

Василий Михайлович Головнин

**Описание примечательных
кораблекрушений,
претерпенных русскими
мореплавателями**

**Москва
Книга по Требованию**

УДК 93
ББК 63.3

Василий Михайлович Головнин

Описание примечательных кораблекрушений, претерпленных русскими мореплавателями / Василий Михайлович Головнин – М.: Книга по Требованию, 2011. – 78 с.

ISBN 978-5-4241-2828-8

В истории русского флота имя Василия Михайловича Головнина занимает одно из самых почетных мест. Замечательные плавания, дважды совершенные В. М. Головниным по волнам трех океанов на военных шлюпах «Диана» (1807 — 1809) и «Камчатка» (1817 — 1819), доставили ему заслуженную славу отважного мореплавателя.

Публикуемые в этой книге литературные произведения В. М. Головнина являются лучшим памятником деятельности этого выдающегося русского мореплавателя. Они не утратили своего значения и в наше время и, несомненно, будут интересны и полезны широкому кругу читателей, бережно относящихся к великому культурному наследию прошлого нашей родины.

ISBN 978-5-4241-2828-8

© Издание на русском языке, оформление, «YOYO Media», 2011

© Издание на русском языке, оцифровка, «Книга по Требованию», 2011

Василий Михайлович
Головнин
Описание примечательных
кораблекрушений,
претерпенных русскими
мореплавателями

Гибель 74-пушечного корабля «Принц Густав»¹ (под начальством капитана Трескина и под флагом контр-адмирала Карцова) у норвежских берегов 4 ноября 1798 года

Император Павел I, желая усилить морское свое ополчение, в союзе с англичанами против общих врагов действовавшее, повелел в) 1798 году отправить в Англию еще одну эскадру, долженствовавшую там вступить под начальство вице-адмирала Макарова. Эскадра сия состояла из пяти кораблей и одного фрегата и была вверена начальству контр-адмирала Карцова.

21 августа 1798 года контр-адмирал, подняв свой флаг на корабле «Принц Густав», отправился со всей эскадрой в путь с ревелского рейда и 12 сентября стал на якорь в Гельсиноре³. Здесь для получения лоцманов и исправления разных других надобностей эскадра простояла пять дней, а 17-го числа при ровном юго-восточном ветре снялась с якоря и менее чем сутки прошла Каттегатом: 18-го числа, в 4 часа пополудни, она находилась уже севернее мыса Скагена⁴; но на этом месте, казалось, судьба изрекла: «Здесь предел, его же не преидеши». Благополучное плавание эскадры кончилось: ветер постепенно стал усиливаться, а в 9-м часу вечера нашел от W прежестокый порыв и покрыл корабли такой пасмурностью, что, невзирая на близкое между ними расстояние, они друг друга не могли видеть. За порывом последовала с той же стороны ужасная буря, которая вскоре заставила корабли закрепить марсели.

19-го числа буря свирепствовала с прежней жестокостью и произвела такое сильное волнение, что на корабле «Принц Густав» повредился бушприт и галльон⁵, а сверх того, в носовой части и около грузовой ватерлинии открылась течь, и вода прибывала по 10 дюймов в час. Положение адмирала было весьма неприятное, но еще более беспокоился он об участии других судов эскадры, ибо на сигналы его «показать свои места» не отвечал никто.

На другой же день, когда пасмурность уменьшилась, показались под ветром два корабля и фрегат, к которым он тотчас и спустился; но нашедшая снова густая мрачность скрыла их вновь.

Около полуночи на 21-е число ветер, не переменяясь в жестокости, переменялся в направлении и сделался от севера, попутный в Англию. Тогда адмирал велел править на W и в то же время сигналом приказал кораблям показать свои места; нашлось, что с ним были корабль «София-Магдалина» и фрегат, а «Изяслав» и по рассвете не показались.

22-го числа буря смягчилась и, потом, утихая понемногу, уступила место штилю.

Капитан Трескин по внимательном осмотре корабля нашел, что в носовой части под баргоутом⁶ на обеих сторонах в настоящей обшивке выбило конопать на 4 сажени в длину; также была выбита или выжата пенька у двух баргоутных досок в шпунтах подле форштевня⁷. Все это тотчас законопатили, а галльон и бушприт укрепили найтовами⁸. Между тем течь прежде была по 10, а когда стихло, по 6 дюймов в час. После тишины настал опять противный ветер, который потом усилился и 24-го числа начал снова вредить эскадре и умножать течь в

кораблях. Адмирал, приблизившись к берегам, взял лоцманов и вошел в залив Мандель⁹ вместе с кораблем «София-Магдалина» и фрегатом.

Хорошо от всех ветров закрытый, безопасный порт доставил эскадре случай исправить свои повреждения. После сих поправок корабль стал течь только по 2 дюйма в час.

Начальник эскадры при первом удобном случае вышел из залива с судами, при нем бывшими, но едва успел удалиться от него на несколько миль, как опять встретили его противные крепкие ветры и тотчас причинили кораблям новые повреждения. Адмирал рассудил вторично зайти в безопасную гавань. На сей раз убежищем ему послужил норвежский порт Эквог, в котором крепкие ветры с южной стороны продержали его почти целый месяц, и он вышел не прежде 28 октября; «София-Магдалина» и фрегат ему сопутствовали.

Ветер был попутный, эскадра правила к Англии и 20-го числа находилась уже на Доггер-банке¹⁰. В то время ветер стал дуть порывами и часто переменался, а на другой день, утвердясь на румбе WNW, начал усиливаться; тогда же огромная зыбь предзнаменовала бурю, которая со всей яростью настала в 3-м часу пополудни. Ужасный сей шторм повлек с собою дождь и пасмурность, и адмирал потерял из виду свою эскадру. «Принц Густав», кроме нижних, не мог нести никаких других парусов и вскоре от чрезвычайной качки и многих повреждений получил столь сильную течь, что экипаж, действуя всеми помпами, едва мог отливать воду.

Капитан Трескин, свидетельствуя все части корабля, вскоре нашел, что в носу концы обшивных досок, вышедши из шпунтов, оставляли воде свободный проход, которым она лилась с таким стремлением, что даже слышно было ее журчание. Это крайне опасное положение корабля угрожало всему экипажу неизбежной гибелью; оставалась некоторая надежда на помпы, но и та скоро исчезла, ибо звенья цепей от беспрестанного действия начали ломаться.

Капитан и офицеры, не теряя нимало присутствия духа, прилагали неусыпное старанье содержать помпы в исправности и ломаные звенья немедленно заменяли новыми; но, несмотря на то, воды в трюме час от часа становилось более, а в 5 часов вечера поднялась она уже выше 4 футов. Такая пагубная течь возлагала на адмирала обязанность принять нужные меры для спасения экипажа. Употребив все способы, какие только опытность и совершенное знание морского искусства могли изобрести для отвращения течи, и не получив от них никакого успеха, адмирал прибегнул к последнему средству: приказал спуститься от ветра и править к мысу Фланборгед¹¹, чтоб укрыться в гавани.

31 октября ветер дул уже умеренно. В 3 часа пополудни с корабля «Принц Густав» увидели трехмачтовое судно: адмирал тотчас к нему спустился и вскоре после того, к неизъяснимой радости всего экипажа, открылось, что это был корабль «Изяслав», которому тогда же сигналом велено было «держаться близ адмиральского корабля»: большая течь в последнем требовала этой осторожности. Ветер между тем начал утихать и 1 ноября сделался совсем тихим, но течь в корабле нисколько не уменьшалась. Капитан Трескин, беспрестанно осматривая все части, нашел и донес адмиралу, что, кроме прежней течи, открылась еще другая с обеих сторон в подводной части и столь опасная, что в трюме даже слышно, как бежит вода. Адмирал, желая испытать все возможные средства для спасения корабля, дал приказание подвести под него паруса, «нашипован-

ные» пенькой, которые во всяком другом случае могли бы совершенно соответствовать своей цели, но теперь большой зыбью корабль качало так сильно, что их тотчас изорвало. К несчастью, и помпы от беспрестанного действия начали чаще портиться, и запасных материалов для починки их почти совсем не осталось. Итак, для спасения корабля предстояло только одно средство: войти скорее в порт, но противные тихие ветры и течения от берегов препятствовали этому. На другой день во все сутки экипаж занимался беспрестанным отливанием воды, а 3-го числа корабль находился в небольшом расстоянии от местечка Дроммель¹² на норвежском берегу, а для призыва лоцманов палил временно из пушек, но никто к нему не приехал.

4 ноября корабль находился также вблизи берегов и пушечными выстрелами требовал помощи, но тщетно. Между тем положение его становилось ежеминутно отчаяннее: вода, можно сказать, уже не прибывала в корабль, а лилась в него, ибо течь дошла почти до 10 футов в час; все помпы испортились; люди от беспрестанной и продолжительной работы потеряли силы; словом, не оставалось никаких способов отлить воду, следовательно и средств спасти корабль.

На сей конец был призван сигналом на адмиральский корабль командир корабля «Изяслав». Тогда, собрав всех офицеров, адмирал составил совет, в котором единогласно признано было, что для спасения экипажа не остается другого средства, как оставить корабль «Принц Густав» и переехать на «Изяслав». В полдень спустили на воду с обоих кораблей все гребные суда и начали перевозить людей, при сем случае, к чести офицеров, должно сказать, никто не помышлял о своем имуществе: они; следовали примеру бескорыстного и великодушного своего адмирала. В 6-м часу вечера капитан Трескин последним оставил утопающий корабль свой, в котором тогда было 12 футов воды. Вскоре после того ветер повеял от севера и дул тихо. «Изяслав», по приказанию адмирала, во всю ночь держался подле оставленного корабля, который в 9-м часу скрылся в темноте, а поутру его уже не видали: во время ночи он, без всякого сомнения, погрузился в морскую бездну.

5-го числа сделался опять прекрепкий ветер от северо-востока.

Пользуясь попутным ветром, адмирал приказал править к берегам Англии и вскоре прибыл на ярмутский рейд¹³, где и вступил под начальство главнокомандующего русской вспомогательной эскадры вице-адмирала Макарова.

Бедственное и крайне опасное положение корабля «Ретвизан»¹⁴ (под начальством капитана Грейга), на мели при входе в порт Гелдер, что у острова Текселя, в августе 1799 года

В августе 1799 года английский флот, вспомоществуемый союзной ему нашей эскадрой¹⁶, высадил войска на голландские берега, между местечками Киндоуном и Кампер-доуном, и овладел укреплениями мыса Гелдера¹⁷. На рейде пред сим мысом находилась тогда голландская эскадра, состоявшая из восьми линейных кораблей, трех фрегатов и одного шлюпа. Чтоб взять эту эскадру, надлежало атаковать ее морской силой. Исполнение сего предприятия было возложено на вице-адмирала Митчеля, которому для того поручено было в начальство восемь английских линейных кораблей; главнокомандующий всего ополчения адмирал Дункен предписал командующему союзной эскадрой вице-адмиралу Макарову назначить из оной два корабля для содействия англичанам. Вице-адмирал избрал корабли «Ретвизан» и «Мстислав», под начальством капитана Грейга и Моллера, которые тотчас вступили под команду вице-адмирала Митчеля.

19 августа был день, назначенный вице-адмиралом Митчелем для нападения на неприятеля, и союзная эскадра в 5 часов утра, при попутном ветре и течении, пошла так называемым большим проходом к острову Текселю¹⁸. Но как в этом проходе голландцами сняты были все баканы¹⁹ и направление течений между мелями англичанам неизвестно, то путь сей подвергал эскадру большой опасности. Передовым кораблем в боевой линии был «Глатон», который при одном изгибе прохода коснулся мели, но, по малому своему углублению, прочертил только по ней килем и избежал опасности, а корабль «Ретвизан», второй по линии, шедший непосредственно за «Глапхшом», будучи грузнее его, стал плотно на мель; прочие же корабли, увидев опасность, легко могли уже миновать ее, вышедши на настоящий фарватер, кроме корабля «Америка» и фрегата «Латон», которые поблизости «Ретвизана» также стали на мель.

В следующую ночь ветер усилился, и «Ретвизан» находился на краю гибели. И я к тому утвердительно²⁰ могу присовокупить, что корабль «Ретвизан» обязан своим спасением присутствию духа и искусству своего начальника, твердости и непоколебимому усердию офицеров, расторопности нижних чинов и вообще редкому порядку и дисциплине, существовавших на сем корабле во всю кампанию. При сем случае особенно содействовали капитану Грейгу и отличились: капитан-лейтенант Быченский, первый лейтенант Миницкий, и лейтенант Хвостов²¹. Бедственное положение «Ретвизана» описано уже красноречивым пером знаменитого нашего историографа флотов²², притом с такой справедливостью, что мне остается только поместить здесь описание его почти от слова до слова:

«Двукратное стояние на мели корабля «Ретвизан», и наипаче в этот второй раз, было столь бедственно, что весьма любопытно знать о подробностях сего несчастного происшествия.

По занятии сухопутными войсками всех на Гельдере береговых укреплений

вице-адмирал Митчель накануне снятия своего с якоря, получа, как мы уже то видели, на все корабли свои лоцманов, рано поутру вступил под паруса и направил путь свой к NNO. Корабль «Ретвизан» в линии был вторым и шел за «Глатоном». Вскоре по вступлении их под паруса на корабле вице-адмирала Митчеля сделан был сигнал «приготовиться к сражению». В 6 часов утра проходили они между мелями, имея при свежем ветре довольно скорый ход. Капитан корабля «Ретвизан», все офицеры и лоцман находились тогда на шканцах. Капитан, почувствовав вдруг прикосновение корабля к мели, закричал: «Руль на борт!». Но едва успел он произнести сии слова, как уже корабль стукнулся и сел плотно на мель. Тогда было время прилива и вода шла еще на прибыль. Тотчас начали крепить паруса, завозить верп²³ и сигналами требовать помощи.

Немедленно присланы были к ним два шлюпа, именуемые «Барбет» и «Дарт»; но как в то же время один из задних английских кораблей, а именно «Америка», стал также на мель, то шлюп «Дарт» пошел на помощь к нему, а «Барбет» неподалеку от них лег на якорь. Завезли на него два кабельтова²⁴, из коих один на шлюпе, а другой на корабле положили на шпиль²⁵. Тогда уже было 8 часов; начали общими силами вертеть как сии кабельтовы, так равно и кабельтов завезенного верпа; корабль тронулся с места и стал понемногу двигаться, но вдруг на шлюпе, подумав, что он сошел уже с мели, и опасаясь сближения с ним, тем паче, что и шлюп несколько к нему дрейфовало, перестали вертеть шпиль и отдали кабельтов.

Корабль остановился. Надлежало употребить новые силы и средства для вторичного покушения стягивать оный, но, по несчастью, это было уже поздно; ибо, во-первых, завезенный верп, частию от того, что полз по дну моря, частию же от движения к нему корабля, находился в близком от него расстоянии; во-вторых, вода, достигнув уже до высочайшего предела своего, начинала сбывать. И так должно было, оставя надежду снятия корабля с мели до будущего прилива, помышлять о том, чтоб во время малой воды не повалило его на бок».

Да позволено мне будет прервать на время сие описание, дабы сказать, сколь приключение сие при таковых обстоятельствах долженствовало быть горестно для находившихся на сем корабле офицеров: не столько опасность жизни, сколько соревнование к славе их беспокоило. Я не могу лучше и справедливее изобразить чувства их, как поместив здесь точные слова, взятые мною из писанных в сие самое время одним офицером²⁶ черновых записок, которые нечаянно попались мне в руки.

«Состояние наше, – пишет он, – весьма несочно: все корабли проходят мимо нас, а мы стоим на мели и служим им вместо бакена. Вся наша надежда быть в сражении и участвовать во взятии голландского флота исчезла. В крайнем огорчении своем мы все злили на лоцмана и осыпали его укоризнами, но он и так уже был как полумертвый. Английский корабль «Америка» стал на мель; это принесло нам некоторое утешение. Хотя и не должно радоваться чужой напасти, но многие причины нас к тому побуждают: по крайней мере, англичане не скажут, что один русский корабль стал на мель, и, может быть, Митчель без двух кораблей не решится дать баталии, а мы между тем снимемся и поспеем разделить с ними славу»²⁷²⁸.

Таковы были чувства их, и они тем более надеялись на отложение, до снятия их, атаки, что когда все прошли мимо них и передовой корабль «Глатон» подо-

дил к голландскому флоту, вице-адмирал Митчель сделал ему сигнал: «не итти далее»; и как он, невзирая на то, продолжал еще путь свой, то вице-адмирал, при поднятии вымпела его, повторил ему оный с пушечным выстрелом, после чего «Глатон» лег на якорь и весь флот сделал то же. Но обратимся к кораблю «Ретвизан».

Предупреждая отлив моря и опасаясь, как выше сказано, чтоб при сбытии воды не повалило корабль на бок, принуждены они были с обеих сторон его спускать за борт запасные стеньги и реи, привязывая к нижним концам их по несколько чугунных баластин, а верхние концы оных упирая в порты нижнего дека и снайтовливая²⁹ оные между собою так, чтоб эти деревья могли служить подпорами кораблю, не допуская его при обмелении ложиться на бок. Много-трудная работа сия продолжалась до 2 часов после полудня. В это время, ожидая прибывания воды и не надеясь на прежние свои к стягиванию средства, велели они на случившуюся у них по счастью лодку положить якорь плехт с канатом и, сделав завоз, стали по нем тянуться. Употребили все свои силы: люди для способнейшего действия сняли с себя платье и в одних рубашках вертели шпиль; все измучились, но стянуть не могли; корабль подвинулся на один только кабельтов. Глубины воды было вокруг его с лишком 3 сажени.

Между тем ветер, постепенно прибавляясь, развел великое волнение, и корабль било о грунт с такой силой, что едва можно было стоять на ногах. Капитан созвал всех офицеров и сделал «консилиум». Сначала полагали срубить мачты, но рассудили оставить это до нужнейшего времени. В 5-м часу оторвало от корабля одно из гребных судов, на котором было три человека. Приключение это могло бы в другое время произвести сожаление о сих несчастных, но в это время невозможность спасти их и собственная своя опасность не позволяли никому о том думать.

Вскоре потом шлюп «Барбет» по-дрейфовало; он распустил паруса и ушел. В то же почти время сорвало с якоря лоцманскую лодку, на коей было пятнадцать матросов с мичманом Александровым, и тотчас унесло в Тексель. В 6-м часу принуждены были спустить стеньги и реи вниз, производя беспрестанную из пушек пальбу в знак требования помощи. В 7-м часу прислано к ним было одно десантное судно, которое никакого пособия подать было не в состоянии, кроме, в случае крайности, могло спасти несколько человек. Они взяли его багштов³⁰. Между тем время приближалось уже к 8 часам вечера, и вода начала убывать. Надлежало брать предосторожности, прибавляя новые и укрепляя прежние подпоры, дабы корабль не повалило на бок. Наконец, не оставалось ничего делать. Дали людям выпить по чарке вина и съесть по сухарю. Праздность еще более умножала уныние.

Горизонт, отъемля остаток света, начал покрываться угрюмыми облаками и черными тучами. В 10 часов налетел порывистый шквал, который свирепость прежнего ветра более усилил. Вскоре волнение сделалось подобно превеликим белеущимся в мрачности горам, нападающим на корабль с ужасной лютостью. Совершенная темнота ночи, визг ветра, рев бурунов, беспрестанная пушечная пальба, слышимая от претерпевающих подобное же бедствие английских судов, и притом удары корабля о землю, потрясавшие все его члены и от которых, казалось, раздробляется он на части, удобны были самый твердый дух привести в трепет и содрогание. Скоро появилась в нем течь; люди, не отходя от помп, едва

могли отливаться. В 11 часов стоящее на багштове десантное судно залило и поворотило вверх дном, для чего принуждены были отрубить багштов.

Наступила полночь и час пополуночи. Вода стала убывать. Тогда положение сделалось еще худшим. Валы, приподнимая корабль высоко и разверзаясь под ним, с такой силой опускали его вниз, что при жестоких и неровный грунт ударах не только все члены его расхотелись, но и палубы гнуло так, что ожидали еже-часного преломления корабля и что, может быть, корма его останется на мели, а нос, оторвав, унесет в море. В сем гибельном состоянии, ожидая ежеминутно конца и не видя никакого к спасению средства, прибегнули, однакож, они еще к некоторому опыту: велели отдать канат в той надежде, что, может быть, корабль подвинется и станет плотнее; через это удары его хоть несколько уменьшатся и можно будет получить надежду, что, по крайней мере, до рассвета его не разобьет. Отдали канат до 150 сажен: корабль немного подвинулся, но тотчас остановился, и состояние его нимало не облегчилось.

В 3 часа разрушение его, казалось, уже было неминуемо: палубы начали трещать, пол в констпельской каюте³¹ приподняло, румпель³² переломился, руль и тиллер-транец³³ повредило. В половине четвертого часа ужас их еще более увеличился: они в темноте увидели влекомый по мелям сближающийся с ними корабль «Америка», который, как думать надлежало, был не в лучшем их состоянии. В это время отчаяние у них было всеобщее: никто уже не помышлял о своем спасении; везде было единое приготовление к смерти; люди стояли все на коленях и с горестными слезами приносили теплые и последние к всевышнему молитвы. Капитан, видя, что не остается уже никаких к спасению корабля и людей способов, посовествовавшись с офицерами, решился, если не к лучшему, то, по крайней мере, к скорейшему концу, переменить безнадежное положение свое и предать себя на произвол судьбе, для чего приказал отрубить канат и распустить стаксели³⁴.

Паруса наполнились, корабль двинулся и пошел, стуча о землю. Ужасна была его неподвижность, но движение его было еще ужаснее: громада эта, лишенная руля, став совершенным игралищем свирепого ветра и волнения, шествует, без всякого управления, по мелям, влача с собою подставки свои и раздирая килем своим дно моря; толстые обшивные доски отрываются от нее и позади ее всплывают вверх; казалось, что сильное трение и удары в скорости обнажат ее до самых ребер и наполнят водой, но кто вообразит себе радость их, когда они вдруг почувствовали, что корабль их сошел на глубину и имеет под собою 11 сажен воды!

Тотчас бросили якорь. Тогда начинало уже рассветать. Немедленно приступили к исправлению всего того, что могли, и капитан, видя, что вице-адмирал Митчелл стоит еще на якоре, и думая, что он, по причине уменьшения двумя кораблями линии своей, не вступает в сражение, тот же час, невзирая на чрезмерное корабля своего повреждение и на великое, после столь страшного бедствования, сил своих изнурение, послал к нему рапорт, что он снялся с мели и вскоре место свое в линии заступит и бой начать готов. Через краткое время, в самом деле, был уже он в своем месте³⁵.

Крушение Российско-Американской компании судна «Святой Николай» (под начальством штурмана Булыгина) при северо-западных берегах америки в широте около 47 1/2 град., у острова, названного Ванкувером Destruction Island (Пагубный остров), 1 ноября 1808 года

В бытность мою (1810) в Америке получил я от компанейского правителя, коллежского советника Баранова³⁶, журнал, в коем описано это кораблекрушение одним из приказчиков компании, находившимся на погибшем судне. Приказчик сей, Тимофей Тараканов³⁷, разумел изрядно мореплавание и был, как говорится, мужик смысленный и прямой, но малограмотный, и потому для уразумения его журнала я должен был несколько раз призывать его и других бывших с ним промышленников для изъяснения мест темных и непонятных. Повествование их весьма любопытно и хотя при самом кораблекрушении не было показано никакого искусства и твердости, которые могли бы служить примером и были достойны подражания, но впоследствии русские показали свой дух и характер с самой выгодной стороны. Замечания их о диких северо-западного берега Америки также весьма занимательны и тем более, что народ сей еще очень мало известен географам.

По сим причинам, в надежде угодить просвещенным читателям, я решился приложить здесь, если можно так: сказать, в переводе весь журнал Тараканова, которого слог я переменял совсем, но все мысли и происшествия остались те же, без малейшей прибавки и без сокращения.

В сем описании повествователем я поставил самого Тараканова, который о себе везде говорит в первом лице.

«Компанейский бриг «Святой Николай», на коем я находился в звании суперкарга³⁸, состоял под начальством флотского штурмана (офицерского чина) Булыгина и был назначен с особыми поручениями от главного правителя колоний к берегам Нового Альбиона³⁹. 29 сентября 1808 года отправились мы в путь, а около 10 октября подошли к мысу Жуан-де-Фука⁴⁰, лежавшему в широте 48°22'. Тут безветрие продержало нас четверо суток, потом повеял легкий западный ветерок, с которым шли мы поблизости берегов к югу и, описывая оные, клали на карту и делали на них наши замечания. На ночь обыкновенно мы от берега несколько удалялись, а днем подходили к нему весьма близко, и в это время приезжало к нам много жителей на своих лодках, так что иногда число лодок у борта простиралось до нескольких десятков или даже до ста. Впрочем, они были не очень велики: редкие могли вместить человек десять, а в большей части находились по три и по четыре человека. Со всем тем, однакож, мы остерегались и никак не впускали на бриг в одно время более трех человек. Эта предосторожность казалась нам тем нужнее, что жители были вооружены. Многие из них имели даже ружья, а у других были стрелы, сделанные из оленьего рога, желез-