгомъ считаю замѣтить, что по причинѣ краткости дней въ сіе время года, нѣтъ другаго способа для наблюденія за движеніями непріятельскаго флота въ Брестѣ, какъ только во всю ночь держаться у мыса Св. Матвѣя; я не признаю нужнымъ упоминать сколь трудно и неблагонадежно опредѣлять разстояніе мѣстъ по огнямъ, на нихъ видимымъ (*), слѣ-

(*) Англичане почти никогда не употребля-

дователно и заключать по онымъ о мѣстѣ корабля безъ настоящаго пеленга, котораго темнота ночная употреблять не позволяетъ; и хотя румбъ, на какой виденъ маякъ, можетъ руководствовать для избѣжанія Черныхъ Каменьевъ и Паркета; но въ отношеніи къ опасностямъ, происходящимъ отъ каменьевъ Сеинтсъ, онъ безполезенъ.

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

Прим. Перев.

Довольно сказать, что ни я, ни штурманъ, ни лоцманъ не ожидали, что бы огонь на маякѣ Св. Матвѣя могъ быть видѣнъ въ 18 миляхъ разстоянія, въ коемъ мы отъ него находились, когда стали на мель. Огонь тогда былъ такъ ясно видѣнъ, что казался не далѣе 10 или 11 миль; сіе могутъ засвидѣтельствовать всѣ офицеры фрегата. Здѣсь кстати замѣтить, что штурманъ Нимрода, который нѣсколько лѣтъ служилъ во флотѣ при блокадѣ Бреста, въ эту ночь также обманулся огнемъ сего маяка и зашелъ между каменьевъ въ небольшомъ отъ насъ разстояніи; но былъ столько счастливъ, что вышелъ, не претерпѣвъ никакого важнаго поврежденія. Я увѣренъ, что истину сего мнѣнія могутъ утвердить всѣ офицеры, служившіе на корабляхъ, блокировавшихъ Брестъ; а свидѣтельство ихъ послужитъ удостовѣреніемъ, что желаніе мое держаться по близости мыса Св. Матвѣя происходило единственно отъ ревности и усердія,

съ коими я хотѣлъ исполнить данныя мнѣ предписанія."

Крушеніе Англійскаго Линейнаго Корабля Роменея, подъ начальствомъ Капитана Кольвиля, случившееся у острова Текселя, 19 Ноября, 1804 года.

Лучшимъ описаніемъ сего кораблекрушенія послужитъ собственоручное письмо командира сего корабля, Капитана Кольвиля, подписанное въ Гелдерѣ (въ Сѣверной Голландіи) Ноября 21, 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 Его Величества корабля Роменея, послѣдовавшей 19 числа сего мѣсяца на юго-западной сторонѣ мѣлей, Гааксъ (*)

(*) Haaks: такъ называется банка, имѣющая около 15 миль длины; лежитъ она противъ западной стороны Текселя и входа въ Гелдеръ. *Прим. Перев.*

называемыхъ. Несчастіе сіе случилось отъ ошибки лоцмановъ (*), не смотря на предосторожность нами взятую постояннымъ промѣриваніемъ глубины отъ самаго Ярмута, отколь пошли мы въ 9 часовъ утра 18 числа.

„За нѣсколько минутъ до нашествія корабля на мель, я былъ увѣренъ, что мы находились на краю банки Бродъ-фортинсъ (**); бросивъ тогда лотъ, лоцмана совѣтовали продолжать

(*) На Англійскихъ корабляхъ, служащихъ въ Сѣверномъ или Нѣмецкомъ морѣ, находятся по два лоцмана; ибо сильные приливы у береговъ, имѣющіе нѣкоторое вліяніе и на воды вдали отъ оныхъ, и множество мелей, дѣлаютъ плаваніе по оному весьма опаснымъ безъ опытныхъ людей, которые могли бы всегда знать мѣсто корабля по глубинѣ и свойству дна. *Прим. Перев.*

(**) Broad fourteens, буквально, широкая четырнадцати саженка, называется банка, находящаяся у Голландскихъ береговъ. *Прим. Перев.*

курсъ къ берегу, подъ тѣми же парусами, какіе мы тогда имѣли, то есть подъ дву-рифляными марселями и форъ-стеньги-стакселемъ, при вѣтрѣ отъ ZZW, доколѣ не придемъ на глубину 10 или 11 сажень. На сіе я возразилъ, что при такой туманной погодѣ неблагоразумно искать близь береговъ Контръ-Адмирала Русселя, къ коему въ силу данныхъ мнѣ предписаній я долженъ былъ присоединиться; и потому мы стали отъ берега поворачивать чрезъ фордевиндъ; но во время самаго поворота, увидѣли сквозь пасмурность къ OtN большой корабль, по видимому стоявшій на якорѣ. Тогда мы стали править къ нему, чтобъ лучше его разсмотрѣть; но не пройдя симъ курсомъ, подъ прежними парусами, болѣе 4 или 5 минутъ, разсмотрѣли, что это было большое купеческое судно, стоявшее на мѣли. Лоцмана въ сіе время совѣтовали потчасъ привести бейдевиндъ на лѣвый галсъ; но корабль, не успѣвъ прійти къ вѣтру, сталъ на

мель. Вѣтръ, между тѣмъ, усиливался, нашелъ густой туманъ и поднялось волненіе, которымъ било корабль столь 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 сей надеждѣ по стеченію обстоятельствъ я отчаявался, и 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 возможно уменьшить постигшее насъ несчастіе, при которомъ мнѣ служитъ не малымъ утѣшеніемъ увѣренность, что офицеры и нижніе чины исполнили свой долгъ. При всемъ моемъ огорченіи и безпокойствѣ въ мысляхъ, которыя естественно должны происходить отъ потерянія корабля,

я съ удовольствіемъ воспоминаю, съ какимъ рвеніемъ и твердостію духа весь ввѣренный начальству моему экипажъ, въ полномъ упованіи на благое Провидѣніе, переносилъ въ сіи минуты отчаянія всѣ труды и опасности.

„Когда корабль не много всплылъ, тогда мы тотчасъ отдали якорь (Плехтъ) и тѣмъ привели его къ вѣтру: сіе помогло ему отстояться и уцѣлѣть въ продолженіе ужасной сей 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 Русселя.

„Я полагаю, что насъ отправятъ до размѣны въ Амстердамъ.

„Служители, бывшіе на барказѣ и на ялѣ, которые, какъ-то мы послѣ узнали, пустились къ острову Текселю, спасены и теперь находятся со мною. Шлюпка моя потонула у борда. Одинъ катеръ, который былъ посланъ, чтобъ привести галіотъ къ намъ на помощь, нехотѣвшій сдѣлать того добровольно, занесенъ въ буруны мѣлей Гааксъ и опрокинутъ. Другой катеръ, равнымъ образомъ, не имѣвшій успѣху 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 однакожъ дурная погода въ ту ночь не позволила ему сдѣлать.

„Всѣ тѣ, которые спаслись съ корабля, учинены военно-плѣнными; 9 матрозовъ утонуло; а 13 отправившіеся съ корабля на плоту были найдены и спасены однимъ изъ нашихъ крейсеровъ.“

Повѣствованіе о разбитіи Пакетъ-бота (*) Кумберланда, погибшаго на берегахъ острова Антиги, во время урагана, Сентября 4, 1804 года.

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

Вооруженный транспортомъ Англійскій 44 пушечный фрегатъ Сераписъ находился отъ пакетъ-бота въ 2 миляхъ ближе къ выходу: ему надлежало конвоировать его до Торполы.

Въ продолженіе ночи вѣтръ дулъ весьма крѣпко отъ N, къ полудню еще усилился. Старый 74 пушечный корабль

(*) Здѣсь рѣчь идетъ о Вестъ-Индскомъ пакетъ-ботѣ; сіи суда суть довольно большія, скорыя въ ходу и хорошо вооруженныя. Они бываютъ вообще крѣпко построены, удобно расположены для пассажировъ и въ военное время имѣютъ многочисленный экипажъ.

Прим. Перев.

де-РуйтеРъ, приведенный сюда, чтобъ служить вмѣсто тюрьмы плѣнникамъ, стоялъ въ такъ называемомъ, Глубокомъ Заливѣ; онъ имѣлъ слабый экипажъ иуже дѣлалъ Серапису сигналы, что терпитъ бѣдствіе. Около 12 часовъ съ сего послѣдняго пріѣхала на пакетъ-ботъ шлюпка съ прозьбою, послать нѣсколько человѣкъ на помощь де-Руйтеру, но Капитанъ Лоренсъ ни какъ не могъ требованію сему удовлетворить. Въ сіе время спустили мы брамъ-стеньги; а въ 2 часа пополудни, стоя на одномъ Дагликсѣ, отдали еще Плехтъ.

Между тѣмъ вѣтръ крѣпчалъ болѣе и болѣе, и въ 6 часовъ превратился въ ужасный штормъ отъ NWtW; тогда мы спустили нижніе реи и стеньги. Едва успѣли мы кончить сію работу, какъ лопнулъ у насъ Плехтова канатъ. Сіе 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 потерянной якорь или попалъ на гряду кораловъ. Мы тотчасъ остатокъ сего каната привязали къ запасному якорю, а канатъ запаснаго якоря къ большому верьпу (*), которые въ 10 часовъ ночи и отдали, опасаясь, чтобъ Дакликсова каната не подорвало; 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 всемощное покровительство Всевышняго, оставались недѣйствующими зрителями ужаснаго явленія, взорамъ нашимъ представляв-

---

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

Прим. Перев.

шагося, и въ глубокомъ молчаніи и страхѣ ожидали конца онаго. Должно согласиться, что для насъ, коихъ жребій зависѣлъ отъ силы вѣтра, никакое видѣніе не могло быть страшнѣе и величественнѣе, какъ дѣйствіе сей бури: она свирѣпствовала съ силою, извѣстною только въ тропическихъ странахъ; дождь лилъ на подобіе потопа; волны достигали непомѣрной высоты: до того, что часто весь бакъ былъ подъ водою. Одинъ канатъ уже лопнулъ и мы всякую минуту ожидали, что и съ остальными тоже случится. Ко всѣмъ симъ ужасамъ нашего положенія надобно еще присовокупить ревущій громъ и ослѣпительную молнію; сія послѣдняя, не смотря на темноту ночи, такъ ярко и продолжительно освѣщала окружности, что мы иногда видѣли у себя подъ вѣтромъ рифъ гибельныхъ каменьевъ, готовый принять насъ, коль скоро якоря сдадутъ. Находясь въ такомъ положеніи, мы всѣ очень хорошо понимали, что не было никакихъ средствъ

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

Молнія иногда показывала намъ мачты де-Руйтера и можно было разсмотрѣть, что его дрейфовало, а потомъ онъ вдругъ скрылся; почему мы заключили, что корабль сей потонулъ. Мы думали, что и Сераписъ имѣлъ туже участь. Около 11 часовъ изломался у насъ брашпиль съ престрашнымъ трескомъ; мы тотчасъ положили на канаты столько стопаровъ, сколько могли; но они безпрестанно рвались и безпрестанно были замѣняемы новыми.

Канаты наши такъ хорошо держали, что мы начали уже ласкать себя надеждою, что они могутъ выдержать до конца бури, и потому осмѣлились сойти въ каюту, чтобъ поѣсть чего нибудь. Но едва успѣли мы сѣсть за столъ, какъ отчаянный крикъ экипажа тотчасъ вызвалъ насъ на верьхъ. Капитанъ въ туже минуту извѣстилъ насъ о предстоявшей намъ гибели, вскричавъ:

„Всё пропало! Боже Милосердый отпус-
„ти наши прегрѣшенія!“

Дагликсова канатъ лопнулъ и судно, простоявъ около трехъ минутъ на остальныхъ двухъ якоряхъ, стало дрейфовать всемъ лагомъ. Что мы при семъ случаѣ чувствовали, того описать не льзя! нѣкоторые изъ матрозовъ, въ отчаяніи позабывъ себя, подняли страшный вопль: оплакивали свой домъ, своихъ женъ и дѣтей; но скоро послѣ опомнились и приняли свойственную имъ твердость.

Коль скоро канаты подорвало, то всякъ изъ насъ схватился за какую нибудь снасть, чтобъ волненіемъ не сбросило въ воду. Вѣтръ между тѣмъ къ счастію нашему отшелъ къ W и тѣмъ избавилъ насъ отъ того каменнаго 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 глубокое молчаніе: ожидая смерти каждую минуту, мы не могли уже другъ другу сообщать своихъ мыслей. Кромѣ ужаснаго рева бури, не было ни чего слышно.

Въ началѣ 2 часа ударился нашъ пакетъ-ботъ на мѣль и въ ту же минуту сошелъ съ нее. Сіе обстоятельство и усмотрѣнные нами огни увѣрили насъ, что мы дрейфовали къ гавани Св. Іоанна и что мы стукнулись на Барѣ. Мы видѣли передъ собою какой-то большой предметъ и страшились, полагая, что это былъ высокій, перпендикулярный камень, въ срединѣ гавани стоявшій и Крысьимъ островомъ называемый, на коемъ есть крѣпость. Насъ скоро къ нему приближило; 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 однакожъ, чтобъ, по причинѣ страшнаго шума вѣтра и волнъ, въ

крѣпости могли ихъ слышать. Скоро вмѣсто ожидаемаго нами острова, нашли мы большой корабль, къ которому насъ прямо дрейфовало, но пронесло подъ самою его кормою. Теперь блеснулъ намъ слабый лучь надежды: хотя мы знали, что берега гавани усѣяны каменьями, но знали также и то, что между оными были мѣста иловатыя и песчаныя. Мы утѣшались лучшимъ и надѣялись, что насъ принесетъ къ безопасной части берега; и потому Капитанъ приказалъ принесть 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-спаксель въ намѣреніи миновать сію опасность; тогда же вѣтръ перемѣнился вдругъ на 6 румбовъ (отъ NNW къ W), дуя съ прежнею свирѣпостію. Сіе способствовало намъ

пройти выдавшуюся скалу, за которою въ нѣкоторомъ разстояніи принесло насъ къ берегу.

Первые удары судна на мѣли, по видимому, были на песчаномъ днѣ; тогда же мы ясно могли разсмотрѣть два корабля, ставшіе также на мѣль, не въ дальномъ отъ насъ разстояніи, ближе къ берегу. Мы надѣялись, что насъ волненіемъ принесетъ къ нимъ, однакожъ въ семъ упованіи обманулись; мы продрейфовали ихъ, и дрейфуя при каждомъ валѣ судно ударялось о дно ужаснѣйшимъ образомъ. Наконецъ принесло насъ на каменья при подошвѣ огромнаго утеса: теперь всякая надежда изчезла и мы уже считали себя существами другаго свѣта. Судно наше ударилось о каменья съ чрезвычайною силою, такъ, что мы очень хорошо слышали, какъ члены его затрещали. Дабы облегчить судно и буде возможно не допустить его разбиться на части, срубили мы бизань-мачту, а не много погодя и фокъ-мачту. Гротъ мачту же оставили съ тѣмъ, чтобъ

удержать судно отъ перевала на вѣтръ; ибо если бы сіе случилось, то ни одинъ человѣкъ не спасся бы. Около 2 часовъ пополуночи пакетъ-ботъ сталъ на каменья; а чрезъ полчаса послѣ того нашли мы, что онъ наполнился водою по самую нижнюю палубу. Никогда несчастный экипажъ сего судна не ожидалъ съ такимъ нетерпѣніемъ дневнаго свѣта! Держась и безъ того весьма долго за ванпы, мы принуждены были еще три часа до разсвѣта пробыть 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, высотою вдвое противъ нашей гротъ-мачты, и котораго верхняя часть надъ нами нависла; бизань-мачта хотя и срублена, но будучи поддерживаема нѣсколькими снастями не совсѣмъ

упала въ воду и только сажени на четыре не доставала до берега, который около насъ составлялъ родъ залива и съ носу подходилъ почти до самаго уплегаря. Мы ясно видѣли многія суда, брошенныя на мѣль по берегамъ гавани. Съ разсвѣтомъ ни вѣтръ, ни дождь ни сколько не ослабѣвали; въ сіе 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; снесло въ воду шканечные фалшь-борды, нактоузы и рондгоузъ (*). Фокъ и бизань-мачты были уже за бортомъ и держались только на нѣкоторыхъ снастяхъ; лѣвая сторона судна была проломлена, слѣдовательно при такомъ положеніи судна, естественно

(*) На шканцакъ большихъ купеческихъ судовъ иногда дѣлается для удобности пассажировъ небольшая каютка, которая называется Round House.

Прим. Перев.

первою нашею 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 мы спустили на нее стеньгу съ брамстеньгою, высунули ихъ сколько было возможно впередъ и принайтовили такимъ образомъ, что конецъ брамъ-стеньги только на нѣсколько футъ не хваталъ берега. Но та часть утеса, къ которой онъ подходилъ, была почти перпендикулярна; слѣдовательно не имѣли мы ни какой надежды въ семъ мѣстѣ на него взобраться, развѣ съ помощію кустовъ, кое-гдѣ по утесу находившихся. Способу сему одинъ изъ матрозовъ скоро сдѣлалъ опытъ; онъ связалъ петлю удавкою и, набросивъ оную на одинъ изъ самыхъ большихъ кустовъ, тотчасъ выдернулъ его съ корнемъ и къ не изъяснимому нашему прискорбію показалъ намъ, что коренья кустовъ росли въ расщелинахъ скалы и держались очень

слабо, такъ, что отнюдь не могли служить подпорою гораздо меньшей тяжести, нежели человѣка. Другой матрозъ, сдѣлавшись отъ отчаянія чрезъ мѣру отважнымъ, дошелъ до конца брамъ-спеньги съ шѣмъ, чтобъ прыгнуть на утесъ въ кусты; но флагштокъ, неудержавъ его, переломился на двое и вмѣстѣ съ нимъ упалъ въ воду. Нѣсколько минутъ не было его видно, наконецъ показался онъ на поверхности воды; мы ожидали, что бурунъ разобьетъ его о каменья; но онъ былъ столь счастливъ, что не выпустилъ изъ рукъ обломокъ флагштока, въ которой былъ продѣтъ сигнальный фалъ. Помощію сей-то тоненькой веревки могъ онъ удержаться, доколѣ не подали ему другаго конца, которымъ его и вытащили.

Хотя мы теперь уже совершенно отчаялись въ спасеніи нашемъ посредствомъ бизань-мачты; однакожъ чувствовали необходимость прибѣгнуть къ какому нибудь другому рѣшительному способу; потому, что вѣтръ ни ма-

ло 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 съ нуждою могъ держаться. Мы не могли надѣяться ни на какую постороннюю помощь, ибо изъ города насъ не льзя было видѣть, а корабли были въ не состояніи сдѣлать намъ ни какого пособія. Правда, нѣсколько негровъ показались на верьху 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 прозьбы, 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 добрав-

шись до конца утлегаря, бросился стремглавъ въ воду. Едва онъ упалъ, какъ огромный валъ подхватилъ его и вынесъ на камень, гдѣ по отступленіи вала оспался онъ на сушѣ. Тутъ пребылъ онъ нѣсколько секундъ безъ всякаго движенія; доколѣ другой валъ не бросилъ его еще далѣе на берегъ, тогда онъ успѣлъ схватиться за высунувшейся клокъ утеса, на которомъ и удержался. На семъ мѣстѣ просидѣлъ онъ нѣсколько минутъ, чтобъ отдохнуть, а потомъ началъ взбираться на скалу. Спасеніе Г. Донкастера было чудесно! и весь экипажъ былъ тѣхъ мыслей, что Провидѣніе особенно пеклось объ немъ, чтобъ посредствомъ его и насъ спасти. Чрезъ полчаса съ величайшимъ трудомъ достигъ онъ вершины утеса. Мы же въ сіе время со страхомъ и не терпѣніемъ примѣчали каждый шагъ его, возсылая мольбы ко Всевышнему объ успѣхѣ опаснаго сего предпріятія; будучи увѣрены, что собственное наше избавленіе зависѣло отъ сего успѣха.

Донкастеръ тотчасъ пришелъ къ тому мѣсту утеса, которое было противъ кормы нашей, гдѣ, спустившись немного, онъ принялъ отъ насъ конецъ веревки, брошенной къ нему съ гротъ-марса. Сей конецъ закрѣпилъ онъ задеревья, бывшія на верьху скалы, а мы взяли его къ топу бизань-мачты. Тогда по сей веревкѣ нѣсколько человѣкъ изъ самыхъ отважныхъ, расторопныхъ матрозовъ 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 съ помощію веревки и талей перетаскивать всѣхъ служителей одного послѣ другаго и въ продолженіе трехъ часовъ всѣхъ перетащили, кромѣ двухъ или трехъ проворныхъ матрозовъ, кои оставались до послѣдней минуты и сами переправили себя, какъ и первые.

Когда весь нашъ экипажъ, состоящій изъ 4 офицеровъ, 24 нижнихъ чи-

новъ и 3 пассажировъ, выбрался на утесъ, но мы, простившись съ бѣднымъ нашимъ кораблемъ, пошли къ городу. Но и тутъ встрѣтили запрудненія; ибо вся долина, между нами и городомъ, отъ проливнаго дождя, который и въ сіе время не переставалъ лить, превратилась въ озеро, по которому, идучи съ нуждою и большимъ трудомъ отыскивали 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. Прошедъ такимъ образомъ вбродъ около трехъ миль по сахарнымъ планпаціямъ, 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 недостатку пищи и одежды, если бы не пособилъ намъ одинъ портной изъ мулатовъ, который доставилъ намъ и платье и съѣстные припасы.

Ураганъ продолжался двое сутокъ, въ

которые обошелъ онъ половину компаса: отъ N къ Z. По окончаніи онаго мы нашли нашъ пакетъ-ботъ почти на сушѣ между каменьями. Въ подводной его части съ лѣвой стороны было 5 проломовъ.

Крушеніе Англійскаго 64 пушечнаго корабля Репулса, случившееся у Французскихъ береговъ, Марта 10, 1800 года.

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

Репулсъ принадлежалъ ко флоту, состоявшему подъ начальствомъ Адмирала Сира Алана Гарднера и находившемуся на станціи Британскаго Канала; но на сей разъ онъ былъ отряженъ для перехватыванія судовъ, возившихъ въ Брестъ съѣстные припасы. Ночью 10 Марта 1800 года онъ сталъ на подводный камень, называемый, какъ тогда полагали, Мейсъ, который лежитъ отъ

острова Овесанта къ ZO., въ разстояніи около 25 лигъ. Экипажъ выѣхалъ на одинъ изъ Глененскихъ острововъ отъ Французскаго берега въ 2 миляхъ находящихся. Здѣсь Капитанъ и большая часть офицеровъ были взяты въ плѣнъ и отосланы въ Квимперъ; а 2 Лейтенанта, штурманъ, два мичмана и 8 матрозовъ пустились съ корабля на большомъ катерѣ, и будучи въ морѣ 4 дня, подвергаясь часто опасности, прибыли наконецъ къ острову Гернсей.

Слѣдующее письмо отъ одного изъ офицеровъ, такимъ образомъ спасшихся, къ отцу своему, составляетъ полное описаніе сего кораблекрушенія и приключеній, послѣдовавшихъ съ катеромъ со времени отбытія онаго отъ корабля до прихода въ Гернсей.

Гернсей, Марта 13 дня 1800.

Любезнѣйшій Родитель!

Пользуясь отправленіемъ пакетъбота въ Англію, я извѣщаю васъ о несчастной участи нашего корабля Репулса.

Марта 9, мы подошли къ каменьямъ Пенмаркъ вмѣстѣ съ кораблемъ Агамемнономъ, при весьма крѣпкомъ вѣтрѣ и сильномъ волненіи, которымъ корабль страшнымъ образомъ качало. 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, будучи въ погонѣ за чужимъ судномъ, находившимся у насъ подъ вѣтромъ, мы разлучились съ Агамемнономъ. Около 6 часовъ догнали мы чужое судно и нашли, что это былъ нашъ Вестъ-Индскій пакетъ-ботъ, Принсеса, взятый Французами, которымъ мы и овладѣли. Въ слѣдующее утро Капитанъ Альмсъ, находя себя гораздо хуже, рѣшился итти въ Торбей, почему мы и взяли такой курсъ, который, если бы счисленіе наше было вѣрно, провелъ бы насъ довольно далеко къ западу отъ Овесанта. Но къ несчастію нашему мы не имѣли нѣсколько дней астрономиче-

скихъ наблюденій, а теченіе, толь сильное у Французскихъ береговъ, причинило въ счисленіи корабля разности по долготѣ на 3 градуса къ востоку. Отъ чего въ полночь на 10 число, идучи подъ весьма малыми парусами (трехъ рифленые марсели на эзельгофтѣ), чтобъ взятое судно могло съ нами держаться, увидѣли мы бурунъ прямо передъ носомъ. Погода была чрезвычайно пасмурна, а корабль шелъ почти на фордевиндъ, по семи узловъ, и потому, не смотря на все наше стараніе, мы ни какъ не могли избѣжать опасности. Въ туже минуту корабль ударился съ величайшею силою и тотчасъ мы увидѣли его такъ плотно со всѣхъ сторонъ окруженнымъ каменьями, что не льзя было примѣтить прохода, коимъ вошелъ онъ. Въ семъ ужасномъ положеніи мы находились около трехъ четвертей часа: отъ весьма большаго волненія, производившаго страшный на каменьяхъ бурунъ, корабль било весьма крѣпко и мы каждую минуту ожидали, что онъ развалится.

Я не беру на себя описывать то ужасное зрѣлище, которое въ сіе время взорамъ моимъ представилось: какъ множество людей, бывъ при дверяхъ гроба, готовились встрѣтить смерть, такъ сказать, на одинъ шагъ отъ нихъ отстоявшую. Но я не могу прейти молчаніемъ одного обстоятельства, весьма меня поразившаго: я замѣтилъ, что всѣ тѣ, кои доселѣ тщеславились наиболѣе своею неустрашимостію и были извѣстны по своей дерзости и безбожію, теперь сдѣлались величайшими трусами и были столь малодушны, 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 никакой возможности оказать намъ помощь, и если уже сигнальные наши выстрѣлы могли избавить отъ ко-

раблекрушенія самаго его, то это было слишкомъ довольно. Чтобъ не упустить изъ виду ничего такого, что могло бы намъ послужить въ пользу, мы положили всѣ паруса на стеньгу и съ помощію Божіею были столь счастливы, что корабль двинулся назадъ и сошелъ съ мѣли.

Радость наша при семъ случаѣ была однакожъ кратковременна; ибо въ кораблѣ 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 сіе время мы имѣли довольно занятія для всего экипажа: одни отливали воду помпами; другіе бросали за бордъ пушки и прочія тяжести; а нѣкоторые между тѣмъ нашивали на парусъ постели, одѣяла и проч. Парусъ сей послѣ былъ подведенъ подъ корабль и послужилъ намъ къ не малой пользѣ. Вода же въ трюмѣ поднялась уже гораздо

выше орлопъ-дека, тогда могли мы, въ помощь помпамъ, выливать оную ведрами изъ всѣхъ трехъ люковъ. Такимъ образомъ посредствомъ крайняго напряженія силъ нашихъ, могли мы удержать корабль на водѣ до 5 часовъ утра; а въ сіе время, когда густой туманъ не позволялъ намъ видѣть предметы на разстояніе длины корабля, раздавшееся по горамъ эхо сигнальнаго выстрѣла показало, что мы находились весьма близко берега! Но посудите: что мы должны были чувствовать, когда въ туже минуту увидѣли себя въ нѣсколькихъ саженяхъ отъ утеса, вышиною съ наши мачты? валы разбивались объ него съ ужаснымъ стремленіемъ! Къ сему-то гибельному берегу, шли мы съ большою скоростію! Якоря составляли въ семъ случаѣ единственное наше спасеніе! мы ихъ бросили; но они не задержали, и когда конецъ уплегаря почти готовъ былъ упереться въ утесъ и мы ожидали мгновенной смерти вмѣстѣ съ разбитіемъ корабля, тогда Провидѣніе опять простерло къ намъ всемощ-

ную свою десницу: отраженный вѣтръ отъ скалы, сильно ударивъ на насъ, положилъ всѣ паруса въ одну секунду на стеньгу и спасъ насъ отъ погибели.

Мы отрубили канаты и корабль понесло вдоль берега: мы миновали каменистый мысъ, бывшій отъ насъ около четверти мили подъ вѣтромъ; тогда паруса наполнились и двинули насъ подъ вѣтръ довольно высокаго берега, который послужилъ намъ нѣкоторымъ закрытіемъ. Тутъ корабль сталъ на мѣль и бился, по причинѣ большаго буруна, такъ сильно, что мы опасались, чтобъ онъ не развалился, прежде нежели мы сыщемъ средство оставить его. И потому мы со всевозможною поспѣшностію 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 морѣ, чѣмъ отдаться въ плѣнъ; а теперь открылъ мое намѣреніе пятому Лейтенанту, Гор-

дону, который тотчасъ согласился быть моимъ товарищемъ. Такъ какъ восьми-весельный 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, высадилъ ихъ подъ вѣтромъ мыса въ разстояніи около одной мили отъ корабля; 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 шлюпку, чтобъ ѣхать на берегъ. Этотъ человѣкъ могъ быть намъ очень полезенъ:

я старался склонить его на наше предпріятіе и успѣлъ.

Послѣ сего я еще ѣздилъ раза 4 или 5 на берегъ съ людьми, а потомъ Первый Лейтенантъ Ротери велѣлъ мнѣ подождать его, и когда онъ вошелъ въ катеръ, то я съ величайшимъ удовольствіемъ услышалъ, что Г. Гордонъ извѣстилъ уже его о нашемъ намѣреніи, на которое онъ былъ совершенно согласенъ, и даже успѣлъ заготовить нѣкоторое количество съѣстныхъ припасовъ, а именно: нѣсколько кусковъ вяляной говядины, которая хотя была сырая, но все лучше, чѣмъ ничего; не большое 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

семъ переходѣ подняли съ воды мачту и парусъ съ нашего яла и мачты и реи съ другихъ гребныхъ судовъ. И такъ теперь намъ только одной прѣсной воды недоставало: я вспомнилъ, что на бизань-русленяхъ была у насъ небольшая бочка съ водою и потому велѣлъ одному изъ матрозовъ столкнуть ее за бордъ; а потомъ мы подняли оную на катеръ. Послѣ сего, препоручивъ себя Провидѣнію, отдались опять на волю вѣтровъ и волнъ.

Прежде однакожъ описанія моего о плаваніи нашемъ на катерѣ, я упомяну о числѣ лишившихся жизни при потерѣ корабля. Когда мы сперва ударились на камень, то 5 человѣкъ изъ нижнихъ чиновъ, отъ испуга потерявъ разсудокъ, бросились въ шлюбку, висѣвшую на бизань-боканцахъ и желая скорѣе спастись, отрубили одни тали, а другія не успѣли въ то же время перерѣзать, отъ чего шлюбка повисла и стремленіемъ своимъ, при паденіи одного конца ея, сбросила ихъ въ воду и они

всѣ утонули. Я позабылъ также сказать, что пока мы перевозили людей, то оставшіеся на кораблѣ сыскали средство передать концы перленей на каменья собравшимся на оныхъ крестьянамъ, которые ихъ тамъ закрѣпили. Многіе изъ Экипажа перебрались по симъ перленямъ, а двое матрозовъ, 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 я обращаюсь къ нашему странствованію.

Имѣя попутный вѣтръ, 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, однакожъ съ горестію увидѣли, что въ бутылкахъ была не водка, а вино. Но это бездѣлица, а мы вспрѣтили другой, гораздо важнѣйшій недостатокъ: бочка съ водою была столь часто крашена блякъ-варнишемъ, что

вода получила сильный запахъ смолы и была такъ отвратительна, что многихъ изъ насъ тошнило и рвало отъ употребленія оной. При семъ несчастіи мы утѣшались мыслію, что по причинѣ дурнаго свойства воды, оной можетъ намъ стать на большее время. По счастію нашему у одного изъ гребцовъ случились въ карманѣ парусныя иголки и мы тотчасъ приступили къ работѣ: нѣкоторые распускали линь 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 черезъ нѣсколько часовъ, мы имѣли полный комплектъ парусовъ.

Около полудня мы заштилѣли между каменьми Пенъ-Маркъ и принуждены были грести со всевозможнымъ усиліемъ, дабы въ куски не разбило нашего катера. Но скоро послѣ того получили мы опять хорошій вѣтръ и около 5 часовъ вечера находились подлѣ самаго берега въ нѣсколькихъ миляхъ къ югу отъ мыса

Рацъ. Вѣтръ былъ столь крутъ, что мы едва могли итти подъ парусами вдоль берега и принуждены были пройти подъ самою крѣпостью и вплоть подлѣ сигнальныхъ посповъ, на каждомъ изъ коихъ Непріятель имѣетъ пушки, и потому мы ожидали всякую минуту, что въ насъ будутъ спрѣлять. 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 оной, находясь на каменномъ рифѣ подлѣ мыса Рацъ; на рифъ сей принесло насъ зыбью и сильнымъ теченіемъ. По наступленіи ночи погода грозила бурею, почему зашли мы въ глубоко вдавшійся заливъ, не много южнѣе Бреста, съ тѣмъ, чтобъ до утра простоять тамъ на дрекѣ; но обгибая одинъ мысъ, подъ которымъ мы хотѣли укрыться, удивились, усмотрѣвъ на ономъ 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 виду прежде, нежели могли они изготовить пушки. Между тѣмъ, мы видѣли на крѣпости многіе огни взадъ и впередъ переходившіе.

Сей случай такъ напугалъ нѣкоторыхъ изъ нашихъ гребцовъ, что они предпріятіе наше стали считать совершенно безразсуднымъ и отчаяннымъ и совѣтовали намъ добровольно отдаться въ плѣнъ; ихъ однакожъ не послушали, а рѣшились мы, не подвергая себя опасности у берега, стать на дрекъ по среди залива и дожидаться разсвѣта. Около 11 часовъ вѣтръ сдѣлался умѣреннѣе и Луна свѣтила хорошо; мы подняли дрекъ и пошли между матерымъ берегомъ и островками, Святыми называемыми. Проходъ сей весьма опасенъ. Около 2 часовъ ночи мы уже миновали Овесантъ, прошедъ также между имъ и материкомъ.

Мы теперь находились въ полномъ удовольствіи: прошедъ Французскіе берега и имѣя попутный вѣтръ въ Англію, съ радости мы выпили по лишней рюмкѣ вина. Съ попутнымъ вѣтромъ мы шли во весь тотъ день; но въ 4 часа послѣ полудня, къ превеликой нашей горести наступило совершенное безвѣтріе и тогда, когда по нашему счисленію мы считали себя только въ 8 лигахъ разстоянія отъ Плимута. Мы принялись за весла, но успѣху было мало. Въ 7 часовъ вѣтръ задулъ отъ N; а въ 8 часовъ скрѣпчалъ и произвелъ большое волненіе. Онъ усиливался до 11 часовъ и привелъ насъ въ большую опасность: мы находились на открытомъ гребномъ суднѣ, посреди Англійскаго Канала, гдѣ мы ожидали ежеминутно, что валомъ зальетъ и утопитъ насъ.

Въ такомъ крайнемъ положеніи лоцманъ объявилъ, что для спасенія нашего одно только средство есть: спуститься къ островамъ Гернсей или Джерсей. На сіе предложеніе мы охотно

бы согласились, но опасались, что если приведемъ катеръ на фордевиндъ, тогда его тотчасъ зальетъ. Во время нашего совѣщанія о семъ важномъ для насъ дѣлѣ, странное происшествіе случилось, понудившее насъ принять совѣтъ лоцмана: къ ZO блеснула молнія три раза въ равные промежутки времени; это былъ точно тотъ румбъ, на которой вышепомянутые острова отъ насъ находились. Суевѣріе гребцовъ нашихъ тотчасъ изъяснило молнію Знаменіемъ Небеснымъ, насъ руководствующимъ и они настояли, что мы должны были спуститься и править по тому румбу, на которой видѣли молнію. Обращая всевозможное вниманіе на руль и стараясь держать катеръ всегда прямо по направленію волнъ, мы нашли, что онъ гораздо покойнѣе и безопаснѣе плылъ, нежели какъ мы ожидали.

Слѣдующаго утра вѣтръ нѣсколько поутихъ, а около 2 часовъ пополудни, къ неизъяснимой нашей радости, увидѣли мы берега острова Гернсея, но какъ

вѣтръ къ ночи запихъ, то мы не прежде достигли желаемаго берега, какъ уже на другой день.

Потеря Англійскаго линѣйнаго корабля Аякса, подъ начальствомъ Капитана Бляквуда, сгорѣвшаго Февраля 14, 1807 года, при входѣ въ Дарданельскій проливъ.

Сей корабль принадлежалъ къ эскадрѣ Вице-Адмирала Сира Джона Дакворта и находился вмѣстѣ съ оною на якорѣ при входѣ въ Дарданельскій проливъ. 14 Февраля 1807 года, въ 9 часовъ вечера, когда Капитанъ Бляквудъ лишь успѣлъ лечь въ постелю, 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 N° 12 (*), повторяя при ономъ

(*) „Корабль загорѣлся.“ По сему сигналу

чрезъ короткіе промежутки времени пушечные выстрѣлы. Потомъ, взявъ съ собою нѣсколько изъ старшихъ офицеровъ, бросился съ ними въ нижній декъ и на задній кубрикъ, откуда дымъ выходилъ. Тамъ далъ онъ повелѣніе безпрестанно въ люкъ воду лить и отвернуть кранъ; но сіе было сдѣлано еще прежде его приказанія.

Между тѣмъ, когда сигналъ №12 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 такой густой дымъ распространился по оному, что люди задыхались и падали съ ведрами въ рукахъ.

близъ стоящіе корабли должны брать свои предосторожности.

Прим. Перев.

Для отвращенія сего зла Капитанъ приказалъ поднять порты нижняго дека, но увидѣвъ, что отъ сего произошло болѣе вреда, нежели добра, велѣлъ опять ихъ отдать и плотно закрыть ахтеръ-люкъ, дабы, остановивъ стремленіе дыма, дать время спустить на воду гребныя суда. Къ сей мѣрѣ необходимо должно было прибѣгнуть; ибо всѣ признаки пожара показывали, что пламя скоро должно обхватить весь корабль. Поелику на кораблѣ не было крана для провода воды въ малую крютъ-камару, то Капитанъ приказалъ шимерману съ его плотниками прорубить корабль въ кормовой часпи; но въ сіе время (спустя минутъ десять отъ начала пожара) дымъ, сколько ни старались закрывать люки, до того распространился повсюду, что не смотря на лунную ночь, они не могли на шканцахъ другъ друга видѣть; слѣдовательно всѣ средства спустить гребныя суда были не дѣйствительны; лишь удалось спустить одинъ ялъ, на которомъ забирали людей бросавшихся въ воду.

Коль скоро огонь показался, то пламя, выходившее гротъ-люкомъ, тотчасъ пресѣкло всякое сообщеніе между носовою и кормовою частію. Капитанъ въ ту же минуту закричалъ, чтобъ всѣ бѣжали на бакъ (*), и какъ уже не было ни малѣйшей надежды погасить пожара, 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, сдѣлавъ увѣщаніе офицерамъ и нижнимъ чинамъ,

---

(*) Хотя здѣсь и не сказано причины, для чего Капитанъ далъ сіе приказаніе, однакожъ нетрудно догадаться: корабль стоялъ на якорѣ, слѣдственно, если не было теченія, то вѣтръ дулъ съ носу, и потому пламя и дымъ стремились на корму, отъ чего люди и могли только оставаться, въ ожиданіи гребныхъ судовъ, на бакѣ и бушпритѣ.

Прим. Перев.

бывшимъ тогда на бушпритѣ, крамболахъ и бакѣ (числомъ до 400 человѣкъ), чтобъ они не робѣли и надѣялись на гребныя суда, которыя готовы ихъ брать съ воды, и видѣвъ, что ему нечего было уже дѣлать на кораблѣ, взошелъ онъ на нокъ 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 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 онъ не можетъ довольно надивиться порядку и неустрашимости, съ каковыми они поступали и вели себя во все время пожара, и тѣмъ болѣе, что они спали и вызваны были на верьхъ изъ коекъ; а

извѣстно, что страхъ надъ людьми всегда сильнѣе дѣйствуетъ ночью и когда они спросонья.

По заведенному порядку на кораблѣ, Первый Лейтенантъ въ 8 часовъ рапортовалъ Капитану, что онъ обшелъ по всему кораблю и что всё было благополучно. Онъ также получилъ о погашеніи огня рапортъ отъ надзиравшаго за онымъ унтеръ-офицера (*); но поручикъ Морскихъ Солдатъ, бывшій тогда въ караулѣ, ему не рапортовалъ. Обязанность сего послѣдняго состояла въ

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

Прим. Перев.

томъ, что онъ долженъ былъ обойти въ 9 часовъ по всему кораблю и осмотрѣть, чтобъ повсюду былъ соблюденъ порядокъ и осторожность. Онъ не успѣлъ сего сдѣлать потому, что точно въ 9 часовъ пожаръ начался.

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-камарѣ и чрезъ десять минутъ былъ весь въ огнѣ отъ носа до кормы. Тогда дулъ весьма свѣжій вѣтръ 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 близь его, прислали столько гребныхъ судовъ, что онѣ могли спасти болѣе 400 человѣкъ. Экипажъ былъ весьма счастливъ, что ввечеру часа за три до пожара, вѣтръ дувшій два дни съ величайшею силою, смягчился; еслибъ буря

сія продолжилась, то очень вѣроятно, что не было бы никакой возможности спасти его.

„Надобно думать, что огонь нѣсколько времени уже (сравнительно говоря) тлился прежде, нежели узнали, что корабль горитъ; ибо когда Первый Лейтенантъ, съ нѣкоторыми другими, выломалъ двери въ лекарской каютѣ, то переборка въ оной вдругъ треснула и выломилась дѣйствіемъ стѣсненнаго огня и дыму. Тогда пламя съ такимъ стремленіемъ бросилось по кубрику, что онъ едва успѣлъ выскочить на верьхъ; 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 сіи люди самымъ жалостнымъ образомъ взывали ко Всевышнему о своемъ избавленіи, въ которомъ отъ скорости, съ каковою распро-

странялось пламя, они вовсе отчаялись; не взирая на то, что они уже видѣли многія гребныя суда, къ нимъ приближавшіяся.

„Гребныя суда держались противъ крамбаловъ съ обѣихъ сторонъ корабля и принимали всѣхъ, кто къ нимъ доплывалъ; а также и тѣхъ забрали, 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 бы тѣ гребныя суда, если бы гребцы на оныхъ, для спасенія другихъ и себя, силою не отбивали лишнихъ; хотя сіи несчастные и должны были погибнуть. Корабль горѣлъ во всю ночь; въ продолженіе коей несло его къ

острову Тенедосу, гдѣ въ 5 часовъ утра взлетѣлъ онъ на воздухъ съ ужаснымъ громомъ.

„На семъ кораблѣ погибло 6 морскихъ и экономическихъ офицеровъ; 25 (изъ 45) мичмановъ, 2 (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 малолѣтныхъ дѣтей: одного онъ бросилъ въ воду къ гребнымъ судамъ и его тотчасъ спасли; а за другимъ побѣжалъ на низъ и вмѣстѣ съ нимъ сдѣлался жертвою пламени! Спаслись же: офицеровъ морскихъ и экономическихъ 15, мичмановъ 20, нижнихъ чиновъ 289 человѣкъ. Изъ трехъ женщинъ одна только спаслась: слѣдуя за своимъ мужемъ она, имѣя въ одной рукѣ груднаго робенка, помощію другой спустилась по веревкѣ съ конца бомъ-утлегаря на гребное судно.

„Военнымъ судомъ оправили въ приключившейся гибели корабля, какъ Капи-

тана, такъ офицеровъ и всѣхъ нижнихъ чиновъ (*).

„Причина сему несчастію достовѣрно не извѣстна; но послѣ дознано, что въ бродъ-камарѣ былъ огонь въ такое время, когда ему не должно тамъ быть (**)!“

(*) Въ Англійскомъ флотѣ узаконено, въ случаѣ потери корабля, отдавать подъ судъ весь экипажъ: отъ Капитана до послѣдняго человѣка Военный судъ, допрашивая всѣхъ и каждаго, рѣшитъ, кто виноватъ въ сей потерѣ; ибо случиться можетъ, что корабль погибнетъ отъ ошибки простаго матроза, на примѣръ: если рулевой не такъ руль положитъ, какъ ему приказано; лотовой ложно мѣру глубины объявитъ; иной при поворотѣ не въ свое время какую нибудь значительную снасть отдастъ и проч. и проч. Слѣдовательно и должно надъ всѣмъ экипажемъ въ подобныхъ случаяхъ, слѣдствіе производить.

Прим. Перев.

(**) Къ величайшему моему сожалѣнію должно

Повѣствованіе о крушеніи Англійскаго 64 пушечнаго корабля Авинянина, подъ начальствомъ Капитана Реинсфорда, случившемся на пути его въ Мальту, въ 1806 году.

Англійскій 64 пушечный корабль Авинянинъ, подъ командою Капитана Реинсфорда, отправился изъ Гибралтара съ благополучнымъ вѣтромъ, Октября 16, 1806 года; экипажъ его состоялъ изъ 470 человѣкъ.

Въ четвертые сутки прошелъ онъ Сардинію и уже экипажъ, бывъ въ полной увѣренности, что на слѣдующій день

сказать, что и у насъ на нѣкоторыхъ корабляхъ иногда огни держатъ не въ положенные часы и въ непозволенныхъ мѣстахъ, собственно по слабости Капитана и по прихотямъ офицеровъ. А сіе происходитъ, я думаю отъ того, что у насъ нѣтъ новаго морскаго узаконенія, ибо уставъ ПЕТРА ВЕЛИКАГО такъ измѣнился, что и тѣ постановленія, кои еще въ силѣ, считаются обветшалыми и неупотребительными.

Прим. Перев.

придетъ въ Мальту, заблаговременно радовался и мысленно наслаждался ожидаемыми тамъ удовольствіями; но Судьба приготовила ему другую участь! Ужасно помыслить, что того же самаго вечера въ 10 часу, при девяти узлахъ ходу, корабль набѣжалъ на каменья, извѣстные подъ именемъ Эскеркесъ. Каменья сіи суть подводные и находятся не менѣе 60 миль разстоянія отъ ближайшаго берега. Ударъ корабля на каменья превосходитъ всякое описаніе, и страхъ, въ какой повергъ онъ весь экипажъ, вообразить себѣ не льзя! Въ ту же минуту всѣ до одного человѣка были на верху: 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 на низъ и ожидали тамъ въ бездѣйствіи своей участи; 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 27 человѣкъ отвалили отъ корабля чрезъ четверть часа послѣ того, какъ онъ сталъ на каменья. Дабы корабль не повалился на бокъ, нужно было его облегчить, а потому тотчасъ экипажъ срубилъ мачты; но чрезъ полчаса послѣ того, отъ сильныхъ ударовъ корабля на каменьяхъ, проломило его и онъ наполнился водою по самый нижній декъ; тогда онъ тотчасъ упалъ на лѣвую сторону: совершенно на бокъ.

Капитанъ Реинсфордъ, предвидѣвшій съ самаго начала неизбѣжную потерю корабля, приказалъ спустить на воду гребныя суда съ тѣмъ намѣреніемъ, чтобъ онѣ буксировали плотъ, который въ сіе время экипажъ дѣлалъ на подвѣтренной сторонѣ, и посредствомъ коего Капитанъ надѣялся весьма многимъ спасти жизнь. 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 шлюбки, проломили ихъ и они тотчасъ налились водою. Тринадцать человѣкъ, на нихъ находившіеся, будучи не въ силахъ добраться до корабля, погибли; нѣсколько человѣкъ убило при паденіи мачтъ, а многихъ опасно ранило и два мичмана были раздавлены гикомъ, которымъ прижало ихъ къ планшару.

Теперь казалось, общій конецъ всѣмъ ихъ бѣдствіямъ не далекъ уже былъ. Барказъ, единственное уцѣлѣвшее гребное судно, стоялъ на роспорахъ; онъ былъ наполненъ людьми, поелику безъ мачтъ они не имѣли средствъ спустить его, то и оставался онъ нѣсколько времени на кораблѣ, который уже весь, кромѣ

(*) Тутъ была сдѣлана непростительная ошибка: въ такихъ случаяхъ никакъ не льзя матрозовъ посылать на гребныя суда безъ офицеровъ. *Прим. Перев.*

юта, былъ подъ водою. Наконецъ къ неизъяснимой радости людей, сидѣвшихъ въ барказѣ, вода подняла его, и онъ прошедъ весьма счастливо между разными корабельными обломками и мачтами, отдалился отъ корабля, а потомъ подошелъ къ нему съ кормы; тогда многіе, желая попасть на него, бросились въ воду, но погибли.

Капитана Реинсфорда не льзя было уговорить, чтобъ онъ оставилъ корабль. Отъ самаго начала, когда корабль сталъ на каменья и до послѣдней минуты, когда барказъ оставилъ его, онъ былъ не устрашимъ и сохранялъ примѣрную твердость духа, которая не покидала его ни на одну минуту; и во все время сего 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 2 женщины.

На семъ кораблѣ было погружено большое количество таллеровъ: цѣною на 10,000 фунтовъ стерлинговъ, а так-

же находились бумаги отъ Правительства въ Мальту и Сицилію.

Барказъ оставилъ корабль спустя полтора часа послѣ того, какъ онъ сталъ на каменья и тотчасъ пошелъ на веслахъ къ острову Маритимо, къ которому (съ помощію самаго плохаго паруса, сшитаго изъ матрозскихъ рубашекъ) пришелъ онъ на видъ поутру 21 числа. Въ тоже время встрѣтили они Датскій купеческій бригъ; онъ снабдилъ ихъ парусомъ, сухарями, водою и не большимъ количествомъ водки; а они помѣстили на него двухъ офицеровъ съ двадцатью матрозами и отправили на помощь къ погибавшимъ своимъ товарищамъ. Но вѣтръ дулъ такъ крѣпко, что предпріятіе сіе было безполезно. Думать должно, что скоро по удаленіи барказа отъ корабля, разбило его на части; ибо вѣтръ тогда уже начиналъ усиливаться и корабль било о каменья страшнымъ образомъ; а въ слѣдующій день вѣтръ еще былъ крѣпче.

Когда барказъ приставалъ къ сему

Датскому бригу, тогда двѣ ихъ шлюпки, прежде отвалившія отъ корабля, были въ виду у нихъ и они пошли въ слѣдъ за ними къ острову Маритимо, на которой прибыли въ 4 часа вечеромъ 21 числа. Правитель острова принялъ ихъ человѣколюбиво и они переночевали у него; а на другой день отправились въ Трепани (въ Сициліи) и въ туже ночь туда пріѣхали, а потомъ сыскали способъ переѣхать на Мальту.

Крушеніе Англійскаго 64 пушечнаго корабля Нассау, подъ начальствомъ Капитана Триппа, разбившагося на Сѣверной сторонѣ песчаной банки Гааксъ по близости Текселя, Октября 25, 1799 года.

Его Величества корабль Нассау, крейсеруя у Текселя, въ ночь на 25 Октября 1799 года, нашелъ, при весьма крѣпкомъ вѣтрѣ, на песчанную банку Гааксъ (*).

(*) Авторъ не счелъ за нужное упомянуть здѣсь о причинѣ, по какой сей корабль

Тогда волненіе съ такою силою било корабль 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 вѣтръ дулъ столь крѣпко и бурунъ былъ

самъ нашелъ на мель. Вотъ она: Капитанъ и лоцмана ошиблись въ огнѣ; ибо огонь, разложенный на Тексельскомъ берегу рыбаками, они приняли за маячный огонь на Гельдерѣ. Подобные сему случаи такъ часто бывали, что Англичане не безъ причины подозрѣваютъ жителей въ умышленномъ злѣ для того, чтобъ съ разбитыхъ кораблей чемъ-нибудь поживиться, какъ то и у насъ въ Финскомъ заливѣ прежде бывало. Могутъ ли мореплаватели плыть въ темныя, бурныя ночи Финскимъ заливомъ и не чувствовать благодарности къ Россійскому Правительству и основателю нынѣшнихъ маяковъ Генералъ Маіору Спафарьеву, а также и къ Начальству, подъ главнымъ управленіемъ и покровительствомъ коего, онъ дѣйствуетъ? *Прим. Перев.*

такъ великъ, что никакое судно не могло подать ни малѣйшей помощи. На разсвѣтѣ вся надежда на избавленіе изчезла и смерть казалась неизбѣжною. Весь экипажъ занимался дѣланіемъ плота, на которомъ думалъ онъ спастись, какъ въ 11 часовъ утра къ неизреченной ихъ радости, увидѣли они военный бригъ Жалюзъ, посланный Адмираломъ Диксономъ (Первый по Главнокомандующемъ въ то время); но онъ не имѣлъ возможности подойти къ кораблю ближе $1\frac{1}{2}$ миль. Поелику вѣтръ продолжалъ дуть крѣпко съ большимъ волненіемъ и не позволялъ имъ оказать какую либо помощь, то Капитанъ Триппъ, уступая требованіямъ экипажа (*), приказалъ спу-

---

(*) Почти никогда не можетъ 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

стить на воду гребное судно, на которомъ въ 3 часа пополудни Капитанъ Морскихъ Солдатъ, комисаръ, одинъ мичманъ и гребцы отправились, съ намѣреніемъ ѣхать на бригъ; но чрезъ десять минутъ послѣ шлюпку сію залило и всѣ бывшіе въ ней погибли!

До сего несчастія, при появленіи брига, служители имѣли еще надежду спасти себя, а потомъ собравшись на шканцы сидѣли они въ глубокомъ молчаніи. Шканцы были одно только мѣсто, чрезъ которое валы изрѣдка ходили, а впрочемъ весь корабль находился подъ водою. Бѣдствующіе пребывали въ безпрестанномъ отчаяніи до 5 часовъ вечера; а въ сіе время вѣтръ сдѣлался тише, и бригъ могъ уже прислать свои гребныя суда для перевозу

слабости, въ коей мореходцевъ болѣе противъ прочихъ укоряютъ. Я слышалъ объ этомъ отъ офицеровъ, въ сіе время на кораблѣ Нассау служившихъ.

Прим. Перев.

*

людей съ разбитаго корабля. Но когда 205 человѣкъ было перевезено, тогда вѣтръ снова усилился и не допустилъ перевести остальныхъ, которые уже были взяты на другое утро гребными судами, присланными съ кораблей изъ Гелдера. Ни одинъ человѣкъ изъ всего экипажа не спасъ ничего своей собственности, кромѣ платья, которое на нихъ было; и около 100 человѣкъ погибло.

Потеря Англійскаго вооруженнаго транспорта Бонти, подъ командою Лейтенанта Блая, послѣдовавшая отъ возмущенія большой части экипажа противъ своего Начальника въ 1789 году, и чудное спасеніе Командира, съ нѣкоторыми изъ офицеровъ и служителей, на гребномъ суднѣ.

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 нѣтъ таковыхъ. Исполняя волю Короля, Адмиралтейство купило судно и во всемъ вооружило его пристойнымъ образомъ и приспособило для принятія молодыхъ растѣній вышепомянутаго плода. Судно сіе было въ 215 тоновъ, наречено Боунти (*) и ввѣрено начальствованію Лейтенанта Бляя, служившаго штурманомъ на кораблѣ славнаго Кука въ путешествіяхъ его для открытій совершенныхъ; экипажъ онаго состоялъ изъ 46 человѣкъ.

Ноября 4, 1787 года, транспортъ Боунти прибылъ въ Спитгедъ, а 24 числа того же мѣсяца Г. Бляй получилъ повелѣніе отправиться въ путь: ему предписывалось итти около мыса Горна къ островамъ Общества, гдѣ взявъ столько мо-

(*) Bounty: благотвореніе или благотворительность. *Прим. Перев.*

лодыхъ деревъ хлѣбнаго плода и другихъ растѣній, сколько онъ помѣстить можетъ, слѣдовать сквозь проливъ Эндевоура къ Принцеву острову, находящемуся въ Зондскомъ проливѣ; а если сочтетъ за удобное, то плыть по восточную сторону Явы и зайти въ одинъ изъ сѣверныхъ портовъ сего острова, гдѣ засохшія хлѣбныя деревья замѣнить другими растѣніями, нужными въ Западной Индіи, и суходольнымъ срачинскимъ пшеномъ (*); а потомъ итти мимо мыса Доброй Надежды въ Западную Индію, и тамъ половину привезенныхъ деревъ и растѣній отдать въ Королевскій Ботаническій Садъ на островѣ С. Винсентѣ, въ пользу Навѣтренныхъ острововъ (**); а другую половину на островѣ

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

Прим. Перев.

(**) Карабійскіе и Малые Антильскіе остро-

Ямайкѣ вручить Губернатору, и наконецъ возвратиться въ Англію.

Но какъ время становилось уже поздо для плаванія кругомъ Мыса Горна, то Адмиралтейство предоставило собственному выбору Г. Бляя: тамъ ли итти или мимо мыса Доброй Надежды.

Декабря 23, Лейтенантъ Бляй отправился изъ Спитгеда, а 6 Генваря 1788 года прибылъ въ Санта-Круцъ на островѣ Тенерифѣ, гдѣ запасшись ви-

---

ва Англичане и Французы называютъ Навѣтренными, а Большіе Антильскіе подвѣтренными, въ отношеніи къ направленію пасаднаго вѣтра. Но островъ Барбадосъ, находящійся въ виду Карабійскихъ острововъ, Англичане не причисляютъ къ числу Навѣтренныхъ, и онъ всегда самъ по себѣ означается; ибо онъ прежде всѣхъ изъ Вестъ Индскихъ острововъ ими занятъ, а потому жители онаго и Вестъ Индцами себя не признаютъ: такъ какъ у насъ жители Барабійской степи, находясь среди Сибири, не хотятъ быть Сибиряками. *Прим. Перев.*

номъ и свѣжими съѣстными припасами, 10 числа пошелъ въ путь, и 20 Марта увидѣлъ берегъ Огненной Земли. Съ сего времени имѣлъ онъ безпрестанно бурную погоду, часто со снѣгомъ и градомъ. Г. Бляй боролся съ стихіями въ продолженіе 30 дней, а наконецъ рѣшился спуститься къ мысу Доброй Надежды, куда и прибылъ 23 Мая. На мысѣ Доброй Надежды запасся онъ растѣніями и сѣмянами плодовъ, полезныхъ для острова Отаити и другихъ мѣстъ, куда надлежало ему заходить, и 1 Іюля отправился къ Новой Голландіи. Южный ея мысъ (*) увидѣлъ онъ 19 Августа, а на другой день вошелъ въ портъ Адвентюръ. Здѣсь поправилъ онъ оснастку своего транспорта и взялъ прѣсную воду изъ рытвинъ и ямъ: другой не было.

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

Прим. Перев.

Сія часть Новой Голландіи (*) изобилуетъ высокими деревами: нѣкоторыя имѣютъ 150 футъ 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 пнѣ одного изъ нихъ была надпись: „A. D. 1773.„ Надобно думать, что оную вырѣзалъ экипажъ Капитана Фурно, бывшій здѣсь въ Мартѣ сего года.

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

Здѣсь Ботанистъ ихъ, Г. Нелсонъ, посадилъ нѣсколько яблонь и другихъ плодовитыхъ деревъ и посѣялъ разнаго рода сѣмена. 4 Сентября отправились они въ путь, а 26 Октября пришли въ заливъ Матавію острова Отаити.

(*) Вандіеминова земли. *Прим. Перев.*

По прибытіи къ острову, Г. Блай немедленно приступилъ къ исполненію даннаго ему предписанія: Ботаники отправились для собиранія нужныхъ имъ растѣній; въ чемъ не встрѣтили они ни малѣйшаго запрудненія; 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 растѣній, сколько помѣстить въ транспортъ было возможно: у нихъ было съ оными 774 горшка, 39 кадокъ и 26 ящиковъ, опричь нѣкоторыхъ другихъ разнаго рода растѣній. Они были совсѣмъ готовы 31 Марта 1789 года, а 4 Апрѣля, простясь съ островитянами и одаривъ ихъ щедро, пошли въ море, взявъ курсъ къ островамъ Дружества, близь путей прежнихъ мореплавателей. Поутру 10 числа открыли они островъ, имѣвшій прелестный видъ: онъ былъ покрытъ кокосовыми и другихъ плодовъ

деревами, между коими кое-гдѣ долины показывались. На другой день лодка съ острова къ нимъ пріѣзжала. Жители обошлись съ Англичанами подружески; языкъ ихъ походилъ на Отаитскій; островъ свой они называли Вайтутаки; онъ имѣетъ въ окружности около 10 миль и лежитъ въ широтѣ 18° 50′ Z, долготѣ 200° 19′ O.

Потомъ пошли они къ островамъ Дружества и 23 числа стали на якорь въ Акамукѣ. Здѣсь Г. Бляй увидѣлъ одного старика, котораго онъ зналъ, будучи 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 сѣмяна, ими тогда же здѣсь оставленныя, произвели плоды и теперь жители ихъ имѣютъ, а особливо ананасы, до которыхъ они большіе охотники.

Взявъ нужное количество дровъ и прѣсной воды и замѣнивъ засохшія и повредившіяся дерева и растѣнія свѣ-

жими, Англичане 27 числа оставили островъ.

Теперь наступило время, когда надлежало случиться происшествію столь же плачевному, сколько и неожиданному, и которое вовсе уничтожило цѣль сего путешествія, съ успѣхомъ Капитаномъ Бляемъ до половины совершеннаго. Экипажъ составилъ заговоръ съ такою тайностію и осторожностію, что ни Г. Бляй, ни офицеры, долженствовавшіе сдѣлаться жертвою онаго, не имѣли объ немъ ни малѣйшаго подозрѣнія.

Апрѣля 28 передъ самымъ восхожденіемъ солнца, одинъ изъ штурманскихъ помощниковъ, по имени Кристіанъ, который съ нѣкотораго времени имѣлъ начальство надъ третьею вахтою, вошелъ съ двумя унтеръ-офицерами и однимъ матрозомъ 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 самомалѣйшее сопро-

тивленіе или закричитъ. Но Г. Бляй, не устрашась ихъ угрозъ, громко закричалъ и требовалъ помощи; однакожъ бунтовщики заблаговременно уже заперли всѣхъ тѣхъ, которые не участвовали въ ихъ дьявольскомъ умыслѣ. Потомъ бывшаго своего командира, прямо изъ постели, въ одной рубашкѣ, выпащили они на шканцы и приставили къ нему караулъ. Послѣ сего велѣли они боцсману спустить барказъ на воду и коль скоро это было сдѣлано, тогда принудили двухъ мичмановъ Гейварда и Галлета, Капитанскаго писаря и нѣкоторыхъ другихъ сойти въ барказъ. Между тѣмъ пока это происходило, Г. Бляй представлялъ экипажу беззаконіе ихъ поступка и увѣщевалъ разскаяться и обратиться къ своему долгу; но въ отвѣтъ они ему только говорили: „Молчи„те сударь, не то мы въ сію жъ минуту „убьемъ васъ!“

Потомъ они вывели на верьхъ офицеровъ, которые были заперты на низу и спустили ихъ въ барказъ. Въ сіе вре-

мя повстрѣчалось между бунтовщиками недоумѣніе, оставить ли имъ при себѣ самаго тимермана или его помощника. Наконецъ послѣ многихъ споровъ рѣшено тимермана отпустить; но съ большимъ трудомъ позволили они 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. Коль скоро всѣ тѣ, кого бунтовщики намѣрены были оставить, сошли на барказъ, тогда Кристіанъ сказалъ: „Ну „Капитанъ Бляй! ваши офицеры и слу„жители всѣ на барказѣ, теперь вамъ „пора туда же отправиться; а если вы „вздумаете сопротивляться, то въ ту „же секунду лишитесь жизни!“ Послѣ сего бунтовщики развязали ему руки и спустили на барказъ. Когда они его

спускали, то онъ, взглянувъ значительно на Кристіана, спросилъ его, чѣмъ онъ заслужилъ такое воздаяніе за многія благодѣянія, ему отъ него оказанныя? Отъ сего вопроса Кристіанъ пришелъ въ замѣшательство и жалостнымъ голосомъ отвѣчалъ ему: „Такъ Капитанъ „Бляй! — вотъ въ чемъ дѣло! — — мое „мѣсто въ Аду! — я буду въ Аду!“ (*).

(*) 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 Кристіанъ совсѣмъ не показалъ ни малѣйшаго раскаянія, а напротивъ того во все это время укорялъ Г. Бляя въ жестокости, и въ томъ, что онъ его тѣлесно наказалъ; ибо единственною причиною сего бунта было тѣлесное наказаніе, которое Бляй сдѣлалъ ему и мичману Гейварду. Надобно знать, что сей самый Бляй въ 1799 году командовалъ кораблемъ Дикташоромъ въ Сѣверномъ морѣ и команда его взбунтовалась. Потомъ былъ онъ

Послѣ сего они отдали барказъ за корму, а потомъ оставили его, сопровождая насмѣшками и шутками и крича во все горло: Ура! Отаитъ! А слесарь и плотники кричали и просили Г. Бляя не позабыть того, что они не участвовали въ семъ заговорѣ. Многіе же другіе имѣли, какъ казалось, видъ раскаянія въ своемъ беззаконномъ поступкѣ.

Поелику Г. Бляй не слыхалъ отъ экипажа никакихъ жалобъ и не замѣтилъ ни малѣйшаго со стороны ихъ неудовольствія, то онъ никакъ не могъ догадаться, чтобъ понудило сихъ безразсудныхъ людей къ такому отчаянному и безбожному противъ него поступку. Онъ заключилъ, что къ сему привели ихъ искушенія Отаитскихъ Старшинъ, которые были весьма привязаны къ Англичанамъ и обѣщали имъ дать большія помѣстья, если только они останутся

Губернаторомъ въ Новомъ Южномъ Валисѣ, и тамъ произошелъ бунтъ отъ его жестокости. *Прим. Перев.*

у нихъ на острову; а такія обѣщанія, вмѣстѣ съ связями, кои всѣ служители сдѣлали съ прекрасными Отаитянками, которыхъ Г. Бляй описываетъ совершенными красавицами, конечно могли ввести въ искушеніе молодыхъ безразсудныхъ людей, изъ коихъ большая часть вѣроятно въ отечествѣ своемъ не имѣли никакихъ связей, ни родства, къ коему были бы они привязаны.

На барказѣ съ Г. Бляемъ были оставлены штурманъ, подлекарь, ботаникъ, Артиллерійскій офицеръ, боцманъ, тимерманъ, одинъ подштурманъ, Капитанскій писарь, два мичмана (*), два квартермейстера, парусникъ, 2 повара, 2 матроза и одинъ юнга: всего 19 человѣкъ; а на транспортѣ остались одинъ штурманскій помощникъ (Кристіанъ), 3 мичмана, помощникъ Артиллерійскаго офицера, тимерманской помощ-

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

Прим. Перев.

никъ, одинъ унтеръ-офицеръ, слесарь, садовникъ и 14 матрозовъ: всего 23 человѣка.

Когда барказъ былъ еще у борда, то Г. Бляй просилъ бунтовщиковъ дать ему сколько нибудь ружей; но сіи безчувственныя твари только смѣялись, говоря ему, что какъ онъ коротко знакомъ съ дикими, то ему и ненужно имѣть никакого оружія, и бросили въ барказъ только четыре тесака.

Весь ихъ запасъ съѣстныхъ припасовъ состоялъ во 150 фунтахъ сухарей, 16 кускахъ соленой свинины (*), 6 кварпахъ (**) рому и 28 галлонахъ (***) прѣсной воды. Кромѣ того 4 пустые

(*) Въ Англіи свинина для Королевскаго флота солится кусками одного вѣса или близко того: по 4 фунта въ каждомъ, а говядина по 8 фунтовъ; кусками и выдается безъ вѣса.

Прим. Перев.

(**) Кварпъ содержитъ бутылку.

Прим. Перев.

(***) $3\frac{1}{2}$ ведръ. *Прим. Перев.*

боченка находились въ барказѣ. Ботсману однакожъ бунтовщики позволили взять небольшое количество парусныхъ нитокъ, парусины, линей и тросовъ; а Капитанскій писарь, съ ихъ же позволенія, взялъ октантъ и компасъ: но подъ опасеніемъ лишенія жизни запрещено ему было брать карты, морскіе календари, книгу Астрономическихъ наблюденій, секстантъ, хронометръ и планы и рисунки, кои Г. Бляй сбиралъ въ теченіе 15 лѣтъ. Однакожъ онъ былъ столь счастливъ, что унесъ журналъ Г. Бляя, патентъ его и нѣкоторыя другія важныя корабельныя бумаги.

Въ то время, когда ихъ оставили, они находились отъ острова Тосоа около 10 лигъ разстоянія. Г. Бляй намѣренъ былъ сперва зайти на сей островъ, чтобъ запастись тамъ хлѣбнымъ плодомъ и водою, и итти къ острову Тонгатабу, гдѣ хотѣлъ выпросить у владѣльца онаго позволенія оснастить и вооружить барказъ, и столько съѣстныхъ припасовъ, чтобъ они могли дойти до Вос-

точной Индіи. По прибытіи къ Тосоа увидѣли они, что жители къ нимъ не были расположены дружески, а напротивъ того, пользуясь беззащитнымъ состояніемъ Англичанъ, сильно атаковали ихъ каменьями, и потому они получили здѣсь весьма малый запасъ съѣстнаго. Даже съ большимъ трудомъ могли они избѣжать совершеннаго пораженія отъ дикихъ; что вѣроятно и случилось бы, если бы квартермейстеръ Нортонъ съ безпримѣрною отважностію не соскочилъ на берегъ и не отвязалъ цѣпи, которою барказъ съ кормы былъ закрѣпленъ. Сей неустрашимый человѣкъ погибъ, жертвуя собою спасенію своихъ товарищей: дикіе окружили и умертвили его самымъ безчеловѣчнымъ образомъ.

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

Теперь всѣ находившіеся на барказѣ

желали, чтобъ Г. Бляй старался доставить ихъ въ Англію такими путями и средствами, какими онъ сочтетъ удобнѣе. На сіе онъ представилъ, что имъ нѣтъ никакой 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, чтобъ получать имъ въ сутки на каждаго человѣка по одной унціи сухарей (*) и по четверти пинты воды (**). Такимъ образомъ, сдѣлавъ сіе постановленіе и увѣщаніе экипажу не подъ какимъ видомъ не отступать отъ онаго, Г. Бляй направилъ путь свой къ Новой Голландіи,

---

(*) $6\frac{2}{5}$ золотниковъ.

(**) Осьмая доля бутылки.

по морямъ досего неизвѣстнымъ, на небольшомъ гребномъ суднѣ (*), въ числѣ 18 человѣкъ!

Въ слѣдующій день имѣли они весьма крѣпкій вѣтръ; въ барказъ такое количество воды попадало, что они съ величайшимъ трудомъ могли отливать оную и избавить его отъ потопленія. Наутрѣе вѣтръ утихъ, а 5 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 небольшаго навыку, 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, чтобъ когда одна вахта управляетъ судномъ,

(*) Барказъ сей имѣлъ длины 23 фута, ширины 6 футъ 9 дюймовъ, глубины 2 фута 9 дюймовъ.

тогдабъ другая отдыхала подъ банками. Но и сіе распоряженіе не доставило имъ большаго облегченія, потому, что они безпрестанно были подвержены мокротѣ и сырости, и находились въ такой тѣснотѣ, что не могли ногъ пропянуть порядочно, отъ чего члены ихъ онѣмѣли и часто столь сильныя судороги схватывали ихъ, что они принуждены были по нѣскольку времени лежать безъ движенія.

7 Числа видѣли они другую купу острововъ, отъ которыхъ гнались за ними двѣ большія лодки; одна изъ нихъ въ 4 часа пополудни, приближившись къ барказу мили на 2 разстоянія, воротилась, и другая за нею послѣдовала. По отстоянію и сосѣдству сей купы съ Дружескими островами, Г. Бляй заключилъ, что это должны быть острова Фиджи.

8 Числа вѣтръ дулъ умѣренно при ясной погодѣ; это доставило имъ случай просушить свое платье и вычистить барказъ. Г. Бляй занималъ свою

команду разсказываніемъ о Новой Гвинеи и Новой Голландіи, причемъ старался сообщить имъ о сихъ странахъ всевозможныя свѣдѣнія, дабы въ случаѣ какого либо несчастнаго происшествія съ нимъ, они сами могли достичь острова Тимора, который прежде они только по одному имени знали.

10 Числа опять бурная погода настала съ безпрестаннымъ дождемъ, громомъ и молніею; волненіе было велико и часто плескало воду въ барказъ, такъ, что они безпрерывно должны были выливать оную, и совсѣмъ цѣмъ иногда находились на краю гибели. Къ большему еще ихъ несчастію соленая вода подмочила сухари, и какъ платье на нихъ было всегда мокро, то они ни какъ не могли и сномъ подкрѣпить себя, а многіе изъ нихъ подвергались такимъ судорогамъ, что имѣли сильную дрожь и чрезвычайную боль во внутренностяхъ. Г. Бляй присовѣтовалъ имъ снять съ себя все платье, выполоскать въ морской водѣ, выжать сколько возможно

болѣе и опять надѣть; отъ сего средства оно сообщало имъ нѣкоторую тѣплоту, напротивъ того, бывъ намочено дождевою водою, оно лишь знобило ихъ.

14 Числа видѣли они множество острововъ, казавшихся имъ новымъ открытіемъ; но поелику они находились весьма близко къ Новогебридскимъ 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 Гринвича (*).

24 Числа признано было за нужное уменьшить и безъ того уже весьма недостаточную ихъ порцію, и положено выдавать сухарей на каждаго человѣка 25 долю фунта на завтракъ и столько же на обѣдъ, а на ужинъ ничего; по сему расчету сей провизіи должно было имъ стать на 43 дня.

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

Прим. Перев.

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

Во второмъ часу 29 числа увидѣли они подъ вѣтромъ въ разстояніи съ четверть мили бурунъ, отъ котораго тотчасъ отворотивъ, избѣжали опасности; съ разсвѣтомъ же опять приближились къ бурунамъ и усмотрѣли, что они съ величайшею свирѣпостію ходили по рифу, вдоль коего идучи, скоро нашли въ немъ проходъ, коимъ и стали править. За рифомъ находился посредственной высоты островокъ; Г. Бляй

(*) Морскія птицы изъ рода пешрелей: Procellaria. *Прим. Перев.*

назвалъ его островомъ *Направленія*, ибо онъ показывалъ, гдѣ проходъ находится: широта его 12°. 51′ S. Коль скоро они зашли за рифъ, тогда ясно открылись имъ берега Новой Голландіи. Они пристали въ прекрасномъ песчаномъ заливѣ небольшаго острова, находящагося 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 противоположенномъ берегу около 20 человѣкъ жителей, бѣжавшихъ къ нимъ во всю мочь. Въ сіе же время они что-то кричали и дѣлали имъ знаки выйти на берегъ. Всѣ сіи дикіе были вооружены копьями, а многіе другіе выглядывали изъ завершинъ сосѣдственныхъ пригорковъ. Г. Бляй, нашедъ, что жители ихъ увидѣли, счелъ за лучшее удалиться въ море. Островъ,

на которомъ они пристављали, назвалъ онъ островомъ *Возстановленія:* имя сіе приличествовало ему не только по отношенію 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, то многіе другіе отряды жителей приходили къ оному и, махая зелеными вѣтьвями, дѣлали знаки пристать; но Г. Бляй, подозрѣвая ихъ намѣренія, не рѣшался ввѣрить себя имъ. Сіи люди были совсѣмъ нагіе и имѣли черные кудрявые волосы.

31 Числа они опять пристављали на небольшомъ острову, чтобъ лучше обозрѣть съ него берегъ материка. Здѣсь, поѣвъ устрицъ, отправились они въ море и потомъ на пути останавливались на разныхъ островахъ, чтобъ достать какой нибудь пищи. Вечеромъ 3 Іюня прошли они Проливъ Эндевоура и снова пустились плыть открытымъ моремъ, взявъ курсъ къ острову Тимору, до ко-

тораго 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 въ живыхъ оставаться. Г. Бляй всѣ способы употреблялъ, чтобъ ихъ успокоивать и ободрять на щетъ ихъ положенія, увѣряя, что они скоро достигнутъ порта, гдѣ получатъ всякое вспоможеніе.

Въ 3 часа утра 12 Іюня, къ неописанной ихъ радости, открылся имъ давно желанный островъ Тиморъ; а 14 числа они прибыли въ Голландское селеніе, Купангъ именуемое. Не льзя довольно выхвалить человѣколюбиваго и дружескаго пріема, оказаннаго имъ на семъ острову отъ Правителя онаго (Ванъ Эста), который, бывъ самъ опасно боленъ, препоручилъ ихъ зятю своему и приказалъ ему имѣть объ нихъ всевозможное попеченіе и снабжать всѣмъ тѣмъ, что

только было на островѣ, для нихъ полезнаго.

Г. Бляй представилъ Губернатору формальное извѣщеніе о случившемся у него возмущеніи и требовалъ именемъ Короля своего сообщить по всѣмъ Голландскимъ владѣніямъ, чтобъ, буде въ оныя придетъ транспортъ Боунти, то задержать его и бунтовщиковъ, коимъ именной списокъ съ ихъ примѣтами онъ доставилъ.

Въ короткое время послѣ прихода ихъ въ Купангъ, съ помощію живущихъ тамъ Голландцевъ, здоровье и силы ихъ такъ хорошо были возстановлены, что Г. Бляй успѣлъ купить за тысячу рейксъ-даллеровъ шкуну, на которой намѣренъ былъ отправиться въ Батавію, чтобъ прійти туда до отбытія Европейскаго флота, обыкновенно въ Октябрѣ отходящаго. Судно сіе Г. Бляй наименовалъ Ресурсъ и вооружилъ оное двумя мѣдными фалконетами и четырнадцатью ружьями съ достаточнымъ количествомъ военныхъ снарядовъ, чтобъ

быть въ состояніи обороняться отъ морскихъ разбойниковъ, около Явы обыкновенно разъѣзжающихъ.

Іюля 20 умеръ у нихъ Ботаникъ Нельсонъ отъ воспалительной горячки; это было второе его путешествіе въ семъ званіи въ Тихій Океанъ.

30 Августа Г. Бляй отправился изъ Купанга на своей шкунѣ, взявъ съ собою на буксирѣ и барказъ, который спасъ жизнь его.

Октября 1 прибыли они въ Батавію и на другой день Г. Бляй сдѣлался такъ опасно боленъ, что нужно было отвести его за городъ, а вскорѣ послѣ того Главный Докторъ Колоніи объявилъ, что болѣзнь его требуетъ, чтобъ онъ немедленно удалился изъ вліянія Батавскаго климата, иначе онъ долженъ будетъ умереть. Въ слѣдствіе сего Г. Бляй просилъ и получилъ отъ Генералъ-Губернатора позволеніе отправиться на флотѣ, который уже готовъ былъ вступить подъ паруса: его помѣстили на Голландскомъ пакетъ-ботѣ. Изъ Бата-

віи они пошли 16 Октября 1789 года, а въ Англію прибыли 14 Марта 1790 года; изъ оставленныхъ съ нимъ на барказѣ только 11 человѣкъ возвратились въ свое отечество (*)!

КОНЕЦЪ ПЕРВОЙ ЧАСТИ.

(*) Что же принадлежитъ до бунтовщиковъ, то участь ихъ описана въ слѣдующей части.

ОПЕЧАТКИ.

стран.	строк.	напечатано:	читай:
4 —	2 —	оной — — —	онымъ
16 —	22 и 23	лишь только —	лишь
48 —	21 —	не должно — —	не долженъ
148 —	10 —	по осторожности	по неосторожности
153 —	6 —	не спусналъ —	не спускалъ“
174 —	15 —	мѣли — — —	мѣли.
230 —	3 —	притерпѣнное —	претерпѣнное
263 —	5 —	старое — —	слабое
327 —	8 —	и тѣхъ забрали	забрали и тѣхъ

XIII 4
1918: 6949