

ИЗСЛѢДОВАТЕЛЬ МОРЯ.

Кто любить науку, тотъ любить и человѣчество. Каждое великое открытіе, каждое знакомство съ новою силою природы, съ новымъ закономъ, есть, съ тѣмъ вмѣстѣ, проложеніе новыхъ путей гуманности. Они какъ лучи исходятъ изъ дѣятельности великихъ людей, которые постоянно указываютъ міру эти пути, ведущіе къ облегченію рабскаго труда, къ уменьшенію опасности честной дѣятельности, къ распространенію спасительной мысли. Пѣнистыя борозды, проведенныя въ моряхъ нашими пароходами, наши желѣзныя дороги, телеграфныя проволоки, это воплощенія тѣхъ путей, которыми истинная любовь идетъ къ гуманности.

Когда молнія раздробляется о громоотводы, когда ночью, на взволнованномъ бурей морѣ, мелькаетъ на горизонтѣ дрожащій свѣтъ маяка, когда въ ужасномъ воздухѣ глубокой каменноугольной шахты, синеватое пламя, обезпеченное отъ врывающагося вѣтра, наполняетъ сѣтку предохранительной лампы Дэви, тогда мы чувствуемъ себя сильно потрясенными близости человѣческаго гения. Мыслители и изобрѣтатели представляются намъ тогда истинными учителями живительной вѣры въ движеніе міра впередъ.

Побѣждающая природу сила человѣка рано проявила свою дѣятельность, въ своихъ сношеніяхъ съ связывающимъ народы и раздѣляющимъ ихъ моремъ, и неразрывно связаннымъ съ нимъ океаномъ воздуха. Но до этихъ поръ насъ занимали почти исключительно свойства поверхности, неглубокихъ мѣстъ и береговъ моря, теперь же намъ нужно и познаніе глубокаго дна его, по которому мы провели уже телеграфную проволоку. Вездѣ есть пути къ счастью и свободѣ: въ морскихъ теченіяхъ, въ вѣтрахъ атмосферы, въ глубинахъ воды, но нахо-

дить и обрабатывать ихъ выпадаетъ на долю только самымъ лучшимъ и сильнымъ людямъ. Объ одномъ изъ такихъ людей мы намѣрены поговорить.

Имя лейтенанта Мори, американскаго моряка, извѣстно всякому образованному челоуѣку, сколько нибудь слѣдившему за ходомъ величайшаго техническаго дѣла нашего времени, какъ проложившаго подъ потоками океана, по спокойной, мертво неподвижной, поверхности его дна, путь мысли, путь, по которому она въ одно мгновение переходитъ пространство между материками, гдѣ на одномъ свѣтитъ день, между тѣмъ какъ на другомъ лежитъ глубокая ночь. Его многолѣтними, утомительными и опасными, трудами изслѣдована почва, лежащая на нѣскольکو миль подъ поверхностью огромнаго бурнаго океана, и по ней то явилась возможность проложить новый путь для мысли.

Во время своихъ безчисленныхъ плаваній по Атлантическому океану, самому опасному, но также и самому важному для образованія міра, Мори въ теченіе пятнадцати лѣтъ опускалъ въ глубину свой неутомимый лотъ, изслѣдуя строеніе и свойства морскаго дна. Кто знакомъ съ безчисленными и требующими самаго упорнаго терпѣнія трудностями, связанными съ зондированіемъ въ глубокихъ мѣстахъ моря, тотъ пойметъ заслугу работъ, представившихъ міру полную, рельефную картину никогда невиданнаго дна океана. На этихъ глубинахъ, съ которыми приходится имѣть дѣло, гдѣ въ ихъ зеленой пучинѣ могъ бы быть до верху погруженъ подпирающій небо Монбланъ, съ его сіяющими вершинами, нужно нѣсколько часовъ, что бы лотъ, въ три пуда вѣсомъ, тянущій веревку, достигъ до дна, и половину дня, что бы снова его вытащить. Частицы, остающіяся въ нижней, на половину наполненной саломъ, виадинѣ лота, отломки раковинъ и коралловъ, зерна песку и части ила указываютъ на физическую природу морскаго дна. Неизвѣстное теченіе, неожиданный порывъ вѣтра замедляютъ утомительный опытъ, такъ какъ по ихъ волѣ нужно дни и недѣли трудиться на одномъ мѣстѣ, а часто отъ разрыва старательно раздѣленной веревки пропадаетъ весь приборъ, употребляющійся для изслѣдованія. Бываетъ, что, на очень большихъ глубинахъ, веревка, въ цѣлыя мили длиною, начинаетъ плавать, и не даетъ лоту опускаться, или же онъ засадетъ въ илѣ футовъ во сто глубины, откуда тонкая веревка не въ силахъ его вытащить; случается также, что веревка перерѣжется обь острый край коралловаго рифа. Вообще являются безчисленные затрудненія. Въ глубокомъ морѣ рѣдко удастся сдѣлать больше одного зондированія въ теченіе дня; въ бурномъ Атлантическомъ океанѣ нужно по недѣлѣ выжидать благопріятнаго для опытовъ дня.

Упорный американскій умъ Мори восторжествовалъ надъ всѣмъ, даже надъ равнодушіемъ тѣхъ, въ пользу которыхъ

предпринималъ онъ неслыханный трудъ, и которые конечно должны были его оплатить.

Передъ свѣтомъ, бросаемымъ на строеніе дна океана, посредствомъ свинца, сала и веревокъ, разсѣялись опасенія общества трансатлантическаго телеграфа, касательно неровности дна, по которому нужно было проложить относительно безконечно тонкій канатъ электрическаго телеграфа. Пропasti, надъ которыми, какъ предполагалось, пришлось бы его протягивать, отвѣсныя скалы, которыя могли бы перерѣзать его, быстрыя теченія, которыя его разрывали бы, животныя, которыя его повреждали бы, ледяныя горы, которыя должны были его затирать,—все это исчезло передъ лотомъ Мори. Въмѣсто всего этого, на значительной глубинѣ оказалась возвышенность, лежащая далеко на сѣверъ отъ крутыхъ коралловыхъ образованій, большею частию поднимающаяся и опускающаяся длинными отлогими скатами, состоящая изъ обломковъ раковинъ, покрытая пескомъ, образовавшимся изъ круглыхъ частицъ кремня. Она, въ видѣ почти непрерывнаго возвышенія, съ слабымъ лишь отклоненіемъ къ сѣверу, тянется на протяженіи пятисотъ двадцати восьми нѣмецкихъ миль, отъ западнаго берега Ирландіи до залива Троицы въ Ньюфаундландѣ, нигдѣ не опускаясь ниже четырнадцати тысячъ пятисотъ двадцати футовъ отъ поверхности моря, но вообще, среднимъ числомъ, находясь подъ нимъ на разстояніи восьми тысячъ футовъ.

На эту возвышенность общество атлантическаго телеграфа и возложило свои надежды, осуществившіяся на самомъ дѣлѣ, благодаря его настойчивости, такъ что теперь канатъ, переносящій свѣтъ мысли изъ одного полушарія въ другое со скоростью, въ тысячу разъ превышающею скорость движенія земли, и передающею депешу изъ Валенсіи въ Нью-Йоркъ, по астрономическому времени, почти пятью часами раньше, чѣмъ она была послана, лежитъ теперь относительно безопасно въ песокъ и тишь моря.

Но хотя работы Мори, связанныя съ важнымъ событіемъ прокладки трансатлантическаго телеграфа, занимавшаго его глубокой, свѣтлой и обширной умъ, до истощенія силъ, вполне достаточны, что бы охватить собою всю дѣятельность замѣчательнаго человѣка, и сдѣлать имя его популярнымъ въ большей части образованной публики, но они еще болѣе важны и имѣютъ еще большее значеніе въ смыслѣ развитія знанія и международныхъ сношеній.

Рожденный подъ знойнымъ солнцемъ Тенесси, пылкій умъ Мори еще съ дѣтства проявлялъ въ послѣдствіи такъ сильно въ немъ развившуюся страсть къ предпримчивости, столь свойственной южнымъ штатамъ. Въ качествѣ мичмана поступилъ онъ во флотъ Соединенныхъ Штатовъ. Никакая карьера не могла быть избрана съ большимъ на то правомъ! Мори самъ сдѣлался честію этого міра волнъ; поступивши въ моряки, онъ ступилъ

на свою родную почву. Съ той минуты, какъ паруса понесли его въ море, вся его дѣятельность была посвящена изслѣдованію воды и воздуха, сначала въ физико-научномъ отношеніи, а потомъ уже для изученія путей сообщенія, путей между маяками по этому волнующемуся міру.

Въ иномъ старомъ государствѣ, требующемъ отъ своихъ чиновниковъ формальности, а не дѣла, легко могло бы стать-ся, что къ дѣятельности Мори, если бы она не соотвѣтствовала вполнѣ рутинѣ морскаго управленія, отнеслись бы равнодушно, или даже неблагоприятно. Но странѣ, олицетворившей собою юношескую силу, странѣ идущей александровскимъ маршемъ впередъ къ идеалу будущей цивилизаціи, еще не время допускать гениальной силѣ задохнуться въ тинѣ. Необыкновенные труды Мори обратили на себя вниманіе правительства, и онъ, едва получивъ чинъ лейтенанта корабля, былъ назначенъ директоромъ національной обсерваторіи въ Вашингтонѣ. Это очень важное ученое званіе дало ему могущественныя средства привести въ порядокъ свои изслѣдованія. Наблюденія всѣхъ метеорологическихъ обсерваторій образованнаго міра, которыя приобрѣли, благодаря таланту и трудамъ знаменитаго профессора Дове, такое обширное распространеніе и достойное удивленія устройство, также наблюденія нѣсколькихъ сотъ разбѣянныхъ по всему земному шару обсерваторій, гдѣ столько умныхъ глазъ наблюдаютъ явленія, происходящія въ окружающемъ насъ воздушномъ морѣ, а равно и сообщенія всѣхъ ученыхъ экспедицій о высотѣ и глубинѣ океана—составляли собою матеріаль великаго ученаго учрежденія, представителемъ котораго сдѣлался Мори. Экспедиціи, снаряженныя американскимъ правительствомъ, частію получавшія инструкціи отъ Мори, частію предводительствуемыя имъ самимъ, также наблюденія, доставленныя множествомъ рейсовъ, предпринимаемыхъ на его собственный счетъ, дополнили матеріаль, необходимый для великихъ и трудныхъ работъ этого неутомимаго человѣка, задумавшаго открыть общіе, полезные и въ практическомъ отношеніи, законы, управляющіе этою измѣнчивою стихіею.

Изъ пересмотра и приведенія въ порядокъ болѣе милліона наблюденій и фактовъ, произошли тѣ шестьдесятъ восемь большихъ (въ три фута длины и въ два фута ширины) картъ, представляющихъ графически всю жизнь моря и атмосферы, и составлены практическія правила для мореплаванія, неслыханный плодъ дѣятельности, повидимому — превосходящій силы одного человѣка. Сорокъ семь изъ этихъ картъ изображаютъ постоянныя и періодическія теченія въ морѣ и атмосферѣ, законы, формы, распространеніе и значеніе которыхъ можно было узнать съ большею или меньшею достовѣрностію; съ тѣмъ вмѣстѣ, на нихъ находится указаніе множества дѣйствительно совершенныхъ морскихъ путешествій, а цѣлесообраз-

ное употребленіе окрашиванія, знаковъ, линій и цифръ, придаютъ этому труду необыкновенную ясность и наглядность, такъ что карты эти годны не только для внесенія на нихъ новыхъ наблюденій, собранныхъ въ позднѣйшихъ рейсахъ, но доставляютъ мореплавателю возможность заранѣе разсчитать свой курсъ. Морякъ можетъ по нимъ узнать, что въ такомъ то мѣстѣ необозримаго океана есть невидимое для глазъ теченіе, которое понесетъ его корабль; что тамъ то дующій, какъ предполагается, въ извѣстное время вѣтеръ наполнить его паруса. На шестнадцати картахъ стрѣлками и цифрами показано, какъ управлять кораблями при входѣ въ гавани; двѣ карты вѣтровъ и дождей, изображаютъ наблюденія надъ направленіемъ и силою бурь, измѣренія мелей, такъ что шестьдесятъ восемь графическихкихъ изображеній Мори составляютъ, такъ сказать, атласъ станцій и путешествій по всѣмъ морямъ земнаго шара, съ обозначеніемъ дороги и стоянки въ океанѣ, и даютъ свѣдѣнія о томъ, гдѣ можно воспользоваться движеніями воздуха.

Полная картина изслѣдованій Мори заключается въ его знаменитомъ сочиненіи: «Физическая географія моря», гдѣ область воды и атмосферы описана съ тою же глубиною знанія и мѣстами съ тѣмъ же литературнымъ достоинствомъ, какими въ Космосѣ Гумбольдта нарисована картина вселенной.

Едва ли можно исполнѣ оцѣнить важность практическаго результата этихъ ученыхъ и литературныхъ трудовъ, превосходящаго результаты дѣятельности большей части людей дѣла.

Англійскій морской министръ, сэръ Джонъ Пакингтонъ, въ своей похвальной рѣчи Мори, сказанной публично, указалъ на важность его трудовъ, и, для большей очевидности, вычислилъ результаты ихъ на деньги: «Опытъ показалъ», говоритъ онъ, «что, со времени появленія картъ и графическаго труда Мори, образованные мореплаватели, искусно пользуясь указанными въ немъ теченіями и движеніями вѣтровъ, въ состояніи сокращать свои рейсы, и даже избѣгать многихъ расходовъ при снаряженіи судовъ, такъ что большой парусный корабль, отъ тысячи до полутора тысячъ тоннъ, плавающий между Остѣ-Индією и Англією, сберегаетъ въ каждый рейсъ среднимъ числомъ отъ двухъ сотъ до пятидесяти фунтовъ стерлинговъ. Но какъ ежегодно совершается около двухъ тысячъ такихъ рейсовъ, то въ годъ составитъ чистаго барыша полмилліона фунтовъ стерлинговъ (или три съ половиною милліона рублей), которые, благодаря труду Мори, сберегаются для англійскаго торговаго міра».

Какъ ни велика сумма, но она выражаетъ только очень небольшую часть денежнаго результата пчелинаго прилежанія Мори.

Ни для одного гидрографа и метеоролога не могло быть такъ чувствительно, какъ для Мори, неумоимо занимавшагося отыскиваніемъ законовъ и общихъ выводъ изъ безчисленныхъ фак-

товъ, которому необходимо было имѣть передъ глазами полную картину дѣйствія силъ воды и воздуха на морѣ, — то обстоятельство, что пункты, гдѣ производятся метеорологическія наблюденія, еще недостаточно часто разсѣяны по земному шару, что наблюденія дѣлаются въ формѣ, недостаточно согласной для того, что бы ихъ можно было удобно сравнивать, и выводить изъ нихъ заключенія, для полного изученія и уразумѣнія жизни океановъ, окружающихъ землю, во всей ихъ органической цѣлости. Поэтому онъ обратился, со всею своею энергіею и настойчивостію, къ великой цѣли устройства «международной метеорологической конгресса». Его стремленія, пока они преслѣдовали чисто научныя цѣли, были приняты повсюду, даже правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ, съ большимъ равнодушіемъ. Но, въ слѣдствіе событія, произведшаго большой драматическій эффектъ, они вдругъ приобрѣли вѣсь по своей непреодолимой практической важности, такъ что его идеи, по крайней мѣрѣ въ одномъ направленіи, были быстро приведены въ исполненіе.

Уже въ 1801 г. нѣкто полковникъ Капшеръ, въ сочиненіи «Объ вѣтрахъ и муссонахъ», высказалъ предположеніе, что бури обращаются и идутъ по извѣстнымъ законамъ, и далъ этому предположенію извѣстныя формы. Въ 1831 году Е. В. Радфильдъ, въ Нью-Йоркѣ, развилъ эту мысль шире, на основаніи многихъ наблюденій надъ бурями въ Соединенныхъ Штатахъ. По этимъ законамъ, онъ представляетъ бурю сначала въ видѣ громаднаго вихря, поперечникъ котораго можетъ простираться на нѣсколько сотъ миль; въ серединѣ его царствуетъ сравнительная тишина, а у его наружнаго кольца происходитъ страшное движеніе воздуха. Вся эта исполинская масса воздуха стремится по одному направленію, идущему на обоихъ полушаріяхъ почти прямо отъ экватора въ полюсамъ. Наблюденія Маределя и капитана Бичера, на англійскихъ обсерваторіяхъ, многое выяснили въ этихъ законахъ. Маіоръ Рейдъ занимался ими въ Вестъ-Индіи; такимъ образомъ былъ узнанъ путь множества такихъ воздушныхъ харибдовъ, и на Атлантическомъ океанѣ Мексиканскій заливъ былъ признанъ главнымъ пунктомъ этихъ воздушныхъ революцій, такихъ же бурныхъ, какъ и революціи въ жизни народовъ. Они получили названіе «Циклоновъ».

Выясненіе этихъ величественныхъ явленій однимъ величайшимъ метеорологомъ, уже упомянутымъ знаменитымъ ученымъ Дове, утвердило за этими плодотворными идеями самое глубокое научное значеніе, и дало имъ прочное основаніе. Онъ изложилъ свои изслѣдованія въ знаменитомъ сочиненіи: «Законъ бурь». Каждый циклонъ сопровождается извѣстными явленіями на барометрѣ, такъ что на картѣ можно было бы обозначить движеніе каждаго циклона, если бы было

возможно прослѣдить игру ртути во всѣхъ барометрахъ, на большомъ пространствѣ земли.

Такъ какъ вообще можно узнать направленіе циклоновъ, то остается опредѣлить поперечникъ и быстроту ихъ движенія, посредствомъ разбѣянныхъ въ разныхъ мѣстахъ наблюдательныхъ пунктовъ, доставляющихъ свои наблюденія одной обсерваторіи, и тогда будетъ возможность предсказывать за нѣскольکو времени, т. е. за нѣсколько часовъ, иногда даже и больше, что: «въ такомъ то мѣстѣ, въ такое то время, произойдетъ буря, идущая съ такой то стороны, съ такою то силою». Барометръ доставитъ наблюденія, телеграфъ принесетъ ихъ въ метеорологическую обсерваторію. Отсюда сейчасъ же заранѣе разнесется вѣсть, что буря приближается, на берегахъ и въ гаваняхъ, которымъ угрожаетъ опасность, поднимутъ сигналы или зажгутъ фонари, съ цѣлю увѣдомить корабли, что бы они принимали свои мѣры. Какъ въ одной прелестной поэтической сказкѣ вѣрный Экхардъ спѣшитъ предостеречь поселянъ, беззаботно спящихъ въ лѣсу, въ хижинахъ, окруженныхъ цвѣтущею зеленію, что идетъ «дикое войско», такъ въ наше время научная мысль полетитъ быстрѣ дикой забавы природы, и предупредитъ корабли о необходимости убирать паруса, бросать якоря, или бѣжать отъ опасныхъ береговъ въ открытое море.

Стремленія Мори клонились къ тому, что бы на каждомъ опасномъ мѣстѣ на берегу поставить такого «вѣрнаго морскаго стража»; такимъ образомъ составила бы большая система корреспондирующихъ метеорологическихъ обсерваторій. Какъ уже было сказано, американское правительство очень слабо поддерживало эту мысль.

Въ 1852 году, два корабля, пришедшіе сильно поврежденными въ нью-йоркскую гавань, донесли, что видѣли, два дня тому назадъ, одинъ изъ самыхъ лучшихъ кораблей сѣвероамериканскаго флота «Санъ-Франциско», который везъ войско въ Калифорнію, въ большой опасности. Сильный ураганъ взволновалъ воды залива у восточнаго берега Флориды. Волны поднимались какъ горы, и по нимъ буря съ страшною быстротою несла безпомощный прекрасный корабль, со сломанными мачтами и поврежденною машиною.

Надо было послать помощь кораблю. Но начать съ того, какъ его найти! Мори былъ тутъ. Почти въ то же время онъ получилъ изъ Вашингтонской обсерваторіи депеши, которыя опредѣляли направленіе урагана, объ которомъ шла рѣчь. Вѣрными чертами онъ нанесъ его на карту. Два парохода отправились въ море, снабженные этою картою. Черезъ два дня, въ Нью-Йоркъ пришла радостная депеша, что отправившіяся суда, держась предписаннаго имъ курса, нашли на мѣстѣ, заранѣе почти точно опредѣленномъ Мори, корабль въ ту минуту, когда онъ уже по-

грузался въ море, и къ счастію спасли всѣхъ бывшихъ на немъ людей.

Нѣсколько минутъ нерѣшимости въ поискахъ, могли стоить жизни пяти стамъ человѣкъ! Это происшествіе надѣлало много шума въ средѣ морскихъ націй, и сразу заставило всѣхъ обратить вниманіе на идеи Мори. Результатомъ этого было собраніе «международнаго метеорологическаго конгресса» въ Брюсселѣ, въ 1853 г. Здѣсь были установлены однообразныя формулы для метеорологическихъ наблюдений на моряхъ во всемъ мірѣ. Также было рѣшено поставить «сигнальныя башни», но до этихъ поръ это рѣшеніе приведено въ исполненіе только правительствами сѣвероамериканскимъ и англійскимъ и, только отчасти, французскимъ.

Въ рукахъ энергическаго, ученаго и умнаго адмирала Фицроя, система бурныхъ сигналовъ, которою Англія опоясала свои берега, получила удивительное устройство. Едва одинъ, изъ сотни метеорологическихъ наблюдательныхъ пунктовъ въ Англіи завидитъ признаки бури, то сейчасъ долженъ телеграфировать объ этомъ въ центральную обсерваторію въ Гриничѣ. Эти депеши идутъ прежде всѣхъ, даже прежде государственныхъ. Гриничская обсерваторія изъ различныхъ наблюдений, присланныхъ ей, опредѣляетъ приблизительно направленіе циклона, всюду разсылаетъ по телеграфу приказанія, и, черезъ нѣсколько минутъ, на всѣхъ опасныхъ мѣстахъ поднимаются тщательно устроенные, далеко видимые въ морѣ, сигналы. Большой, поднятый на блокъ, конусъ, обращенный острымъ концомъ къверху, означаетъ «буря съ сѣвера», наоборотъ, «буря съ юга», и т. д.; цилиндръ означаетъ «признаки бури». Ночью эти знаки замѣняютъ различнымъ образомъ расположенные фонари.

Не всегда сильная буря идетъ по указанному направленію, не всегда она проходитъ по назначеннымъ мѣстамъ, но лучше же пусть десять разъ будутъ напрасно приняты мѣры предосторожности, нежели одинъ разъ дать буйнымъ вѣтрамъ застать въ располхъ корабли на морѣ.

Въ 1855 году, Леверіе предложилъ императору Наполеону подобную же систему для обереганія береговъ, и въ 1860 году Парижскою обсерваторіею были установлены предостерегательныя сигналы въ Дюнкеркѣ, Гаврѣ, С. Мало, Диеппѣ, Шербургѣ, Брестѣ, Нантѣ и другихъ мѣстахъ. Конечно, дѣло не обошлось безъ того, особенно въ началѣ, что бы старыя «морскіе волки» не смотрѣли со смѣхомъ на куріозные знаки адмирала Фицроя, и не покачивали бы головами. И здѣсь одинъ несчастный случай приобрѣлъ больше послѣдователей, чѣмъ сдѣлалъ бы въ нѣсколько лѣтъ ученыя объясненія. Въ юлѣ 1858 года, въ ясное, тихое утро, сигналы Фицроя, около Ньюкастля, показали признаки циклона. Ни одна изъ обыкновенныхъ практическихъ примѣтъ не оправдывала предсказанія, и изъ числа болѣе сот-

ни рыбацкихъ лодокъ, стоявшихъ въ Тилемотѣ, около восьмидесяти пошли въ море, смѣясь надъ сигналами. — Вечеромъ весь берегъ, на протяженіи нѣсколькихъ миль, былъ покрытъ обломками лодокъ и трупами людей; остались цѣлы только десять или двѣнадцать лодокъ, послушавшихся сигнала.

Въ настоящее время почти сто международныхъ обсерваторій находятся въ сношеніяхъ съ Парижской и Гриничской обсерваторіями; каждый день, въ восемь часовъ утра, онѣ посылаютъ туда свои наблюденія, изъ которыхъ дѣлаются нужные выводы, и телеграфируется куда слѣдуетъ.

Было бы бесполезною попыткою перечислять на деньги все благо, приносимое тѣмъ, что мысли, однимъ изъ главнѣйшихъ проводниковъ которыхъ былъ Мори, были проведены въ жизнь. Что бы нѣсколько опѣнить, какое громадное значеніе имѣетъ каждая мѣра предосторожности этого рода, достаточно будетъ, если мы укажемъ изъ англійскихъ официальныхъ источниковъ на списки кораблекрушеній; въ году почти триста тысячъ кораблей бороздятъ море; грузы изъ одной Англiи и въ Англiю, простираются ежегодно до 1,400 милліоновъ центнеровъ, цѣнностію въ 3,500 милліоновъ рублей. Ежегодно терпятъ крушеніе среднимъ числомъ *тысяча пятьсотъ кораблей, только около однихъ англійскихъ береговъ*; изъ этого числа пятьсотъ гибнутъ безвозвратно. Отъ четырехъ до пяти тысячъ человѣкъ подвергаются неминуемой опасности, и отъ восьми сотъ до тысячи человѣкъ, еще до недавняго времени, должны были гибнуть ежегодно.

Что же теперь! Взглянемъ на блестящій результатъ упорной воли; съ тѣхъ поръ, какъ стали дѣйствовать бурные сигналы Фицроя и, созданныя англійскимъ флотомъ, спасительныя лодки, — потеря человѣческой жизни уменьшилась *почти на половину!* Мудрствующая наука, мысль ученаго, въ глубокую ночь склоняющаго свое блѣдное лицо надъ безмолвнымъ листомъ бумаги, каждый годъ спасаютъ отъ холодной могилы въ нѣдрахъ ревущаго океана, и возвращаютъ семьѣ и отечеству пятьсотъ мужей, отцовъ, братьевъ, только около однихъ береговъ Англiи!

Извѣстна пословица, что «никто на родинѣ пророкомъ не бываетъ». Вѣрный помощникъ въ несчастіяхъ на морѣ, пророкъ бурь, сбился въ расчетѣ во время большаго политическаго урагана, разразившагося надъ Америкою. Рожденный въ южныхъ штатахъ, воспитанный въ понятіяхъ южныхъ штатовъ, побѣдитель стихій, сильно клонился на сторону рабовладѣльцевъ; въ слѣдствіе этого, онъ лишился выгоднаго и — что еще было для него важнѣе — дававшаго громадныя средства для наблюденій, мѣста при Вашингтонской обсерваторіи; кромѣ того, Мори потерялъ все свое состояніе, погубилъ неутомимую дѣятельностію послѣднее свое здоровіе, такъ что, почти лишенный необходимаго, онъ поѣхалъ въ Англiю.

Побѣдоносные Сѣвероамериканскіе Штаты также не выказали благодарности къ своему знаменитому гражданину, который былъ ихъ политическимъ противникомъ. Къ счастью и къ чести другихъ морскихъ націй, онѣ не упустили случая признать дѣйствительность благотворныхъ мыслей Мори.

Французскіе и англійскіе журналы громко требовали, что бы ему даны были средства для новой дѣятельности. Великодушнѣе всѣхъ предложилъ ему помощь великій князь Константинъ Николаевичъ; онѣ писалъ ему 27-го іюля 1861 года:

«Любезный капитанъ Мори! Извѣстіе, что вы оставили мѣсто, которое столько обязано вашимъ великимъ и полезнымъ трудомъ, произвело на меня очень тяжелое впечатлѣніе. Ваши неутомимыя изслѣдованія открыли законы, управляющіе движеніями воздуха и океана, и поставили ваше имя на ряду тѣхъ именъ, которыя во всякія времена произносятся съ благодарностію и уваженіемъ не только одними людьми науки, но всякимъ кому доступны великія человѣческія стремленія!

«Едва ли мнѣ нужно вамъ говорить, какъ ваше имя извѣстно въ Россіи; хотя насъ еще часто называютъ варварами, но все-таки мы умѣемъ цѣнить оказанныя вами благородныя и неоцѣненныя услуги наукъ и человѣчеству. Искренне сожалѣя о бездѣйствіи, въ которое вы поставлены политическими событіями въ вашемъ отечествѣ, мнѣ очень пріятно было бы пригласить васъ на время пріѣхать сюда, гдѣ вы спокойно можете продолжать свои полезныя и такъ любимыя вами работы. Ваше положеніе здѣсь будетъ совершенно независимо, вамъ не нужно будетъ заключать никакихъ условій и договоровъ, каждую минуту вы будете свободны переправиться къ себѣ черезъ океанъ, если вы не найдете удобнымъ бросить якорь въ этомъ уголкѣ Балтійскаго моря. Я поставлю себѣ за особенное удовольствіе позаботиться здѣсь о вашемъ матеріальномъ благосостояніи и сдѣлать вамъ ваше новое отечество на сколько возможно удобнымъ. Разумѣется, для вашихъ занятій вамъ доставлены будутъ средства, которыя дадутъ вамъ возможность дѣлать ваши наблюденія. Итакъ, надѣюсь получить отъ васъ отвѣтъ, и имѣть удовольствіе скоро увидѣть здѣсь такого знаменитаго моряка, съ которымъ я нетерпѣливо желаю познакомиться лично, и котораго Россія будетъ привѣтствовать съ гордостію. Вѣрите ли, любезный капитанъ Мори, что вамъ желаетъ всего лучшаго преданный вамъ Константинъ, русскій генералъ-адмиралъ.»

Неизвѣстно, что воспріяетствовало Мори отвѣчать на это высокое доказательство уваженія къ нему великаго князя; извѣстно только то, что это не помѣшало его высочеству, четыре года спустя, назначить для почетнаго подарка Мори тысячу гиней. Франція, черезъ посредство принца Наполеона, дѣлала подобное же приглашеніе Мори, но и отъ него онъ точно также отказался, и продолжаетъ жить въ Лондонѣ свободнымъ, частнымъ человѣ-

СТАТЬИ И ДОКЛАДЫ

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНІЕ

желѣзныхъ дорогъ.

Послѣднія военныя событія въ сѣверной Германіи показали стратегическую важность сѣверогерманской сѣти желѣзныхъ дорогъ, и пруссаки умѣли воспользоваться ею во многихъ случаяхъ. Напротивъ того, система южногерманскихъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. всѣ тѣ линіи, которыя находились въ рукахъ союзниковъ, оказалась менѣе важною, по отсутствію всякаго стратегическаго плана въ ихъ дѣйствіяхъ, но главнымъ образомъ по тому, что самое устройство этихъ линій не имѣло стратегическаго значенія. Отсутствие желѣзныхъ дорогъ во многихъ мѣстностяхъ, стратегическая и экономическая важность которыхъ была упущена изъ вида, причинило здѣсь неисчислимыя бѣдствія. Неизвѣстно, съ какимъ успѣхомъ дѣйствовали бы главнокомандующіе при существованіи надлежащихъ желѣзныхъ дорогъ, но несомнѣнно, что онѣ могли быть построены на тѣ суммы, которыя были потомъ заплачены въ видахъ вознагражденія за военныя издержки, и такимъ образомъ предотвратили бы многія изъ бѣдственныхъ послѣдствій войны.

Въ ночи съ 15 на 16 іюня, пруссаки вступили во владѣнія курфюрста гессенскаго на двухъ пунктахъ: черезъ Марбургъ и Кассель. Курфюрстъ, немедленно рѣшившійся спасти свои войска, отпраздиль ихъ по желѣзной дорогѣ до Бебры, откуда они должны были слѣпить форсированнымъ