

Ингоде, Шилке и Амуру. Вся флотилия делилась на отряды в двадцать - тридцать судов, которыми заведовали казачьи офицеры и чиновники. Большинство из них не очень много понимало в навигационном деле; но на них можно было хоть положиться, что они не раскрадут провизию и не покажут ее потом затонувшей. Я был прикомандирован помощником к начальнику всего сплава этого года майору Малиновскому.

Мой первый опыт в новой роли сплавщика был совсем неудачен. Мне надлежало поспешить насколько возможно из Сретенска с несколькими баржами к известному пункту на верхнем Амуре и там сдать их. С этой целью приходилось взять команду из «сынков», о которых я говорил выше. Никто из них ничего не понимал в речном плавании. Немногим больше понимал и я. В день отправки пришлось собирать мою команду по кабакам. В пять часов утра, когда следовало сняться, некоторые были так пьяны, что их приходилось выкупать предварительно в реке, чтобы хоть несколько вытрезвить. Когда мы тронулись, мне пришлось их учить всему. Тем не менее днем дело шло не дурно. Баржи, сносимые быстрым течением, плыли по середине реки. Хотя моя команда и отличалась неопытностью, но ей не было никакого расчета посадить суда на берег: для этого потребовалось бы специальное усилие. Но когда стемнело и наступила пора причалить наши неуклюжие, тяжело нагруженные баржи к берегу на ночь, то оказалось, что одна ушла далеко вперед от той, на которой я был; остановилась она лишь тогда, когда крепко наткнулась на камень у подножья страшно высокого, крутого утеса. Здесь баржа засела основательно. Уровень реки, поднятый ливнями, быстро падал. Мои десять «сынков», находившиеся на этой барже, конечно, не могли снять ее. Я поплыл в лодке в ближайшую станицу, чтобы позвать на помощь казаков, и в то же время отправил гонца к приятелю, казачьему офицеру, жившему в Сретенске, старому опытному сплавщику.

Наступило утро. На помощь явилось около сотни казаков и казачек, но под утесом было так глубоко, что невозможно было установить сообщение с берегом с целью разгрузить баржу. Когда же мы попробовали сдвинуть ее с камня, в дне образовалась пробоина, через которую хлынула вода, размывая наш груз: муку и соль. К великому ужасу моему, я видел множество рыбок, попавших через пробоину и теперь плававших в барже. Я беспомощно стоял, не зная, что делать. Есть очень простое средство в подобных случаях: нужно заткнуть пробоину кулем муки, который быстро всосется в отверстие. Образовавшаяся из теста кора не даст воде проникнуть через муку, но никто из нас этого не знал.

К счастью для меня, мы через несколько минут усмотрели вверх по реке баржу, плывшую к нам. Вряд ли обрадовалась так доведенная до отчаяния Эльза при виде плывущего к ней на лебедке Лознгина, как возликовали мы, завидев неуклюжую баржу. Легкий голубой туман, висевший в этот ранний час над красавицей Шилкой, придавал еще большую поэзию нашему видению. То был мой приятель, казачий офицер, понявший из моей записки, что никакими человеческими силами не сдвинуть баржу, что она погибла. Он приплыл поэтому на пустой барже, чтобы спасти груз.

Пробоину заткнули; воду вычерпали, груз перенесли на новое судно, и на следующее утро я мог продолжать плаванье. Этот маленький опыт был мне очень полезен, и вскоре я достиг назначения без дальнейших приключений, о которых стоило бы упомянуть. Мы всегда находили по вечерам небольшую полосу крутого, но сравнительно невысокого берега, чтобы причалить. Скоро затем на берегу быстрой и чистой реки пылали наши костры. А фоном бивуака был великолепный горный пейзаж. Трудно представить себе более приятное плаванье, чем днем, на барже, сносимой по воле течения. Нет ни шума, ни грохота, как на пароходе. Порой приходится лишь раза два повернуть громадное кормовое весло, чтобы держать баржу среди реки. Любителю природы не сыскать лучших видов, чем по нижнему течению Шилки и на верхнем Амуре, где широкая и быстрая прозрачная река течет между горами, поросшими лесами, спускающимися к воде высокими, крутыми скалами, тысячи в две футов в высоту. Но эти самые скалы делают сообщение с берегом крайне затруднительным. Проехать можно только верхом горной тропой. Это я испытал на личном опыте осенью того же года. В Восточной Сибири зовут последние семь перегонов по Шилке (около 180 верст) «семью смертными грехами». Эта часть сибирской железной дороги, если когда-нибудь ее проложат здесь, обойдется в страшно большие деньги - гораздо дороже, чем участок канадской железной дороги, проходящей в скалистых горах, в ущелье реки Фразер¹².

Сдав мои баржи, я сделал около 1500 верст вниз по Амуру в почтовой лодке. Середина ее покрыта навесом, как кибитка, а на носу стоит ящик, набитый землей, на которой разводят огонь. Гребцов у меня было трое. Нам приходилось торопиться, и мы гребли поочередно весь день, а ночью предоставляли лодке плыть по течению, держа ее по середине реки. Я сидел тогда на корме часа че-