

По р. Мологѣ.

(Изъ путевыхъ замѣтокъ).

I.

Было раннее утро 17 мая 1909 г., когда я сошелъ въ Рыбинскѣ съ „волжскаго“ парохода „Крестьянка“ и направился на пристань „коммерческо-крестьянскаго (Sic) пароходства по р.р. Волгѣ, Мологѣ и Шекснѣ“ Два года назадъ мнѣ пришлось побывать на Мологѣ въ концѣ мая, когда рейсы до г. Устюжны (предѣльный пунктъ моложскаго пароходства) уже прекратились и пароходы ходили только до г. Весьегонска (*). Въ настоящій же разъ мнѣ удалось попасть на одинъ изъ послѣднихъ рейсовъ до Устюжны и полнѣе познакомиться съ р. Мологою и съ условіями плаванія по ней. Рейсъ парохода „Викторъ“ былъ полонъ приключеній серьезнаго свойства: пароходъ получилъ пробоины на каменной грядѣ, два раза сидѣлъ по нѣсколько часовъ на пескахъ, волненіе пассажировъ доходило чуть не до открытаго бунта, часть команды оказалась едва-ли не въ „заговорѣ“ противъ командира и проч. и пр.. Словомъ, за одинъ только рейсъ получилась такая неприглядная картина пароходныхъ „порядковъ“ на этой захолустной рѣкѣ, что объ нихъ стоитъ рассказать и попутно познакомиться и съ рѣкою.

При входѣ съ набережной на рыбинскую пристань „Коммерческаго крестьянскаго пароходства“ красуются громадныя вывѣски, объявляющія о двухъ отвалахъ пароходовъ—въ 2 1/2 ч. д.

*) Краткій отчетъ объ этомъ плаваніи см. въ „Судоходецъ“ 1907 г., въ моихъ замѣткахъ—„На р. Мологѣ (118,121,122) и „По поводу замѣтокъ о р. Мологѣ“ № 143).

К III 1309268

на Шексну и въ 3 ¹/₂ ч. на Мологу. Но подхожу къ кассѣ и вижу тамъ чуть замѣтное, крошечное объявленіе о 3-мъ отвалѣ—въ 1 ч. дня и именно на Устюжну.

Къ чему такая путаница, вводящая публику въ заблужденіе?! Не всякіи найдеть маленькіи аншлаги у кассы, а, повѣривши большой вывѣскѣ у пристаискаго входа, можетъ прозѣвать нужный пароходъ.

„Виктора“ еще не было и пассажиры слонялись по пристани на которой нѣтъ ни одной скамейки для сидѣнья. Публика по-проще располагалась прямо на грязномъ полу. Правда, есть „пассажирская каюта“, какъ гласить надпись на одномъ крошечномъ помѣщеніи, но она превращена въ складъ ручного багажа пассажировъ, которыхъ туда не пускаютъ... И это не гдѣ нибудь въ захолустьяхъ, а въ большомъ городѣ Рыбинскѣ, гдѣ видимо-невидимо всякихъ путевскихъ властей.

Скоро открыли кассу и я взялъ билетъ I класса до Устюжны, заплативъ 5 р.—цѣна очень высокая за разстояніе около 200 верстъ, и на пароходахъ, далеко во всемъ уступающихъ волжскимъ. Но ужъ таково свойство всякой монополіи: брать выше мѣры...

Нелѣпое по назвацію „Коммерческо-крестьянское пароходство“—единственный и потому безцеремонный монополистъ по р. Мологѣ. На Шекснѣ его аппетиты сдерживаетъ Милютинское пароходство, позволяющее своему конкуренту ходить только до г. Череповца. Если бы тамъ молодежскіе пароходы двинулись дальше, до Чайки (у г. Бѣлозерска), то Милютинскіе пошли бы по Мологѣ. А пока этого, къ сожалѣнію, нѣтъ—„коммерсанты—крестьяне“ царятъ на Мологѣ, къ собственному благополучію и къ вѣщему огорченію публики.

Много лѣтъ назадъ здѣсь ходили Самолетскіе пароходы, имѣвшіе божескіе тарифы, но затѣмъ почему-то бросили эту линію. Тогда появились на Мологѣ частные пароходы разныхъ лицъ. Въ томъ числѣ костромскаго пароходчика г. Набатова, не удовольствовавшагося своей р. Костромой. На Мологѣ наступилъ счастливый для публики періодъ жестокой конкуренціи, доходившей до того, что отъ Рыбинска до Устюжны брали по III классу 10 коп., да еще предлагали желающимъ „премію“—булку въ 5 коп.! Конечно, этотъ блаженный періодъ не долго продолжался: пароходчики спѣлись, объединились въ „Коммерческое пароходство“ и—карманы публики затрещали...

Вдругъ на сцену выступили „40 мучениковъ“, какъ назы-

вають въ Рыбинскѣ 40 крестьянъ—хозяевъ новаго моложскаго пароходства „Крестьянинъ I“. Каждый изъ нихъ имѣеть свою долю въ пароходѣ, купленномъ на собранные паи (въ 200—300 р.). Мѣсяца два пароходъ „40 мучениковъ“ поплавать самостоя-тельно, сбавивъ тарифы, къ удовольствію публики и къ ужасу монолистовъ „Коммерческаго“ пароходства. Но послѣдніе не дремали: черезъ два мѣсяца „Крестьянинъ I“ бросилъ конкуренцію и вступилъ въ „союзъ“ съ остальной теплою компаніей.

Такъ и образовалось „Коммерческое крестьянское пароходство“, съ успѣхомъ пребывающее монополистомъ на р. Мологѣ и доселѣ. Каждый хозяинъ самостоятельно владѣеть своимъ па-роходомъ и содержитъ его, но управление дѣлами пароходства общее, при общемъ тарифѣ, общихъ пристаняхъ и т. д. Доходы дѣлятся такъ: 5% большимъ пароходамъ (двухъярусные—„Крестьянинъ“, „Владиміръ“ „Николай“), 3 $\frac{1}{2}$ % меньшимъ. Сеѣчасъ въ товариществѣ состоятъ 7 пароходовъ (г. Набатова два—„Григорій“ и „Марія“).

Пока мы дожидались „Виктора“, у пристани выгружался одинъ изъ Набатовскихъ пароходовъ. Помощникъ командира добродушно упрекалъ пристанскихъ служащихъ, что они въ послѣдній рейсъ парохода перепутали ярлыки на багажъ и кладн. Обѣ стороны весело хохотали надъ происшедшею отъ этого путаницей, бѣсившей пассажировъ и кладчиковъ, получавшихъ чужія вещи вмѣсто своихъ... Еще счастье, что ѣхала „компанія землемѣровъ“, которая сама разобралась въ своемъ багажѣ, а то была бы бѣда...“ Однако, они долго потѣшались надъ этою „бѣдою“, считая ее всего только „весьма забавной исторіей...“

Съ такими совсѣмъ не забавными впечатлѣніями пришлось садиться на „Виктора“, подошедшаго къ пристани часа за два до отвала. Это небольшой одноярусный пароходъ, но съ вынесеннымъ на верхнюю кормовую палубу II классомъ. Вслѣдствіе прибавки этого полуэтажа тяжесть парохода увеличилась, а машина осталась та же „слабенькая“, и „Викторъ“ не отличается ни хорошимъ ходомъ, ни легкимъ правожомъ. Говорили, будто корпусъ его — Самолетской „Русалки“, т. е. очень почтенной древности; зато внутри, хотя рубки и каюты тѣсноваты, но очень чисты и прилично обставлены. Во всемъ видна заботливая хозяйская рука.

Есть, конечно, и дефекты: спасательныхъ круговъ очень мало, окурницъ (для окурковъ) на палубахъ нѣтъ, балкончикъ, около II кл. чрезвычайно узкій, нѣтъ скамеекъ на кормѣ—един-

ственномъ тихомъ пристанищѣ на такихъ пароходахъ съ открытою носовою палубою, доступною вѣсѣмъ вѣтрамъ и стихіямъ.

Говоря о хозяйской рукѣ, я разумѣю не хозяина парохода (московскій ювелиръ г. Огородниковъ, уроженецъ извѣстнаго приволжскаго с. Краснаго Костромской губ., гдѣ процвѣтаетъ кустарное ювелирство), котораго мы не видѣли, а его симпатичнаго командира изъ „русскихъ нѣмцевъ“, т. е. нѣмца только по фамилии, по человѣка вполне русскаго и даже православнаго. О послѣднемъ мы узнали въ первый же вечеръ илаванія, когда передъ ужиномъ команды собрались на нижней палубѣ всѣ свободные отъ вахты матросы и машинная команда и, подъ руководствомъ командира, пропѣли хоромъ нѣсколько молитвъ... Утромъ также повторилась общая молитва верхней и нижней командъ, производившая на пассажировъ самое прекрасное впечатлѣніе.

Командиръ былъ новичкомъ на Мологѣ—ходилъ здѣсь первое лѣто, получая за навигацію 600 р. Но онъ былъ опытнымъ волгаремъ, служившимъ раньше по путейскому вѣдомству—былъ „начальникомъ постовъ“ на среднемъ плесѣ Волги, командовалъ путейскими пароходами и проч. Когда хозяинъ „Виктора“ г. Огородниковъ задумалъ открыть пароходство на р. Уралѣ, нивелировка послѣдней была поручена именно нынѣшнему командиру „Виктора“. Эта затѣя обошлась Огородникову около 10 тыс. и лопнула благодаря разнымъ „бюрократическимъ препонамъ“ и обычной россійской волокитѣ... На Уралѣ, объявленномъ „судоходною рѣкою“, оказалось 16 мельницъ съ плотинами!.. Борьба съ ними была не по силамъ ни Огородникову, ни его энергичному довѣренному.

Устроившись въ своей одномѣстной каютѣ, выхожу въ столовую рубку и встрѣчаю въ ней командира, человѣка среднихъ лѣтъ, очень подвижнаго, бодрого, съ открытымъ энергичнымъ лицомъ. Онъ несъ пульверизаторъ и самолично опрыскивалъ чѣмъ-то ароматическимъ пароходныя помѣщенія—приемъ, который не мѣшало бы завести и самымъ роскошнымъ волжскимъ пароходамъ, страдающимъ обычно самыми не роскошными „ароматами“.

Съ этой первой встрѣчи съ командиромъ „Виктора“ и до конца нашего плаванія онъ неизмѣнно оставлялъ во всѣхъ пассажирахъ самое прекрасное впечатлѣніе, не смотря на всѣ испытанія наши передрыги, въ которыхъ онъ не былъ нисколько виноватъ...

II.

„Викторъ“ отвалилъ аккуратно въ назначенное время—въ 1 ч. дня. Вездѣ пассажировъ было много, а въ классныхъ помѣщеніяхъ даже тѣсно. Въ маленькой столовой рубкѣ I кл. приходилось ждать очереди, чтобы получить мѣсто у стола. Здѣсь ораторствовалъ „денутатъ“ отъ г. Весъегонска—мѣстный купецъ, возвращавшійся изъ Петербурга, гдѣ вмѣстѣ съ другими депутатами ходатайствовалъ предъ министромъ путей сообщенія о такомъ направленіи проектируемой Кипельской дороги, которое не обошло бы гг. Весъегонскъ и Устюжну. На всѣ лады онъ доказывалъ, какія великія блага посыпятся на эти города съ ихъ уѣздами отъ новой желѣзной дороги. Министръ „обѣщалъ принять во вниманіе“ интересы Моложскаго края и—депутатъ былъ въ восторгѣ отъ него, рассказывая о милостивой аудіенціи.

Другіе мѣстные люди, однако, увѣряли, что для края было бы во много разъ полезнѣе, если бы депутация похлопотала объ улучшеніи и поддержкѣ заброшенной и забытой Тихвинской системы, имѣющей выходъ въ р. Мологу (на устьѣ р. Чагодоши). Раньше здѣсь было очень сильное движеніе „тихвинокъ“ съ хлѣбомъ и другими грузами, двигавшихся по Мологѣ и каналамъ конной тягой. Случалось, что изъ Рыбинска въ Питеръ суда приходили на восьмья сутки. Теперь это движеніе страшно упало и рѣдкіе грузы (чугунъ и др.) направляются этимъ путемъ въ Петербургъ, а больше система обслуживаетъ г. Тихвинъ и др. попутные пункты, куда доставляется хлѣбъ и пр. На Мологѣ мы встрѣчали буксирные пароходы, поднимавшіе вверхъ, на Тихвинскую систему, по 10—15 „тихвинокъ“ (крытыя небольшія баржонки), груженыхъ хлѣбомъ. Движеніе подрѣзано частью открытіемъ другихъ путей, а частью неудобствами самой системы, требующей частыхъ перегрузокъ, долгихъ стоянокъ у шлюзовъ и т. п. Но улучшеніе и развитіе системы возможны, и тогда она работала бы продуктивнѣе, обслуживая заброшенный Моложскій край.

Объ всемъ этомъ мѣстная публика горячо толковала, пока „Викторъ“ убійственно медленно тащился вверхъ по скучному плесу Волги выше Рыбинска. Насколько оживлена рѣка подъ самымъ городомъ и на устьѣ Шексны, гдѣ она чуть не сплошь загружена караванами судовъ, оставляя только середину фарватера для движенія пароходовъ, настолько пустынна Волга и еще

пустыниѣ ея берега выше города. Небольшое разстояніе—всего 30 верстѣ—до устья р. Мологи мы тащились ровно 4 часа!

Небольшой г. Молога (болѣе 4 тыс. жителей) красиво раскинулся на самомъ устьѣ р. Мологи, по лѣвому берегу Волги и по правому Мологи. Ближе къ рѣкѣ сгрудились въ одномъ нѣсколько возвышенномъ мѣстѣ древніе храмы, а дальше по берегу протянулись дома, окруженные садами, сбѣгающими къ рѣкѣ. Городъ далеко вытянулся вверхъ по Мологѣ, заканчиваясь церквами и др. зданіями стариннаго женскаго Афанасьевскаго монастыря (XVI вѣка).

Городская пристань находится уже на р. Мологѣ, въ которую мы вошли въ чертѣ города. Впадая въ Волгу слѣва, Молога имѣетъ свои истоки въ юго—западномъ направленіи, въ 120 верстахъ отъ своего устья—въ Бѣжецкомъ у. Такимъ образомъ, она описываетъ въ своемъ теченіи громадную дугу, въ 550 верстѣ длины, орошая уѣзды Бѣжецкій и Весьегонскій (Тверской губ.), Устюженскій и Череповецкій (Новгородской губ.) и Моложскій (Ярославской губ.)

Изъ многочисленныхъ притоковъ Мологи заслуживаетъ вниманія историческая р. Сить, впадающая справа, въ 30 в. отъ устья, у с. и пристани Трезубова, и имѣющая 130 в. теченія. Знаменитый разгромъ русскихъ князей Батыемъ, въ 1238 г., происходилъ на верховьяхъ р. Сити, вблизи ея пересѣченія Рыбинско-Бологовской жел. дорогой.

Въ своихъ низовьяхъ Молога сближается съ р. Шексною на разстояніи 10—15 верстѣ и болѣе. Это междурѣчье представляетъ обширную низменную равнину, очень болотистую, одѣтую мхомъ и кустарникомъ, да кое-гдѣ чахлыми еловыми лѣсами. По равнинѣ разбросано множество мелкихъ озеръ рѣчного происхожденія, въ разныхъ стадіяхъ развитія и вымиранія. Многочисленные притоки Шексны и Мологи—маленькія рѣчки, очень мелкія, извилистыя, почти не имѣющія береговъ, пересѣкаютъ озера и служатъ истоками ихъ. Весною все это громадное междурѣчье представляетъ сплошное море слившихся вешнихъ водъ Волги, Шексны, Мологи, съ рѣдкими островами болѣе возвышенныхъ пунктовъ. Здѣсь осаждается огромная масса илу, который заволакиваетъ старыя русла, озера и постепенно возвышаетъ мѣстность.

Проходя этимъ низменнымъ междурѣчьемъ, Молога имѣетъ необычный для рѣкъ волжской системы видъ степной рѣки, текущей въ совершенно низкихъ берегахъ, безъ всякихъ признаковъ рѣчной долины, окаймленной „древними берегами“. Оттого

Молога въ своихъ низовьяхъ некрасивая, скучная рѣка, притомъ— безлѣсная, очень узкая (мѣстами менѣе 100 сажень) мало кривулистая сравнительно съ другими рѣками (Ветлугой, Сурой и др.), почти не имѣющая острововъ, старицъ, затоновъ и т. н. Здѣсь скрашиваютъ рѣку только довольно частыя селенія, красиво вытянувшіяся одной улицей по берегу, съ домами, обращенными лицомъ къ рѣкѣ.

Но и здѣсь, на низовьяхъ Мологи, попадаются недурные берега, мѣстами возвышенные, напр. у пристаней Иловня, Трезубово (устье р. Сити, идущей въ своемъ низовьѣ въ высокихъ берегахъ), Борисоглѣбъ (красивая усадьба Мусиной-Пушкиной) и др. Недуренъ кривулистый поворотъ рѣки у пристани и погоста Ламь, съ его древнимъ деревяннымъ храмомъ и пр. Интересенъ большой кривуль около с. Иловни, къ которому рѣка подходитъ три раза съ разныхъ сторонъ. Отъ Иловни до с. Леонтьевского сухимъ путемъ 6 в., а рѣкою до 20 верстъ.

Характеръ степной рѣки Молога сохранять до г. Вельегонска и нѣсколько выше. Но отъ пристани Линьяки берега становятся болѣе возвышенными, лѣсистыми, и начинаетъ обозначаться рѣчная долина. „Древніе берега“ особенно явственно выступаютъ на перекатахъ Котыль, Чирецъ, около Моденскаго монастыря, на устьѣ р. Чалодоши у г. Устюжны и др. Все это довольно красивые пункты, какъ и вообще Молога становится красивѣе на этомъ среднемъ ея плесѣ, до Устюжны.

Говорятъ, верхній плесъ рѣки, идущій по лѣсному краю, еще красивѣе. Но выше Устюжны пассажирскіе пароходы не ходятъ, хотя могли бы ходить весною, какъ ходятъ иногда буксирные. Не ходятъ же потому, что тамъ „некого и нечего возить“— край пустынный... Да и рѣка завалена тамъ карчами, среди которыхъ не мало попадается цѣннаго моренаго дуба.

Пристаней на р. Мологѣ 12: г. Молога, Часкова, Иловня, Трезубово, Борисоглѣбъ, Перемуть, Ламь, г. Вельегонскъ, Линьяки, Моденскій монастырь, устье Чагодоши и г. Устюжна.

III.

Вечеромъ 17 мая, кромѣ 2 остановокъ у пристаней Мологи и Часкова, нашъ „Викторъ“ имѣлъ еще одну большую остановку на рѣкѣ выше Часкова. У берега стоялъ, дожидая насъ, шедшій сверху „Крестьянинъ“, чтобы сдать намъ дюжину пассажировъ

I кл., направлявшихся въ Устюжну, но по ошибкѣ попавшихъ на пароходъ, ходившій только до Вельегонска. Надо полагать, ошибка произошла, благодаря фальшивому авшлагу на Рыбинской пристани (см. выше)... Долго перенаправлялась семья мѣстнаго богатаго помѣщика, заблудившагося на своей рѣкѣ, и заполнила всю нашу рубку и всѣ свободныя каюты. Интересно: сдѣлали-бы такую любезность для пассажировъ III и IV классовъ? конечно, нѣтъ: ихъ безцеремонно выбросили бы на берегъ въ Вельегонскѣ и еще поучили бы на тему—„не зѣвай!..

Около г. Мологи начали намъ попадаться первыя спустившіяся сверху рѣки гонки лѣса—главнаго продукта края. На низовьяхъ Мологи, какъ уже замѣчено, лѣсовъ почти нѣтъ. Они начинаютъ появляться выше Вельегонска, но и тамъ значительно порѣдѣли. Собственно лѣсной край лежитъ выше Устюжны и на верховьяхъ многочисленныхъ притоковъ рѣки. Устюженскій уѣздъ богатъ прекраснымъ строевымъ лѣсомъ, есть и „корабельныя рощи“. Но масса цѣннаго продукта пропадаетъ на мѣстѣ (гниеть, сохнетъ, или рубится на дрова), за невозможностью вывозки и сбыта. То и другое удобно вблизи сплавныхъ рѣчекъ, идущихъ въ Мологу, но въ значительномъ разстояніи отъ нихъ лѣсъ гибнетъ, или обезцѣнивается рубкой на дрова. Послѣднія очень дешевы на мѣстѣ и вывозятся частью къ Петербургу, по Тихвинской системѣ и по Рыбинско-Бологовской ж. дорогѣ, частью спускаются къ Рыбинску. Другихъ рынковъ мѣстные лѣсопромышленники не знаютъ. Они же плачутся, что цѣны сильно сбиваютъ мелкіе лѣсопромышленники—крестьяне, занимающіеся, такъ сказать, кустарной выработкой и силавомъ лѣса. Но, кажется, тутъ больше вліяетъ очень дешевая цѣнность лѣса на мѣстѣ. Достаточно, напр., сказать, что мѣстные крестьяне даже даромъ не берутъ „вершинъ“ и всякаго валежника, чтобы очистить отъ нихъ вырубочныя дѣлянки.

На весь Устюженскій уѣздъ всего 3 лѣсопилки, въ томъ числѣ—В. Н. Поздѣова, отецъ и дѣдъ котораго вели здѣсь лѣсное дѣло. Такія старыя фирмы, руководимыя знатоками дѣла и людьми энергичными, стоятъ прочно. Но новымъ лѣсопромышленникамъ здѣсь что-то не везетъ... Нѣсколько лѣтъ назадъ нѣкій кн. В—н купилъ за 1 милліонъ 100 тыс. лѣса Хлудовыхъ, поставилъ лѣсопилку у Рыбинска, завелъ неопытнаго управляющаго (бывшаго „чиновника особыхъ порученій“) и — быстро прогорѣлъ... Испорченные княжескіе лѣса купили англичанинъ и шведъ и выгодно ведутъ дѣло. Но тѣмъ же причинамъ скоро прогорѣлъ богатый

питерець В—ръ, уклонившій на лѣсное дѣло 180 т. Неважно, повидимому, идутъ лѣсныя дѣла извѣстнаго питерскаго милліонера П—ва... Намъ попадались его разбитыя гонки, брошенныя гонщиками вслѣдствіе чрезмѣрной тяжести плотовъ и плохой свивки ихъ.

Очевидно, во всѣхъ этихъ погибшихъ предіриятіяхъ не было на лицо ни хозяйскаго глаза, ни опытности, ни дѣловитости. А когда эти качества имѣются, тамъ и новые лѣсопромышленники хорошо ведутъ свои дѣла. Таковы вышеуказанные англичаннинъ со шведомъ, наживающіеся на княжескихъ лѣсахъ, такова же и мѣстная лѣсопромышленница, ѣхавшая съ нами на „Викторѣ и сама ведущая лѣсное дѣло въ своемъ Устюженскомъ имѣніи. Эта молодая, симпатичная особа изъ „столбовой“ дворянской фамиліи У—хъ, еще недавно свѣтская барышня, теперь превратилась въ дѣловитую и энергичную лѣсопромышленницу, самостоятельно и самолично ведущую дѣло безъ всякихъ управляющихъ и т. п. свиты. Зимой она сама завѣдуетъ вырубкою своихъ лѣсовъ (до 2 тыс. десятиць), а нынѣшнюю весною сама же сѣла на свои гонки, чтобы изучить дѣло сплава, и провела ихъ по притоку р. Чагодоши и по послѣдней рѣкѣ до ея устья, гдѣ гонки остановились на продажу. При невозможныхъ условіяхъ бурлацкой жизни, какихъ испугался бы и любой мушкетеръ, эта бывшая „барышня“ провела холодною весною 17 дней сплава, то въ лодкѣ, то на плотяхъ. Она показывала снимки нѣкоторыхъ острыхъ моментовъ сплава — и приходилось удивляться ея мужеству и выносливости... Пыталась она тѣмъ же, что и сгонщики — чаемъ, да кашей...

Ѣхавшій съ нами же молодой лѣсопромышленникъ В. Н. П—въ удивлялся подвижности г-жи У—ой и признался, что самъ онъ, не смотря на всю любовь къ своему родовому дѣлу, никогда не продѣлывалъ такого подвига. А когда онъ познакомился съ записной книжкой г-жи У—ой, то окончательно преклонился предъ ея самою подробной и обстоятельной бухгалтеріей своихъ лѣсныхъ операцій, какихъ не ведутъ самыя богатыя лѣсныя фирмы. Съ такимъ же уваженіемъ относились къ г-жѣ У—ой и сгонщики плотовъ, безмѣрно удивляющіеся тому, что она ведетъ дѣла сама — безъ „своего мужика“, т. е. мужа. „А гдѣ твой мужикъ?“ — недоумѣвали они. Но „мужика“ у ней нѣтъ и дѣвушка сама хорошо ведетъ свое дѣло уже 5 лѣтъ.

Съ „Виктора“ высадила г-жа У—я на устьѣ р. Чагодоши, къ своимъ гонкамъ, а черезъ 2 дня снова пришлось встрѣтиться

съ этой неутомимой особой уже на р. Шекснѣ, гдѣ она вѣхала въ г. Череповецъ, также по своимъ лѣснымъ дѣламъ... Разказывали еще объ одной мѣстной помѣщицѣ — бывшей „смолянкѣ“, которая также ведетъ сама лѣсное дѣло, но не стоитъ къ нему такъ близко, какъ г-жа У—я.

IV.

Вѣляны и соймы по Мологѣ не сплавляются, да врядь-ли и раньше сплавлялись, такъ какъ рѣка очень узка и маловодна. Баржи съ подѣлочнымъ лѣсомъ изъ лѣсопилкокъ идутъ самоплавомъ по первой водѣ и мы уже не встрѣчали ихъ во 2-й половинѣ мая. Въ низовьяхъ рѣки попадались нѣрѣдка стоявшія у береговъ „маринки“, грузившіяся дровами.

Но сплавъ плотовъ былъ въ полномъ разгарѣ. Около г. Мологи и выше по рѣкѣ, верстѣ на 50, стояли уже плоты, снутившіеся сверху и устанавливавшіеся здѣсь въ ожиданіи лѣсной ярмарки, открывающейся съ іюня и тянущейся до августа. Плоты каждаго хозяина собираются въ одномъ мѣстѣ, занимая мѣста по жребію. На берегу расположены домики — конторки лѣсопромышленниковъ.

За эти мѣста по бечевнику и по берегу хозяева обложены налогомъ въ пользу сосѣднихъ крестьянскихъ обществъ, которымъ принадлежатъ берега рѣки. Плата вполне законная и справедливая, такъ какъ въ мѣстахъ стоянокъ лѣсныхъ гонокъ портятся крестьянскіе дуга отъ проложенія дорогъ къ конторкамъ, отъ зачаливанія плотовъ и рытья землянокъ, осыпаются берега и проч. Нѣсколько лѣтъ назадъ лѣсопромышленники заупрямились, было, и начали отказываться отъ платежа налога, ссылаясь на то, что это якобы „противозаконное“ и „самовольное взиманіе налога прибрежными жителями“...

Въ 1908 г. лѣсопромышленники устраивали свои „свободныя собранія“ въ Устюжнѣ и Рыбнискѣ (есть печатные протоколы ихъ), съ специальною цѣлью протеста противъ непріятнаго имъ налога, взимаемаго всего въ количествѣ 35 коп. съ погонной сажени берега. Они ссылались на то, что „въ Россіи всѣ бечевники находятся въ общегосударственномъ пользованіи“ и предоставлены „для нуждъ сплава и судоходства“ безвозмездно. Но съѣздъ береговладѣльцевъ и чиновъ администраціи разъяснилъ протестантамъ, что устройство лѣсныхъ пристаней и торговля лѣсомъ въ теченіе 2 мѣсяцевъ слишкомъ совсѣмъ не относятся къ

„нуждамъ сплава и судоходства“ и могутъ быть „допустимы только съ согласія береговладѣльцевъ“. Именно потому за эти стоянки взимается и „промысловый налогъ“ въ пользу казны, и береговое обложение въ пользу мѣстныхъ крестьянскихъ обществъ.

Послѣднее лѣсопромышленники не прочь были замѣнить „добровольнымъ даваніемъ по силѣ каждаго за добрыя сосѣдскія отношенія прибрежныхъ жителей“.

Но попытка лѣсопромышленниковъ освободиться отъ налога, который имъ „платить не охота“ (какъ откровенно выразился одинъ изъ нихъ на съѣздѣ), потерпѣла неудачу: интересы крестьянъ были охранены и слѣдуемые имъ гроши съ миллионнаго дѣла взысканы съ „бѣдныхъ“ лѣсопромышленниковъ. Напр., иѣкій П. Г. Балтышевъ, главный инициаторъ этого неприличнаго похода противъ крестьянской бѣдности, славилъ въ 1908 г. по Мологѣ 40 гонокъ, стоимостью въ иѣсколько десятковъ тысячъ, а крестьянамъ дер. Максимовки, Леонтьевской волости, долженъ былъ уплатить берегового налога всего 161 р.

Между 75 „сплавниками“ — хозяевами въ 1908 г. были владѣльцы 150 гонокъ („Рыбинское общество“), по 140 гонокъ (С. Н. Полежаевъ и А. Р. Фомичевъ), 120 гонокъ (Ярославская Мануфактура“), 80 гонокъ, 70 и т. д., и только 10 человекъ имѣли менѣе 10 гонокъ. Стоимость сплавляемаго по Мологѣ лѣса доходить ежегодно до 2 миллионъ.

Кромѣ остановившихся около г. Мологи и выше плотовъ, мы встрѣчали на „Викторѣ“ вилоть до Устюжны массу гонокъ на ходу, поражавшихъ непомятою длиною и другими особенностями, очень вредными для судоходства на такой узкой и маловодной рѣкѣ. Гонки здѣсь однорядныя, исключая „кошемныхъ“ (съ мелкимъ дровянымъ лѣсомъ), кои имѣютъ по 6 — 7 рядовъ. „Плоты“ (какъ называются здѣсь звенья, „челена“ по — ветлужки) узкіе — въ 5—7 сажень (предѣльная норма для Мологи — 9 саж.), но, такъ какъ гонки большею частью пдутъ противъ правилъ — попарно, „въ два счала“, то получается довольно значительная ширина, затрудняющая встрѣчныя суда.

Но особенно возмутительна „узаконенная“ длина молодежскихъ гонокъ — до 150 сажень!.. Представьте на узкой рѣкѣ движущуюся змѣю въ 25—30 „плотовъ“ (звеньевъ), которая отъ плохой „сплотки“ (свивки бревенъ) извивается во всѣ стороны, заполняетъ узенькій фарватеръ и часто буквально загораживаетъ всю ширину рѣки, съ праваго берега до лѣваго. Извольте тутъ разойтись съ парходомъ или буксирнымъ караваномъ!.. А вѣдь

Молога не только „сплавная“, но и „судоходная“ рѣка (въ нижнемъ плесѣ—до Восьегонска)

„Правежь“ этихъ змѣй—гонокъ ниже всякой критики... Вся команда состоитъ изъ 4 человекъ, среди которыхъ встрѣчаются мальцы въ 12—14 лѣтъ: ихъ ставятъ „для счету“, такъ какъ „по правиламъ требуются 4 человекъ“... Мальцы мужественно стоятъ на „потесахъ“ и кое-какъ бурлятъ воду этими тяжелыми рулями—веслами, которые помѣщаются въ „головкѣ“ гонки (на первомъ плоту). Въ хвостѣ гонки руля не полагается и онъ всецѣло во власти стихій.. Вся команда обычно ютится на „головкѣ“, около своего шалаша и „потеси“ и, если что неладное случится въ хвостѣ, то, пока гонщики пробѣгутъ туда по шаткимъ бревнамъ болѣе сотни сажень, дѣло уже будетъ непоправимо и аварія неизбежна. На другихъ лѣсныхъ рѣкахъ нѣтъ такихъ безобразно длинныхъ плотовъ и на болѣе короткихъ плотавъ устраиваютъ по 2 руля—въ головѣ и хвостѣ плота. Понятно, правежь плотовъ тамъ болѣе правильный, устойчивый, болѣе застрахованный отъ всякихъ случайностей.

Оригинальны шалаша на молодежскихъ гонкахъ: они совершенно круглые, какого-то австралійскаго типа, сдѣланные изъ древесной коры. Иногда на плотавъ встрѣчаются полотняныя палатки—закрытія совершенно не по климату и не по сезону... На многихъ же гонкахъ полное отсутствіе какихъ бы то ни было закрытыхъ помѣщеній и бѣдные бурлаки мерзнуть, мокнуть, простужаются во имя грошевыхъ расчетовъ богатыхъ лѣсопромышленниковъ...

Заработокъ гонщиковъ довольно приличный: напр., 4 гощика свели въ 6 дней гонку съ устья р. Чагодощи къ устью Мологи, получивъ за путину 55 р. На харчи они истратили по 4 р. на человекъ и чистаго заработка имѣли 39 р. Они возвращались на „Викторѣ“ къ тому же устью и рассчитывали сдѣлать еще 2 путины.

Не мало было на „Викторѣ“ возвращавшихся обратно гонщиковъ, частью домой, частью для новаго сплава гонковъ съ устьевъ разныхъ рѣчекъ. Они справедливо жаловались на возмутительно грубое обращеніе съ ними командъ молодежскихъ пароходовъ. Отовсюду ихъ гонять, безцеремонно толкають, бранять всячески... Контролеры (это лѣто были студенты) и днемъ, и ночью часто провѣряютъ билеты, причѣмъ будятъ снящихъ по нѣсколько разъ за ночь, чего никогда не осмѣливаются продѣлывать съ классными пассажирами, провѣряя ихъ разъ въ день.

Еще болѣе плакались гонщики на невнимательное отношеніе

пароходовъ къ гонкамъ въ пути. По путейскимъ правиламъ, пароходы обязаны проходить мимо гонокъ тихимъ ходомъ, но никогда не соблюдаютъ этого мудраго правила. Какъ бы ни умоляли съ гонокъ о тихомъ ходѣ, пароходы словно въ насмѣшку жарятъ полнымъ и волны захлестываютъ плоты, связки лонаются, костры тушатся, люди мокнуть, шалаши, платье, харчи—все заливаются водою...

Плачутся гонщики и на привязчивыя отношенія путейскихъ чиновъ... Этому повѣрить можно, но не всегда и гонщики правы. Напр., они жаловались, что, когда 2 гонки идутъ „счаломъ“, а путейскій пароходъ это замѣтитъ, то подлетаетъ къ гонкамъ, спускаетъ команду и та рубитъ связки, соединяющія двѣ гонки. Въ данномъ случаѣ путейцы правы, такъ какъ закономъ запрещено движеніе плотовъ въ два счала на небольшихъ рѣкахъ (на Волгѣ и Камѣ разрѣшается), какъ мѣшающее судоходству. Хотя, разумѣется, и въ этихъ случаяхъ нѣтъ нужды въ такихъ рѣзкихъ мѣрахъ...

Только изъ бесѣдъ съ молодежскими бурлаками довелось узнать о существованіи на Мологѣ судоходнаго надзора и всякихъ „водяновскихъ“ властей, такъ какъ они совершенно незримы и плодовъ ихъ дѣятельности нигдѣ не видно... Никакой „обстановки“ на рѣкѣ не было, если не считать видѣнной нами на Везьегонской пристани большой кучи кольевъ — „вѣшекъ“, раскрашенныхъ красною и бѣлою красками. Очевидно, позже колья будутъ разставлены по рѣкѣ и символически стануть изображать собою красные и бѣлые бакены... Конечно, и такіе колья — бакены могутъ сослужить свою службу, но только днемъ, да развѣ въ самыя свѣтлыя лѣтнія ночи. Опытные люди совѣтуютъ (да это, кажется, и практикуется на Мологѣ), для лучшаго различенія бѣлыхъ кольевъ отъ красныхъ—къ первымъ привѣшивать бѣлыя тряпицы, а ко вторымъ вѣшники: то и другое будетъ рѣзче бросаться въ глаза ночью.

Но и эта черзчуръ примитивная „обстановка“ существуетъ въ меженную воду только на нижнемъ плесѣ Мологи—отъ Везьегонска. А выше и такой обстановки не полагается, такъ какъ тамъ рѣка считается не „судоходною“, а только „сплавною“.

Однако, весной и осенью пассажирскіе пароходы правильно рейсируютъ до г. Устюжны, а буксирные до устья р. Чагоды (до Тихвинской системы), но тѣ и другіе могли бы ходить и послѣ спада вешнихъ водъ все лѣто, если-бы были расчищены три самыхъ трудныхъ переката—Попчиха, Котыль, и Чирецъ (см. о нихъ

ниже). Не разъ и мѣстныя земства, и администрація ходатайствовали (еще съ 1900 года) предъ мин-мъ путей сообщеній о присылкѣ на Мологу хотя бы одного землечерпательнаго снаряда, но ко всѣмъ просьбамъ министерство отнеслось глухо... Необходимо также почистить рѣку отъ камней и карчей.

Между тѣмъ, и въ той части Мологи, которая считается судоходною, есть немалыя препятствія для судоходства, какъ перекаты Княгинье, Залужье и др., благодаря которымъ въ малую воду пароходы не доходятъ до Весеьгонска, ограничивая свои рейсы сначала пристанью Ламь, затѣмъ Трезубовымъ и т. д. Значить, здѣсь крайне настоятельна нужда въ работѣ землечерпалки.

Но пора и средній плесъ Мологи — до Устюжны — признать „судоходнымъ“. Насколько здѣсь необходимо постоянное судоходное движеніе, достаточно отмѣтить тотъ фактъ, то съ прекращеніемъ пароходныхъ рейсовъ отъ Весеьгонска до Устюжны начинаютъ ходить съ грузами большія лодки, движущіяся конной тягой. По нуждѣ пользуются этимъ первобытнымъ движеніемъ и пассажиры. Конная тяга лодокъ продолжается и по Тихвинской системѣ, и по Мологѣ выше Устюжны верстъ на сто. Лодки развозятъ хлѣбъ, пшено и проч.

V.

Къ г. Весеьгонску „Викторъ“ подошелъ въ 11 ч. у. (18 мая). Маленькій городокъ (3.500 жителей) выходитъ на рѣку небольшою, но лучшею своею частью — рядомъ каменныхъ домовъ, соборомъ и др. церквами. Но остального города, почти сплошь деревяннаго, съ рѣки не видно. Въ часъ можно обойти весь городокъ и не замѣтить на его тихихъ улицахъ ни малѣйшей жизни, если вы попали не въ базарный день. Кое-какая жизнь копошится только на пристани, да и то лишь въ моменты привала и отвала пароходовъ.

Промышленное значеніе города ничтожное: есть маленькое кожевенное заведеніе, маленькій паточный заводъ и — больше ничего не могли указать весеьгонцы. Нѣсколько серьезнѣе значеніе Весеьгонска, какъ центрального пункта по производству коровьяго масла въ Моложскомъ краю. Мѣстный купецъ г. Логинновъ имѣетъ нѣсколько маслодѣлокъ въ здѣшнемъ и сосѣднихъ уѣз-

дахъ. У него до 11 тысячъ мелкихъ поставщиковъ молока, кромѣ 11 помѣщичьихъ усадебъ.

Но и въ этотъ дѣлѣ натываемся на неожиданную странность: въ Весеьгонскѣ нѣтъ своего бондарнаго заведенія и деревянная посуда для масла доставляется изъ... г. Череповца!.. А вѣдь Весеьгонскъ лежитъ въ лѣсномъ краю...

Также не предприимчивы весеьгонцы и въ другихъ отношеніяхъ: напр., они плачутся, что заштатный городъ ихъ же уѣзда Красный Холмъ отбилъ у своей метрополіи выгодный промыселъ „площадниковъ“ — скупищиковъ по деревнямъ кожъ, яицъ, льна, холста и т. д.

Нѣсколько успѣшнѣе развивается Весеьгонскъ въ культурномъ отношеніи: здѣсь есть женская гимназія, открытая на „капиталы“ Солодовникова, принимаются мѣры къ открытію реального училища и проч.

Существовавшіе въ окрестностяхъ Весеьгонска, въ сосѣднемъ Устюженскомъ уѣздѣ (онъ начинается противъ города, по лѣвому берегу Мологи) кустарное гвоздарное производство теперь значительно пало. Зато на пристани Липняки (первая выше города) возникъ гвоздарный заводъ г. Насырина, изучившаго это дѣло въ Америкѣ, гдѣ онъ провелъ 4 года въ качествѣ рабочаго. Дѣло настолько основательно имъ изучено, что онъ изобрѣлъ свои станки для выдѣлки изъ русскаго желѣза подковочныхъ гвоздей, которые обычно, на другихъ заводахъ, выдѣлываются изъ шведскаго желѣза. Послѣдніе продаются по 5 р. пудъ, а гвозди Насырина всего по 3½ р. Отличное качество ихъ засвидѣтельствовано многими наградами на выставкахъ, лестными отзывами специалистовъ и т. д.

И при всемъ томъ этотъ прекрасный гвоздарный заводъ былъ закрытъ весной 1909 г., да врядь-ли и дальше возобновить свою работу. Дѣло въ томъ, что г. Насыринъ не нашелъ рынковъ для своего дешеваго и хорошаго товара, котораго накопилось до 15 тыс. пудовъ, хотя дорогой шведскій гвоздь имѣетъ большой сбытъ. Пробоваль незадачливый піонеръ новаго дѣла добиться выгодныхъ подрядовъ въ кавалерійскіе полки и артиллерійскія бригады, но не сумѣлъ достичь цѣли. Военное вѣдомство предпочитаетъ переплачивать казенныя деньги на продуктахъ изъ чужого желѣза и не хочетъ поддержать свое оригинальное производство...

Мѣстное населенію огорчено закрытіемъ завода, на которомъ работало до 100 маленькихъ ребятъ (работа легкая, на станкахъ),

получая въ день около 50 коп. У Насырина есть еще два гвоздильныхъ завода въ Рязанской губ., но и тѣ, кажется, стоятъ.

Паденіе кустарнаго производства гвоздей заставило кустарей обратиться къ другимъ промысламъ. Часть гвоздарей превратилась въ точильщиковъ и бродитъ по Россіи съ точильными станками, точить ножи, косы и проч. Особенно славятся моложскіе точильщики пиль (рѣдкая и цѣнная специальность, хорошо оплачиваемая). Эти точильщики ходятъ даже за границу—въ Швецію, Норвегію и др., и приносятъ домой по 300—400 руб.

На „Викторѣ“ пришлось встрѣтиться съ другими специалистами своего рода: возвращались домой, въ Устюженскій уѣздъ, къ сельскимъ работамъ два „драничника“—специалисты по настлѣкъ крышъ дранью. Только это дѣло они и знаютъ, какъ и другіе драничники ихъ волости, гдѣ развилось это кустарничество, но плотничать „не берутся“. Возвращались они изъ Ярославской и Владимирской губ., гдѣ имѣли недурной заработокъ, хотя ихъ работа мало требуется и ее надо усиленно разыскивать.

Такъ изворачивается населеніе бѣднаго Моложскаго края, на нижнемъ и среднемъ плесахъ Мологи, гдѣ уже почти нѣтъ лѣсныхъ промысловъ, кормящихъ населеніе преимущественно по верховьямъ рѣки и по ея притокамъ. Къ послѣднимъ надо еще отнести „плодбища“—судостроительныя верфи, какія встрѣчались около устья р. Чагодонци, выше ея по р. Мологѣ, въ самомъ г. Устюжнѣ и др. Строятся баржонки типа „мариннокъ“ и „тихвинокъ“, крытыя „полулодки“ для хлѣба и пр. Но и это производство сильно пало въ послѣднее время, послѣ упадка движенія на Тихвинской системѣ.

Нѣкоторую подсобную статью для мѣстнаго населенія представляютъ сыроварни, особенно развитыя въ Устюженскомъ у. и слабѣе въ Весьегонскомъ и Моложскомъ уу., гдѣ больше въ ходу маслобойные заводы. Начало мѣстному сыроваренью положилъ какой-то швейцарець, выписанный лѣтъ 20 назадъ здѣшними помѣщиками Родичевыми.

VI.

Слѣдомъ за нами въ Весьегонскъ прибылъ снизу пароходъ „Григорій“, вышедшій изъ Рыбинска въ 3¹/₂ ч. и чуть не перенавшій „Виктора“, отвалившаго отсюда же на 2¹/₂ ч. раньше: такъ слаба машина „Виктора“... Сдавши намъ пассажировъ,

ѣхавшихъ до Устюжны, „Григорій“ пошелъ обратно почти пустымъ, а мы въ 1 ч. дня отвалили вверхъ.

И пассажировъ, и грузу на „Викторѣ“ было много, послѣдняго даже черезчуръ: пароходъ былъ просто перегруженъ, вопреки всякой нормѣ и требованіямъ безопасности плаванія. При слабой машинѣ и дурномъ правевѣ парохода эта перегрузка сильно ухудшила и осложняла наше положеніе въ послѣдовавшихъ затѣмъ аваріяхъ... Знающіе люди не винятъ командира за такую перегрузку, обычную на моложскихъ пароходахъ; Рыбинская контора пароходства валитъ на пароходы грузы, сколько ей угодно, не обращая никакого вниманія на протесты командировъ.

До вечера 18 мая наше плаваніе шло благополучно, но тутъ посыпались на насъ аваріи одна за другою... Первая произошла у пристани Липняки. Подходили мы къ ней въ сумерки, подъ дождемъ и сильнымъ вѣтромъ, дувшимъ съ лѣваго борта и прижимавшимъ пароходъ къ лѣвому берегу рѣки. Именно на этомъ берегу расположена дер. Липняки, куда слѣдовало сдать часть груза и нѣсколькихъ пассажировъ. Никакой пристани здѣсь нѣтъ и пристають прямо къ берегу, но только въ очень большую воду, когда она глубоко покрываетъ расположенные у берега камни—„одинки“. Въ малую же воду, какая была 18 мая (почти на межени), да еще подъ навальнымъ вѣтромъ, приставать къ этому берегу и завѣдомо идти на камни было бы чистымъ безуміемъ. При такой водѣ пароходы обычно пристають къ острову, лежащему напротивъ Липняковъ, откуда грузъ и пассажиры свозятся на берегъ на лодкахъ.

Между тѣмъ „Викторъ“ миновалъ островъ и направлялся прямо къ роковому берегу у Липняковъ, при вѣтрѣ, усилившемся до степени штормоваго... На вахтѣ стояли помощникъ командира, давно ходящій на моложскихъ пароходахъ и хорошо знающій рѣку, и такой же опытный лоцманъ, взятый изъ Васъегонска, откуда онъ (какъ и другіе тамошніе лоцмана) специально водить пароходы до Устюжны, т. е. отлично знаетъ этотъ плесъ рѣки.

Этотъ старый лоцманъ весь путь до Устюжны былъ очевидно подъ сильнымъ хмѣлемъ. Опытные моложскіе командиры знаютъ эту слабость къ рюмочкѣ васъегонскихъ лоцмановъ и зорко слѣдятъ за ними, а въ крайности гоняютъ ихъ съ вахты и сами становятся на ихъ мѣсто. Но нашъ командиръ былъ новымъ человекомъ на Мологѣ и не могъ смѣнить пьянаго лоцмана

(другого не было), а помощникъ и могъ бы замѣнить его, но не сдѣлалъ этого, когда мы подходили къ Липнякамъ, да это было бы и не въ его цѣляхъ...

Помощникъ командира „Виктора“ рассчитывалъ съ нынѣшней навигаціи быть командиромъ, какъ вдругъ хозяинъ прислалъ новаго командира въ лицѣ нашего симпатичнаго нѣмца. Послѣдній сталъ вводить надлежащіе порядки среди распущенной команды. Особенно строго преслѣдовалъ онъ сильно разившуюся на пароходѣ перевозку „слѣпых“ пассажировъ, наносившую ущербъ хозяину, но выгодную для команды. Разъ на устьѣ Чагоды сѣло 32 пассажира, а билетовъ было выдано 6... Команда была очень недовольна строгимъ командиромъ и во главѣ недовольныхъ сталъ помощникъ... Рѣшено было пакостить командиру всячески, безъ зазрѣнія совѣсти... и мы какъ разъ попали въ эту передрагу, первый актъ которой разыгрался въ Липнякахъ.

Одинъ старшій моложежскій командиръ увѣрялъ, что подобныя интриги „въ нашихъ нравахъ... Бывали случаи, когда нарочно клали камни на фарватерѣ, чтобы подложить свинью неприятному пароходу!“..

При подходѣ „Виктора“ къ Липнякамъ большинство публики не обратило вниманія на опасный маневръ, многіе не подозревали никакой опасности, но часть пассажировъ заволновалась, понявши всю опасность нашего безумнаго хода. Тревогу подняла какая-то баба, пришедшая въ ужасъ, что пароходъ лѣзетъ на камни и собирается приставать въ такомъ мѣстѣ, гдѣ никто никогда не пристаётъ. Даже въ большую воду пристають нѣсколько выше, но никакъ не въ томъ пунктѣ (у нижняго амбара), куда устремлялся „Викторъ“. Баба закричала, другіе подхватили ея тревогу, но было уже поздно... Пароходъ бойко подходилъ къ берегу и помощникъ командира, стоявшій на вахтѣ, не отдалъ даже команды, чтобы машина „работала назадъ“, что обязательно требуется при маневрѣ причаливанія, чтобы уменьшить ходъ судна, движущагося по инерціи послѣ остановки машины. Подгоняемый навальнымъ вѣтромъ, „Викторъ“ чуть не съ полного хода налетѣлъ на камень...

Мы сидѣли въ столовой рубкѣ, когда раздался этотъ страшный трескъ... затѣмъ въ другой разъ... и еще разъ... Пароходъ сильно вздрогнулъ, мебель закачалась, стоявшіе и сидѣвшіе пассажиры покачнулись... Всѣ подумали, что это обычное слѣдствіе неумѣлаго причаливанія къ пристани, т. е. что пароходъ ударился о пристань и оба они затрещали отъ столкновенія.

Бросились къ окнамъ, но... никакой пристани не было и мы стоимъ въ 5 саженьяхъ отъ голаго песчаного берега, противъ какого-то амбара, у котораго сидитъ подъ дождемъ кучка мужиковъ, бабъ, ребятъ, и всѣ весело; поглядываютъ на необычные маневры парохода... Никто изъ нихъ пальцемъ не пошевелинулъ и рта не раскрылъ, чтобы предупредить подхлотившій пароходъ объ опасности, хорошо понятной даже малымъ ребятамъ.

Пассажиры выскочили на нижнюю палубу и тутъ узнали, что пароходъ правымъ бортомъ налетѣлъ на камень и получилъ три пробойны, причемъ вторая была въ 5 аршинахъ отъ первой, а третья еще дальше. Ходъ парохода былъ такой быстрый, что старый корпусъ судна, пробороздивши по камню и получивши 3 пролома, сошелъ самъ съ камня. Удары были настолько сильные, что въ машинѣ что-то лопнуло и пароходъ сталъ, бросивши затѣмъ якорь.

Пробойны оказались въ трюмѣ, набитомъ мѣниками съ мукой и ишеномъ, и вода сразу хлынула въ образовавшіяся отверстія. Пароходъ стало кренить правымъ бортомъ...

Нашъ энергичный командиръ не растерялся. Быстро распредѣлилъ команду по опаснымъ мѣстамъ, приказалъ выкачивать воду и готовить „пластыри“ для задѣлки пробойнъ, собралъ артель добровольцевъ изъ пассажировъ для перекладки грузовъ въ трюмѣ и вытаскиванія ихъ на нижнюю палубу и на берегъ, куда назначалось 700 пудовъ муки и ишена. Для сообщенія съ берегомъ устроили животнопешущія сходни на козлахъ.

Авральная работа кипѣла бойко, горячо, воодушевляемая командиромъ, носившимся всюду, гдѣ требовалось его присутствіе, и вездѣ умѣло, находчиво, энергично распоряжавшимся. Явился добровольцы изъ пассажировъ, охотно помогавшіе симпатичному командиру. Особенно полезенъ былъ пожилой, прилично одѣтый господинъ, хорошо знавшій пароходное дѣло. Въ дальнейшемъ плаваніи онъ былъ очень полезенъ, являясь правою рукою командира, котораго замѣнялъ даже на его непрерывной вахтѣ. Дѣло въ томъ, что послѣ аваріи въ Линьякахъ, явнымъ виновникамъ которой былъ помощникъ командира, послѣдній былъ смѣщенъ командиромъ съ должности... Другого помощника не было и командиру пришлось стоять безсмѣнную вахту, тянущуюся больше 2 сутокъ (до Рыбинска), почти безъ сна и отдыха, вести за помощника кассу и пр. и пр. Безъ помощи добровольцевъ командиру пришлось бы черезчуръ круто...

Къ сожалѣнiю, лоцмана не пришлось смѣнить, такъ какъ другого не было. Да и въ Липнякахъ, кажется, еще никто не подозрѣвалъ, что въ „заговорѣ“ противъ командира участвуетъ и этотъ хмѣльной субъектъ, и всю вину возложили на помощника...

Классные пассажиры, довѣряя энергичному командиру, мало беспокоились, но публика III класса явно волновались, недовольная задержкой. Многiе гонщики торопились ко второму сплаву гонокъ, когда дорога каждый часъ. Нѣкоторые потребовали возврата денегъ и, получивши ихъ, высадились на берегъ и наняли лошадей. Они боялись, что мы долго простои́мъ у Липняковъ, а, можетъ быть, и совсѣмъ не пойдёмъ впередъ.

Но они обманулись. Аварiя случилась въ 5-мъ ч. д., а черезъ 3 часа пробонны были задѣланы, воду откачали, машину исправили и въ 8 ч. в. „Викторъ“ тронулся вверхъ.

VII.

Долго пассажиры бесѣдовали на тему только что пережитой аварiи, затѣмъ стали расходиться по каютамъ. Въ 1-мъ часу ночи (на 19 мая) я услышалъ изъ своей каюты выкрикиванiя матроса, дѣлавшаго „намѣтку“. Я догадался, что мы всходили на перекать Попчи ху (ниже устья р. Чагоды), о которомъ нѣкоторые пассажиры загодя сомнѣвались, чтобы мы прошли его благополучно. Вода все убывала, а ходъ по перекату очень узкiй и извили стылъ. Успокаивало всѣхъ одно, что ночь была лунная (тучи прошли) и опытному лоцману нельзя не знать ходъ въ на перекатъ, и нельзя прозѣвать ихъ, когда такъ ярко свѣтитъ луна. Нѣкоторые пассажиры высаживались на Усть-Чагодѣ и рассчитывали тамъ быть около 1 ч. ночи.

Опустивши окно, я вслушивался въ возгласы наметчика. Глубина становилась все меньше и меньше, пароходъ убавилъ ходъ. Справа, у самага борта парохода показались три крошечныхъ островка, образовавшихся изъ наметеннаго песку и уже начинавшiе зарастать лознякомъ. Пароходъ сталъ изворачиваться около островковъ, сунулся вправо и влево, сильно вздрогнулъ и грузно зарылся въ песокъ...

Мы основательно усѣлись на мели, подлѣ самыхъ островковъ. Пароходъ долго вертѣлся около нихъ, пробуя сняться съ мели силами своей машины и при помощи багровъ. Но всѣ попытки не удавались... Командиръ, наконецъ, рѣшилъ дать от-

дыхъ командѣ, измученной еще аваріей въ Липнякахъ, и отложить дѣло до утра.

Проснувшись въ 7 ч. утра, выглянулъ въ окно: „Викторъ“ продолжалъ стоять все у тѣхъ же крошечныхъ островковъ... Но черезъ полчаса, собираясь выйти изъ каюты, смотрю въ окно и—уже не вижу этихъ надоѣвшихъ островковъ. Они куда-то ушли назадъ, а пароходъ медленно подвигался впередъ и скоро вышелъ на чистую воду.

7 часовъ мы простояли тутъ и сдвинулись при помощи завозного якоря и снасти, завезенной на берегъ. Для этихъ маневровъ сила паровой команды было недостаточно и снова пришлось нанимать добровольцевъ изъ пассажировъ. Обѣ эти аваріи—въ Липнякахъ и на Попчихъ—обошлись пароходу въ 100 р., считая паемъ людей, подмочку груза, поломку машины и проч.

Публика была въ негодованіи за такую продолжительную остановку и явно винила лоцмана, намѣренно взявшаго ненадлежащее направленіе на перекатъ и упорно шедшаго впередъ несмотря на предостерегающую наметку. Правильный, болѣе глубокой ходъ по перекату направлялся совершенно въ сторонѣ отъ вышеупомянутыхъ островковъ...

Разставшись съ Попчихой, „Викторъ“ скоро подошелъ къ пристани Моденскаго Николаевского мужского монастыря. Небольшой захудалый монастырь довольно красиво расположенъ на возвышенномъ лѣсномъ правомъ берегу Мологи. У берега стоитъ настоящая пристань, сдѣланная изъ баржонки. Половина пристани отведена подъ часовню, въ которой монахи служатъ молебствія во время стоянки пароходовъ. Это—одна изъ доходныхъ статей бѣднаго монастыря, а другою служитъ чтимая икона Св. Николая, которую носятъ по селеніямъ Устюженскаго и Весьегонскаго уѣздовъ. Подлѣ пристани стоитъ небольшое деревянное зданіе монастырской гостиницы для пріѣзжающихъ богомольцевъ, которыхъ и нашъ пароходъ ссадилъ въ небольшомъ количествѣ.

Слѣдующая пристань Усть-Чагода уже въ моложскомъ вкусѣ—голый песочекъ на правомъ берегу Мологи, противъ устья р. Чагоды, откуда начинается Тихвинская система. Устье Чагоды довольно широко—около 100 сажень. На правомъ берегу его—домъ начальника дистанціи, сзади нѣсколько частныхъ построекъ—трактиры, чайныя и т. п. Лѣвѣе устья расположено село, съ красивою церковью на берегу Мологи.

Сдавши на „пристань“ нѣсколькихъ пассажировъ и неболь-

шую кладь, „Викторъ“ сталъ отваливать и долго не могъ справиться съ этимъ нехитрымъ маневромъ, благодаря слабой машинѣ и сильному встрѣчному вѣтру. Онъ сильно прижималъ пароходъ къ берегу и не давалъ ему ходу. Слабая команда, какъ ни упиралась баграми въ берегъ, но ничего не могла подѣлать... Тогда командиръ пригласилъ добровольцевъ изъ пассажировъ—и только съ ихъ помощью „Викторъ“, наконецъ, кое-какъ отвалилъ отъ берега и вышелъ на фарватеръ.

Это печальное свойство парохода—терять правезъ при встрѣчномъ вѣтрѣ, сослужило намъ дурную службу въ послѣдовавшей затѣмъ третьей аваріи, случившейся выше устья р. Чагодоши.

VIII.

Было 11 ч. у., когда „Викторъ“ взошелъ на перекасть Котыль, все при томъ же встрѣчномъ вѣтрѣ, еще болѣе усилившемся. Шли тихимъ ходомъ, съ наметкою, которая показывала быстро уменьшавшуюся глубину. Командиръ собирался дать „задній ходъ“, но лоцманъ упорно настаивалъ на взятомъ имъ направленіи, дошелъ до 2 четвертей—и грузно усадилъ пароходъ на мель... Попробовали взять назадъ—ни съ мѣста!.. Бросились отпихиваться баграми—результатъ тотъ же. Пароходъ сильно зарылся въ песокъ и стоялъ неподвижно.

Команда волновалась, суетилась, а лоцманъ, онятъ бывшій съ мухой, апатично относился къ общей тревогѣ и даже улыбался, глядя на бѣгавшую команду и взволнованнаго командира... Ему даже на руку новая задержка, такъ какъ онъ получаетъ посуточную плату. Да и помимо того несомнѣнно, что онъ сознательно подкладывалъ свинью новому командиру, подъ воздействиемъ команды, недовольной послѣднимъ...

Когда спрашивали лоцмана—зачѣмъ онъ повелъ пароходъ у праваго берега, когда и ребята здѣшніе знаютъ, что тамъ пески, а итти надо по яру у лѣваго берега, у котораго сейчасъ отставались отъ вѣтра гонки,—лоцманъ наивно отвѣчалъ, что онъ „боялся, какъ бы пароходъ не навалился на гонки и не поломалъ бы ихъ“... Другіе резонно замѣчали ему, что слѣдовало пароходу „работать назадъ“ съ 4 четвертей, а не съ 2 четвертей, какъ поздно спохватились... Лоцманъ отмалчивался, глупо ухмыляясь.

Спустили съ парохода лодку, обмѣряли кругомъ корпуса,

затѣмъ повезли снасть съ якоремъ на берегъ и попробовали сняться, но безрезультатно: за часъ много намыло песку около парохода... Подошла пора обѣда для команды и командиръ прервалъ работы, тѣмъ болѣе, что публика сильно волновалась и требовалось принять мѣры для ея успокоенія.

Пассажиры III и IV классовъ были въ открытомъ броженіи... Еще бы!.. гонцики плотовъ, торопившіеся на верховья-Мологи для новаго сплава гонокъ и дорожившіе каждымъ часомъ, ради чего и потратились на дорогую для нихъ пароходную ѣзду, уже потеряли 7 часовъ, когда мы сидѣли на перекатѣ Попчихѣ, а тутъ новая задержка, на Котылѣ, и еще неизвѣстно, когда-то она кончится...

Съ другой стороны, среди гонциковъ появились въ буквальномъ смыслѣ голодающіе... Взятый ими хлѣбъ уже вышелъ, въ буфетѣ его было мало и гонщикамъ его не продавали, а до ближайшей деревни нельзя было съѣхать...

И публика III класса, собравшись на нижней палубѣ, окружила командира, требуя денегъ, хлѣба и невѣсть чего. Самого командира ни въ чемъ не вирили, но на лоцмана обрушивались со всею силою негодованія и вполне основательно... Посыпались угрозы по его адресу:

— Въ воду посадить его!.. убить!.. и вчера онъ нарочно полѣзъ на песокъ, на Попчихѣ, и сейчасъ зпалъ, что лѣзетъ на песокъ, ходъ вотъ гдѣ онъ-подъ еромъ, а онъ куда полѣзъ?!.. Впереди перекалъ Чипецъ—и тамъ онъ насъ засадить?!.. а тамъ „камушки“!.. тамъ капуть будетъ „Виктору“!.. И до Устюжны не доберемъ вовсе... Долой такого лоцмана!.. убить его мало!..

Лоцманъ куда-то спрятался и не показывался, пока позже большая часть протестантовъ не сошла съ парохода... Но угрозы видимо подѣйствовали на него отрезвляюще и больше онъ уже не пускался на свои фокусы, и за Катылемъ, какъ и на обратномъ пути, вель пароходъ осторожно и вездѣ, на опасныхъ мѣстахъ, провель его благополучно.

Большихъ усилій стоило командиру, его помощникамъ—добровольцамъ и класснымъ пассажирамъ успокоить взволнованную публику III класса. Командиръ пообѣщаль, что, какъ только команда пообѣдаетъ, онъ тотчасъ примется за самыя энергичныя мѣры по стаскиванію парохода съ мели, для чего снова пригласиль на помощь добровольцевъ.

Дѣйствительно, скоро закипѣла авральная работа. Пошли

въ ходъ багры, завозный якорь и проч.—и въ 2 ч. д. „Викторъ“ спялся съ мели заднимъ ходомъ. Всѣ ожили, но не надолго...

Двинувшись назадъ, „Викторъ“ прижать былъ навальнымъ вѣтромъ къ берегу, у котораго стояли гонки, и, какъ ни старался извернуться носомъ по надлежащему направленію, но ничего не могъ подѣлать!.. То его несло вѣтромъ на песокъ, съ котораго только что сошли, то наваливало на гонки. Онъ совсѣмъ лишился правежа, да и въ машинѣ что-то неладное сотворилось.

Измученная команда опустила руки и не знала, что предпринять. Командиръ, не спавшій всю ночь, измотавшійся во время трехъ аварій, нравственно разбитый разыгравшимися противъ него интригами команды и волненіемъ пассажировъ, начиналъ падать духомъ... Сдѣлали еще одну попытку двинуться помощью завезенной на берегъ снасти, но и она была безрезультатна... „Викторъ“ прилипъ къ гонкѣ, стоявшей у берега, и ни за что не хотѣлъ разстаться съ нею...

Команда бросила всѣ попытки и пошла отдыхать. Но командиръ долго еще возился съ пассажирами III класса, собравшимися оставить пароходъ и требовавшими возврата денегъ за билеты. Хотя до Устюжны оставалось около 25 верстъ, но публика имѣла нахальство требовать возврата полной стоимости билеетовъ отъ Весеьгонска... Одна артель гонщиковъ, потерявшая какими-то судьбами свою гонку, была вчера изъ милости посажена не за нормальную цѣну, а по 10 коп. съ человѣка. Заплатили они по гривеннику—по нищенскому тарифу, ради ихъ бѣдноты и несчастья съ ихъ гонкой, а теперь наравнѣ съ остальными требовали оплаты билеетовъ по полному тарифу!..

Контролеръ вспомнилъ это и пристыдилъ нахаловъ, желавшихъ поживиться на счетъ чужого бѣдствія... Имъ ничего не дали, а остальнымъ предложили по 25 коп. на человѣка. Желавшихъ нашлось около 50 человѣкъ. Они захватили свои котомки, получили деньги и спустились на берегъ.

Всѣхъ требовательнѣе оказались вчерашніе добровольцы, помогавшіе командѣ во время аварій у Липняковъ и на Попчихѣ. За эту помощь болѣе дѣятельные получили по 50 к., а остальнымъ дали поужинать, такъ какъ они были изъ серіи „голодающихъ“. Поужинавши, они потребовали чаю—имъ дали. Напившись чаю, они захотѣли папиросъ... Но папиросъ командиръ уже не далъ имъ—и теперь, при расчетѣ, они всѣхъ нахальнѣе приставляли къ командиру и требовали для себя повышеннаго расчета. Но ихъ удовлетворили наравнѣ со всѣми.

Раздѣлавшись съ этими протестантами, измученный въ конецъ командирь, видимо валившійся съ ногъ, ушелъ въ каюгу нѣсколько вздремнуть. Разошлась и команда. По опустѣвшему пароходу бродили, какъ сонныя мухи, немногіе оставшіеся пассажиры, вглядываясь въ надоѣвшія до смерти окрестности Котыля, которыми мы волею-неволею должны были любоваться съ 11 ч. у. до 6 ч. вечера. Двое классныхъ пассажировъ не выдержали этого тоскливаго ожиданія и, подобно гонщикамъ, сошли съ парохода. Они направились нѣшкомъ къ видѣвшейся вблизи усадьбѣ, получили тамъ лошадей и укатили въ Устюжну.

Но и эти пассажиры, и раньше сошедшіе гонщики слишкомъ поторопились. Не успѣли они скрыться съ нашихъ глазъ, какъ „Викторъ“ зашевелился. Около 6 ч. в. вѣтеръ стихъ и гонки, отстаивавшіяся у берега, стали собираться къ отвалу. Съ той гонки, къ которой „Викторъ“ стоялъ прижавшись, гонщики потребовали, чтобы пароходъ отчалилъ и далъ дорогу. Явились лоцманъ, штурвальныи и помощникъ — доброволецъ. Командира пожалѣли будить безъ него принялись отваливать. Но онъ чутко спалъ и сейчасъ же явился на вахту.

При стихшемъ вѣтрѣ „Викторъ“ легко извернулся и сталъ слушаться провежа. Всѣ облегченно вздохнули, когда пароходъ тронулся, наконецъ, впередъ. Шли тихо и осторожно, благополучно миновали гонки, еще стоявшія по яру, прошли счастливо и „камушки“ на приверхѣ переката. Командирь и его помощникъ — доброволецъ зорко глядѣли за лоцманомъ, да и пассажиры не спускали съ него глазъ. Онъ ежился подъ общимъ негодующимъ контролемъ и волею-неволею велъ теперь дѣло на чистоту

IX.

Всѣ пассажиры высыпали на верхнюю открытую палубу, очень довольные, что вырвались, наконецъ, съ надоѣвашаго Котыля. Но всѣ были не спокойны... Вскорѣ предстоялъ каменистый перекачь Чирецъ, „болѣе ядовитый, чѣмъ Котыль“ — говорили мѣстные знающіе люди. Да и дальше, на всемъ пути до Устюжны, попадаются и „камушки“ (какъ выражаются на Мологѣ), и песчанья косы. Лоцману уже никто не вѣрилъ и всѣ были убѣждены въ его вѣроломствѣ и участіи въ „заговорѣ“ противъ командира... Что за Котылемъ лоцманъ, подъ влияніемъ угрозъ пассажировъ,

бросилъ свою подлую игру—этого никто еще не подозрѣвалъ и всѣ ждали отъ него всякихъ гадостей...

Проидя около версты по крутому кривулю Мологи, мы вошли на перекать Чирецъ, въ виду с. Чирца, съ его большимъ каменнымъ храмомъ и усадьбой, очень красиво расположенными на возвышенномъ „древнемъ берегу“ рѣки. Извилистый ходъ по перекату былъ еще затрудненъ большой баржей, усѣвшейся на мели въ самомъ опасномъ мѣстѣ... Но эта же баржа служила для насъ какъ бы бакеномъ и мы благополучно прошли роковое мѣсто, идя черепашинымъ ходомъ.

Просто не вѣрилось, что лоцманъ упустилъ такой удобный случай еще разъ посадить „Виктора“ на камни... Всѣ повеселѣли, пройдя Чирецъ. Да и рѣка тутъ стала интереснѣе. Къ ней вплотную подошли справа ея возвышенные и лѣсистые древніе берега, мѣстами довольно живописные. Было чѣмъ полюбоваться и отдохнуть отъ всѣхъ пережитыхъ передрягъ.

Особенно красивъ подходъ г. Устюжнѣ и видъ на самый городъ, разметавшійся, за крутымъ кривулемъ рѣки, по возвышенностямъ обоихъ береговъ Мологи. Главная часть города лежитъ на правомъ берегу, а предмѣстье на лѣвомъ. Въ старину городъ назывался Устюжной-Желѣзопольскою, такъ какъ около него и въ уѣздѣ добывались желѣзные руды, теперь забытыя и заброшенныя.

Видъ на городъ недуренъ издали, но вблизи строенія, выходящія на рѣку, очень неказисты. Лучшая часть города лежитъ за гребнемъ береговой возвышенности и съ рѣки не видна. Только отовсюду высятся главы многочисленныхъ для такого небольшого города 13 церквей. между которыми есть и довольно старинныя. Въ центральной части города—широкія и частыя мощенныя улицы, обширная базарная площадь, съ гостиннымъ дворомъ, встрѣчаются большіе каменные дома, въ томъ числѣ женская гимназія и реальное училище. Въ общемъ, Устюжна представляется довольно благоустроеннымъ городомъ. Въ промышленномъ отношеніи онъ играетъ значительную роль, какъ центральный пунктъ обширнаго лѣснаго края.

„Викторъ“ подошелъ къ Устюженской пристани въ 9-мъ ч. вечера, а черезъ полчаса пришелъ вслѣдъ за нами одноярусный пароходъ „Михаилъ“, благополучно ирошедій весь путь. Для встрѣчи этихъ послѣднихъ пароходовъ на набережную высыпалъ почти весь городъ и зрители не расходились до поздней ночи.

Пристань маленькая, тѣсная и всѣ грузы помѣщаются на

берегу, безъ всякихъ подстилокъ и покрытій. Съ пристани на высокой берегъ (около 8 сажень) сначала ведетъ довольно сносная лѣстница, въ верхнемъ концѣ совершенно изломанная, а дальше приходится карабкаться по крутому косоугору, очевидно непроходимому въ грязь... И никому нѣтъ дѣла до этого безобразія — ни городу, ни „Коммерческо-крестьянскому пароходству“, ни судоходному надзору.

Въ городѣ есть „начальникъ постовъ“ и подчиненные ему чины, не видящія ни безобразій на пристани, ни разныхъ безпорядковъ на рѣкѣ. Мимо города по узкой рѣкѣ спокойно спускались гонки въ два счала, что закономъ воспрещено... Противъ самой пристани лежитъ изрядный „камушекъ“, а будки на немъ не было: онъ или сбить гонками, или снесенъ водою. Ниже пристаней — другой „камушекъ“, также ничѣмъ не обставленный, а обозначающая его „вѣшка“ (раскрашенный коль) поставлена много ниже на чистой водѣ!.. Не понятно, какъ наши пароходы не наскочили на эти „камушки“..

Правда, навигація уже заканчивалась здѣсь и судоходный надзоръ могъ опочить отъ своихъ дѣлъ, и тѣмъ болѣе, что эта часть Мологи считается только „сплавною“. Думается, однако, что путейская обстановка нужна не однимъ пароходамъ и другимъ судамъ, но въ равной степени и сплавляемымъ лѣснымъ гонкамъ, для которыхъ также опасны и „камушки-одинки“, и каменные гряды, и пески, и косы. Если у путейскаго вѣдомства не хватаетъ средствъ на очистку рѣки землечерпательными и другими снарядами, тогда и сплавная рѣка должна быть какъ слѣдуетъ обставлена хотя бы такими примитивными знаками, какъ кольца съ тряпичами и т. п. Подобная „обстановка“ стоитъ грошей, а польза отъ нея несомнѣнная.

Х.

Обозрѣвши Устюжну на извошникѣ, весьма плохомъ, но дорогомъ, нахальномъ и требовательномъ (о такихъ качествахъ здѣшнихъ извошниковъ обязательно предупреждали устюженцы). я вернулся на опустѣвшего „Виктора“ и запасся билетомъ на обратный путь. Раньше его собирался завтра отвалить „Михаилъ“ и немногочисленные пассажиры направлялись туда, тѣмъ болѣе, что въ городѣ стали извѣстны всѣ наши злоключенія и являлись сомнѣнія, будетъ-ли благополученъ обратный путь „Виктора“... Но я

остался вѣренъ ему и его симпатичному командиру и не ошибся въ расчетѣ—обратный путь мы сдѣлали вполне благополучно.

Не знаю, какая судьба постигла виновниковъ нашихъ аварій, явно злонамѣренныхъ, а не случайныхъ, стихійныхъ. Но въ интересахъ судоходнаго дѣла, которому ввѣряются сотни и тысячи человѣческихъ жизней и цѣнные грузы, надо желать, чтобы въ составѣ пароводныхъ командъ не встрѣчались такіе вѣроломные субъекты, какъ помощникъ командира „Виктора“ и весьегоонскій пьяный лоцманъ...

Ж. Оглоблихъ.