

ПУТНИКЪ

(Н. Лендеръ)

ЧЕРНОЕ МОРЕ И КАВКАЗЪ

ОЧЕРКИ ЮЖНАГО МОРЯ И ЮГА РОССИИ

ВОЛЖСКІЯ КАРТИНКИ

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
ИЗДАНИЕ А. С. СУВОРИНА

1900

СОДЕРЖАНІЕ.

I. Черное море и Кавказа.

	СТР.
По Днѣпру.....	1
Грандіозные проекты.....	6
Практическіе люди.....	10
Тайны моря.....	15
Зимой во льдахъ	19
Идеальный портъ	23
Историческій уголокъ.....	28
Успѣхи мореходства.....	34
Вокругъ Крыма.....	40
Въ Крымской степи.....	49
Иностранцы вт. Азовскомъ морѣи судьба Керчи . . .	52
Нужды южнаго мореходства.....	57
Ужасный штормъ.....	62
Турецкое иго на русской окраинѣ.....	65
По Закавказской дорогѣ.....	71
Помѣщичье разореніе на Кавказѣ.....	75
По закоулкамъ Кавказа.....	80
Закавказскіе рудники.....	85
Въ сердцѣ Грузіи	94
Въ дѣдовскомъ гнѣздѣ.....	101
Разбойничество, земская стражаи судъ на Кавказѣ . .	105
Кавказскія злобы дня.....	114
Зарождающіеся курорты на Черноморскомъ побере- режьи Кавказа.....	117

Морская жизнь.—Бунтъ на корабль.....	125
Морское счастье (разсказъ).....	131
По Бессараби	136
Американскій городокъ на Черномъ морѣ .	149
Новый путь.....	153

II. Волжскія картинки.

Рыбное царство.....	159
Астрахань и ея желѣзная дорога.....	172
Уголки раскола	176
Нѣмецкое Поволжье.....	180
Въ чемъ несчастье Волги?.....	187
Съ Волги на Ураль.....	193
Что такое Нижегородская ярмарка?.....	206
Съ Волги на Донь.....	235

ПРЕДИСЛОВІЕ.

ЦѢЛЬ настоящей книжки—обрисовать особый міръ южнаго моря съ его жизнью и природой, его нуждами, дѣлами, страданіями—чтобы читатель зналъ, чѣмъ оно живетъ и дышетъ, какія его надежды, радости и огорченія.

Мы много заботимся о Югѣ, о Черномъ морѣ съ его флотомъ, но мы мало знаемъ ихъ въ ихъ будничной трудовой обстановкѣ и не всегда угадываемъ ихъ истинныя, не показныя потребности. А у Чернаго моря много нуждъ и много надеждъ и каждое правдивое слово въ этой области должно быть цѣнно и дорого.

Эти бѣглые наброски пытаются заглянуть во внутренній міръ мореходства и въ сущность событій, которая, какъ вы увидите, не всегда согласуется съ внѣшностью. Мы стараемся отвлечь и читателя отъ по-

казной стороны дѣла и посвятить его въ болѣе сокровенныя стороны.

Если эти очерки освѣтятъ вамъ новые уголки морской жизни, укажутъ простые пути къ разрѣшенію нѣкоторыхъ спорныхъ вопросовъ Юга и Кавказа и, главное, если они пробудятъ въ васъ вниманіе къ южному морю и къ мало извѣстной у насъ области морского труда —цѣль книги будетъ достигнута.

Кромѣ очерковъ Чернаго моря и Кавказа, здѣсь напечатаны нѣсколько очерковъ Бессарабіи и Поволжья.

По Днѣпру.

Было бы ошибочно думать, что Днѣпръ—одна сплошная рѣка. Есть два Днѣпра, не похожихъ другъ на друга: на Днѣпрѣ около Кіева и Кременчуга вы видите кипучую жизнь и суету, на отходящихъ и входящихъ пароходахъ масса народа, живая картина разворачивается передъ вами. На Днѣпрѣ въ низовьяхъ, около Александровска, Никополя или Херсона, совсѣмъ не то. Здѣсь полнѣйшее затишье и на первый взглядъ полное безлюдье. Изрѣдка промелькнетъ пароходъ, на палубѣ котораго ни души не видно. На берегахъ тоже никакого движенія—широкой полосой стелятся по обѣимъ сторонамъ хлѣбныя поля. Они покрываютъ равнины и взбѣгаютъ на красивые овалы холмы, которыми изобилуютъ берега. Куда ни взглянь —вездѣ золотится пшеница, на большихъ и маленькихъ пристаняхъ идутъ разговоры про урожай, про хлѣбныя цѣпы... Тутъ богатая имѣнія, тысячи десятинъ, принадлежащія мѣстнымъ владѣтельнымъ герцогамъ. По зеркальной глади рѣки безшумно тянутся берлины или громадныя баржи съ пшеницей. Вы попали въ сельско-хозяйственный край, живущій особой жизнью.

Эта жизнь не бьетъ ключемъ, какъ около Кіева, она таится въ деревняхъ, въ хуторахъ, разбросанныхъ среди безконечныхъ нивъ. На пароходахъ здѣсь хоть и не видно народа, но зато эти пароходы везутъ на буксирѣ миллионы пудовъ зерна, а пароходы кіевскіе ходятъ почти безъ грузовъ. Этотъ край—житница юга, край спокойной работы. Онъ дѣятельно питаетъ нашъ хлѣбный экспортъ. Тяжело повліялъ на него въ недавніе годы сельско-хозяйственный кризисъ. Четверть вѣка назадъ сельскіе хозяева Приднѣпровья занимались въ широкихъ размѣрахъ скотоводствомъ и овцеводствомъ, масса земель оставалась нераспаханными. Но время дѣлало свое. Существовавшія еще не такъ давно высокія цѣны на зерновые хлѣба произвели переворотъ. Сдача земель въ аренду стала давать солидный доходъ. Земля, сданная подъ распашку, приносила отъ 6 до 14 руб. за десятину. Вотъ почему масса помѣщичьихъ земель перешла къ нѣмцамъ-колонистамъ и отчасти къ крестьянамъ. Всѣ земли теперь распашаны, а процвѣтавшія раньше скотоводство и овцеводство заброшены. Даже въ мелкихъ хозяйствахъ появилась земледѣльческія машины съ мѣстныхъ механическихъ заводовъ. Край съ годами страшно прогрессировалъ въ земледѣліи и прежнія пастбища широко покрылись посѣвами.

И вотъ когда Приднѣпровье вполнѣ зажило хозяйственной жизнью, когда благосостояніе земледѣльца и землевладѣльца основывалось единственно на зернѣ,—насталъ сельско-хозяйственный кризисъ. Хлѣбъ при теперешнихъ низкихъ цѣнахъ уже не обезпечиваетъ всѣхъ нуждъ сельскаго населенія, которыхъ у сельчанина нынче куда больше, чѣмъ въ прежнее время, когда былъ у крестьянъ и свой холстъ, и сукно, и овчины, и кожи. Не будемъ говорить о томъ, насколько желателенъ поворотъ въ сельскомъ хозяйствѣ къ уменьшенію запасекъ хлѣба и увеличенію производства другихъ, болѣе цѣн-

ныхъ, сельско-хозяйственныхъ продуктовъ. Это вопросъ будущаго, можетъ быть, очень отдаленнаго... Есть другіе, болѣе простые способы помочь горю... Удешевленіе доставки хлѣба, уменьшеніе накладныхъ на зерно расходовъ — вотъ самое простое средство помощи. Улучшите теперешніе, буквально каторжные, тракты, устройте маломальски сносные подъѣздные пути, и этимъ многое будетъ достигнуто. А въ этомъ-то именно и заключаются главныя нужды всей деревенской Россіи.

Днѣпровскій хлѣбъ на рѣкѣ встрѣчаетъ препятствія, удорожающія его доставку. Зерновые грузы съ пристаней, лежащихъ выше посада Каховки (этотъ посадъ извѣстенъ ярмаркой, поставляющей на весь югъ сельскихъ рабочихъ), неизбѣжно требуютъ погрузки сначала па бsrлины, поднимающія отъ 10 до 30 тыс. пуд., а потомъ перегрузки въ баржи, поднимающія отъ 25 до 50 тыс. пуд.. Углубленіе перекатовъ на фарватерѣ рѣки между Каховкою и Александровскомъ до 6 футъ могло-бы открыть безпрепятственный ходъ судамъ и избавило бы населеніе отъ лишняго накладного расхода. Мелководіе здѣсь въ иные годы доходитъ до того, что по Днѣпру могутъ подниматься къ Александровску только суда съ углубленіемъ въ 2 1/2 фута, а морскія парусныя суда—требаки, шкуны, брики еле доходятъ до Каховки.

Мелководіе на Днѣпрѣ еще болѣе, чѣмъ на Волгѣ, задерживаетъ грузы. Этому мелководію усердно способствовало повальное истребленіе лѣсовъ по всему Приднѣпровью. Введеніе лѣсоохранительнаго закона шло здѣсь такъ медленно, что убоявшіеся его владѣльцы лѣсныхъ угодій успѣли вырубить даже тѣ лѣса, которые они ранѣе и не собирались продавать. До чего доходила эта лихорадочная хищническая рубка—можно видѣть изъ того, что одно время въ Херсонѣ всѣ берега были завалены мелкимъ лѣсомъ, латами, кроквами, которыя, не имѣя никакого спроса, бук-

вально гнили въ штабеляхъ. Въ плавняхъ Днѣпра, гдѣ недавно еще была пышная растительность, пески оголились и безпрепятственно переносятся въ рѣку, образуя новыя отмели и косы. Все это хищничество вызвало большое повышеііе цѣнъ на лѣсные матеріалы.

Не одно сельское хозяйство переживаетъ въ Приднѣпровьѣ крупныя измѣненія. Многое другое измѣнилось въ промышленной жизни Днѣпра. Прежде, до развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ на югѣ, весь лѣсъ сплавлялся Днѣпромъ въ Херсонъ, отсюда шель въ Одессу, въ Крымъ и даже на Кавказъ. Теперь этотъ лѣсъ въ Кіевѣ, Кременчугѣ и Екатеринославѣ отвлекается съ рѣки желѣзными дорогами. За Херсономъ осталась только незначительная часть прежней лѣсной торговли, которая поддерживается спросомъ въ Батумъ тонкихъ досокъ для ящиковъ подъ керосинъ. Нужно ли говорить, что кромѣ лѣса желѣзныя дороги (главнымъ образомъ въ Кременчугѣ) отвлекли отъ Днѣпра и зерновые грузы.

Въ незавидномъ положеніи хозяйственный бытъ. Приднѣпровья. А тутъ еще невзгоды навигаціи и обмелѣніе Днѣпровскихъ гирлъ. Рѣчное хозяйство у насъ давно ждетъ преобразованій. Вся бѣда въ томъ, что судоходное благополучіе не одного Днѣпра находится въ рукахъ лицъ, мало заинтересованныхъ въ этомъ благополучіи. Заинтересованъ въ немъ сельскій хозяинъ, купецъ, судопромышленникъ, а не инженеръ, который ничего не теряетъ при бѣдахъ и затрудненіяхъ на рѣкѣ. Только въ донскихъ гирлахъ дѣло поставлено болѣе правильно и намъ кажется, что вся будущность нашихъ рѣкъ, въ смыслѣ ихъ судоходности, въ учрежденіи «рѣчныхъ комитетовъ», которые состояли бы изъ людей не «приставленныхъ» только къ рѣкѣ, а въ той или другой мѣрѣ «живущихъ» рѣкою. Нечего уже говорить про ихъ компетентность во всѣхъ практическихъ вопросахъ.

На Днѣпрѣ дѣло доходило до того, что частное пароходное общество въ 1885 году, въ видахъ безопасности плаванія, завело *свое* освѣщеніе рѣки и держало его до 1893 года, при чемъ установленными имъ знаками пользовалось, разумѣется, все днѣпровское судоходство. Это-ли не горькая насмѣшка надъ нынѣшними рѣчными порядками? За нагрузкою судовъ надзора нѣтъ, и перегруженные парусныя суда и берлины, застрѣвая на перекатахъ Днѣпра, загораживаютъ ходъ всѣмъ судамъ. Ужъ нечего говорить о такихъ мелочахъ, какъ рыбачьи лодки и плоты, плавающіе по ночамъ безъ огней. Какъ побываешь на Днѣпрѣ, такъ получаешь картину всевозможныхъ неустройствъ. Между тѣмъ на рѣкахъ, находящихся въ общемъ пользованіи, соблюденіе правилъ и уваженіе правъ другъ друга должно бы составлять существенное условіе общей безопасности.

Грандіозные проекты.

Когда ознакомишься на мѣстѣ со всѣмъ строемъ днѣпровской промышленной жизни, грандіозный проектъ расчистки Днѣпровскихъ пороговъ и шлюзованія Днѣпра кажется прямо бесполезнымъ, особенно при теперешнемъ развитіи на югѣ желѣзнодорожной сѣти. Съ расчисткой пороговъ не предвидится никакихъ грузовъ къ Черному морю, которые могли бы идти этимъ воднымъ путемъ, развѣ что искусственно будутъ отвлекать ихъ отъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ. Днѣпръ выше пороговъ и около пороговъ столько разъ пересѣкается желѣзною дорогою, что по естественному порядку вещей всѣ грузы съ верхняго Днѣпра, какъ теперь, такъ и всегда, будутъ перехвачены желѣзною дорогою въ Кременчугѣ, Черкасахъ или Екатеринославѣ. Если желѣзная дорога сейчасъ изъ Александровска (на Днѣпрѣ) забираетъ грузы и везетъ ихъ на Севастополь, т. е. на разстояніе 403 верстъ, то какъ же ей не брать днѣпровскіе грузы въ Кременчугѣ, откуда до Николаева всего только 308 верстъ? Уже нечего говорить о томъ, что грузы, лежащіе на линіи желѣзной дорога отъ Кременчуга къ Николаеву или отъ Кременчуга къ Полтавѣ, ни въ какомъ случаѣ не пойдутъ съ желѣз-

ной дороги на рѣку. Что касается грузовъ, которые можно бы ожидать въ обратномъ направленіи, т. е. отъ Херсона вверхъ по рѣкѣ, то этимъ путемъ черезъ пороги не пойдетъ тоже ничего, кромѣ развѣ нѣкотораго количества марганцевой руды, которая съ низовыхъ мѣсторожденій направится на заводы Екатеринослава и Александровска, и то въ послѣднемъ случаѣ ей незачѣмъ идти черезъ пороги. Что же касается донецкаго угля, то онъ для своего слѣдованія со станціи Сннельниково имѣетъ болѣе близкій путь на Екатеринославъ, чѣмъ черезъ Александровскъ и, слѣдовательно, уголь въ этомъ водномъ пути черезъ пороги совершенно не нуждается.

Намъ говорятъ, что расчистка пороговъ поможетъ создать Днѣпровско-двинскую водную систему для сообщенія сѣверо-запада съ Чернымъ моремъ. Но пропагандисты этой системы забываютъ, что у насъ развился морской путь изъ Чернаго моря въ Балтійское. Глубокое море всегда лучше мелкихъ рѣкъ и рѣченокъ съ перекатами, перевалами, песками и т. н. дорогами для казны и для грузоотправителя препятствіями. Къ чему же этотъ замысловатый, трудно осуществимый рѣчной путь изъ Херсона въ Ригу? Ни Херсонъ, ни Рига не составляютъ центровъ для грузовъ, которыми обмѣниваются югъ съ сѣверомъ; слѣдовательно, допустивъ даже, что Херсонъ и Рига соединены уже непрерывной водной системой,—пришлось бы грузы для этой системы подвозить изъ Одессы, крымскихъ, кавказскихъ и азовскихъ портовъ на морскихъ судахъ въ Херсонъ, перегружать ихъ на рѣчные суда и, по доставкѣ въ Ригу, опять перегружать на морскія суда и везти эти грузы въ Петербургъ. Такой путь, длинный по времени, дорогой по эксплуатаціи—съ двумя перегрузками — никогда не будетъ въ состояніи конкурировать съ морскимъ путемъ какъ въ скорости, такъ и въ отношеніи стоимости провоза.

Есть проекты грандіозные, но отдающіе искусственностью, подогрѣтые исканіемъ какихъ-то невозможныхъ выгодъ. Такимъ проектомъ является не только проектъ шлюзованія пороговъ, но и проектъ устройства морского порта въ Каховкѣ или Херсонѣ.

Херсонъ, Бериславъ и Каховка не представляютъ такого большого района, который могъ бы питать порта въ шестидесяти верстахъ отъ Николаевского порта. Рѣчные перевозки не сухопутныя и на рѣкѣ рѣшительно все равно—возить ли грузъ на 60 верста ближе или дальше. Если бы былъ расчета, то и сейчасъ везли бы грузы съ Днѣпра въ Николаевъ, но зерно везутъ неизмѣнно въ Одессу, такъ какъ цѣны въ Николаевѣ на двѣ коп. за пудъ дешевле одесскихъ. Портъ въ Херсонѣ или въ Каховкѣ не будетъ лучше и доступнѣе для морскихъ судовъ, чѣмъ старый и прекрасно оборудованный Николаевскій портъ, слѣдовательно, хорошо еще, если въ новомъ днѣпровскомъ портѣ удержится разница только въ 2 копейки на пудъ, а не больше. Это первое, а второй существенный недостатокъ проектируемаго порта—въ его небольшой глубинѣ: каховскій порта будетъ отпускать суда только съ углубленіемъ въ 17 футовъ, тогда какъ николаевскій имѣетъ 20 футовъ, при чемъ меньшая глубина находится только въ Очаковскомъ каналѣ, который предполагается углубить до 28 футовъ. Для углубленія же херсонскаго порта выше 17 футовъ пришлось бы рыть капаль на протяженіи болѣе 20 верстъ. Морскіе фрахты изъ Херсона будутъ выше одесскихъ и николаевскихъ, страховая премія тоже, а слѣдовательно, днѣпровскій морской портъ не только не дастъ поднятія цѣнъ на хлѣбъ въ устьяхъ Днѣпра до уровня одесскихъ, но лишь понизитъ цѣны и тѣмъ нанесетъ ущербъ земледѣлію. Цѣны эти будутъ особенно низки и убыточны осенью, въ октябрѣ, когда иностранный пароходъ, изъ опасенія замерзнуть, не пой-

дѣть въ Херсонъ, а предпочтеть Николаевъ или Одессу, гдѣ осенняя навигація продолжительнѣе — шутка сказать—на два мѣсяца. Устройство порта въ Херсонѣ со-служить службу больше иностранцамъ, отдавъ въ ихъ пользу фрахты, платимые теперь русскому каботажу (перевозки хлѣба съ низовьевъ Днѣпра въ Одессу). Днѣпровскій каботажъ будетъ обреченъ на гибель, какъ это случилось съ азовскимъ каботажемъ по открытіи Азовскаго моря для иностранныхъ судовъ. Намъ извѣстно, что иностранцы даромъ въ Азовское море не идутъ и фрахты, напримѣръ, изъ Таганрога или Новороссійска далеко не одинаковы.

Кромѣ всего этого, надо принять во вниманіе новую желѣзную дорогу изъ Херсона на Николаевъ, а также зарождающійся почти въ сосѣдствѣ съ Херсономъ новый портъ въ Джагарлачской бухтѣ (Скадовскъ), который уже отпускаетъ болѣе 2 мил. пуд. зерна.

Практическіе люди.

За Александровскомъ, вверхъ по Днѣпру, есть чудныя мѣста, напоминающія красоты Волги. Надъ зеркальной поверхностью рѣки поднимаются изъ воды камня, скалы, островки. Это начало Днѣпровскихъ пороговъ, именно, преддверіе порога Вильнаго. Тамъ, дальше эти камни грознѣе, неприступнѣе, по здѣсь они только красивы. Пароходы тутъ не ходятъ и я воспользовался случайнымъ рейсомъ буксирнаго парохода, чтобы заглянуть въ эту обособленную мѣстность, въ эту, такъ сказать, сокровищницу днѣпровскихъ красотъ. Мы шли вдоль лѣваго берега Днѣстра, приближаясь къ знаменитому «Камню Сагайдачнаго». Это небольшой каменистый островокъ, очень крутой и высокій. Хортица осталась позади. Насупротивъ «камня» у праваго берега Днѣпра возвышается другой скалистый, характерной формы островокъ; скалы его, если смотрѣть издали, образуютъ подобіе кресла съ высокой спинкой и двумя ручками. Островокъ такъ и называется «кресломъ Екатерины». Здѣсь, по рассказамъ, была Екатерина II съ сопровождавшимъ ее Потемкинымъ.

Показываютъ мѣсто, гдѣ обѣдала Императрица. Повернувъ внизъ по теченію, пароходъ входитъ въ узкій рукавъ рѣки, протекающей въ живописной ложбинѣ, образуемой Хортицей и правымъ берегомъ Днѣпра. Хортица извѣстна по воспоминаніямъ о запорожской Сѣчи. Островъ этотъ возвышенный, покрытый бархатнымъ ковромъ свѣжихъ зеленыхъ травъ. Со стороны, обращенной къ правому берегу, виденъ пологій песчаный спускъ, служившій когда-то пристанью запорожцевъ. Надъ спускомъ— мѣсто запорожскаго становища. На берегу — Царская пристань и «Хортица заводская». Дальше береговые холмы расположены полукругомъ и Днѣпръ кажется фантастическимъ озеромъ.

Въ этихъ благодатныхъ краяхъ находится самое главное на Днѣпрѣ гнѣздо нѣмцевъ-колонистовъ — колонія Кичкасъ. Говорятъ, впрочемъ, что это не нѣмцы, а голландцы-менониты. Эти нѣмцы или голландцы устроились преудобно. Колонія Кичкасъ снаружи, съ рѣки, имѣетъ невзрачный видъ. Передъ вами песчаный берегъ, въ песокъ коего можно уйти по колѣно; бѣдненькіе домишки на окраинахъ, немощенныя улицы, какъ будто глухая деревня. Но нѣсколько дальше вы видите громадныя, стройныя зданія хлѣбныхъ амбаровъ, прекрасныя лавки и магазины не сельскаго, а скорѣе городского типа. Скоро вы убѣждаетесь, что этотъ нѣмецкій уголокъ скромень и невзраченъ только на первый взглядъ. На самомъ дѣлѣ, здѣсь живутъ съ комфортомъ, да съ какимъ еще комфортомъ.

Мнѣ пришлось быть въ гостяхъ у одного изъ мѣстныхъ грандовъ, занимающагося крупными хлѣбными операціями. Послѣ пыльной улицы, гдѣ для спасенія отъ песковъ настланы узенькіе кривобокіе мостки, послѣ отчаянной жары, я очутился въ великолѣпной гостиной, гдѣ царилъ полумракъ и пріятная прохлада. Въ комнатахъ

хозяина, убранныхъ, несмотря на лѣтнее время, коврами, тюлевыми занавѣсками на окнахъ и тяжелыми портъерами, была особенная массивная мебель. Такіе дорогіе красивые шкафы, такіе необъятные диваны, постели съ нѣсколькими этажами перинъ можно было видѣть развѣ что у помѣщиковъ добраго стараго времени, когда все было и дорогое, и прочное, и солидное. А вѣдь этотъ нѣмецъ былъ не самый богатый обыватель Кичкаса. Здѣсь есть миллионеры, у которыхъ дворцы, чудная живопись на потолкахъ, зеркальные паркеты. Я высказалъ свое удивленіе по поводу рѣдкостной мебели.

— Эго мѣстная работа, пояснилъ мнѣ хозяинъ, превосходно, безъ всякаго акцента говорящій по русски,— но хорошимъ образцамъ наши мастера умѣютъ дѣлать.

Въ комнатахъ, конечно, была нѣмецкая чистота и опрятность: полы блестяли, занавѣски были бѣлѣе снѣга. А вѣдь пыль столбомъ стояла передъ окнами.

— Отчего вы не замостите улицу передъ домомъ?— спросилъ я хозяина.

— Нельзя, отвѣчалъ онъ... Тутъ хлѣбъ возятъ, большое движеніе... Будетъ мостовая, начнется шумъ—спать не дадутъ.

Я никакъ не подозрѣвалъ, что въ этомъ незамощеніи крылась не беззаботность, а своего рода удобство.

Когда мы вошли въ контору, помѣщавшуюся рядомъ съ лавкой хозяина, тамъ сидѣлъ молодой человекъ, вѣроятно, приказчикъ, и возился съ цѣлою кучею векселей. Эта пачка производила впечатлѣніе. Много должниковъ у оборотливаго нѣмца и, видно, весь округъ нужду въ немъ имѣеть.

Владѣлецъ великолѣпныхъ хоромъ—скупщикъ хлѣба. Онъ скупаеть хлѣбъ у мелкихъ хозяевъ и у крестьянъ. Послѣдніе ссыпаютъ хлѣбъ въ его амбары по расчету

на будущія цѣны, при чемъ получаютъ авансы пли задатки въ размѣрѣ шестидесяти процентовъ. Потомъ, когда придетъ время, дѣлается учетъ. Продавецъ дѣлаетъ уступку скупщику въ 50 коп. съ четверти—это основное правило.

Колонисты Кичкаса—народъ хитрый и оборотливый въ дѣлахъ, и ужасно черствый, жесткій въ обыкновенныхъ житейскихъ отношеніяхъ. Сколько бы вы ни дали заработать нѣмцу-дѣльцу, какъ бы ни были ему полезны, онъ ничего этого не чувствуетъ, никакихъ услугъ и одолженій знать не хочетъ; онъ пожалѣетъ кружку пива даже тому, кто доставилъ ему тысячные заработки. Эго очень странно, но это такъ.

Въ жестокую пору, во время ледохода на Днѣпрѣ, попадаетъ въ Кпчкасъ управляющій богатой экономіи, имѣющій съ мѣстными нѣмцами большія дѣла. Горюетъ управляющій—не выбраться ему изъ Кичкаса, а ночь близка. Онъ къ друзьямъ-нѣмцамъ.

— Такъ и такъ говорить, вотъ какое положеніе! Ночевать негдѣ.

— Это нишефо, отвѣчаетъ мѣстный грандъ: у насъ есть капакъ—фи тамъ переночуйтъ.

— Благодарю васъ, говоритъ управляющій: на бѣду я и провизіи не захватилъ съ собой.

— Это тоже нишефо, продолжаетъ нѣмецъ: идите на мой лавка, тамъ есть хлѣбъ и пряники...

Горемычный управляющій вспомнилъ, что этотъ самый нѣмецъ безъ всякаго ледохода пользовался его гостепріимствомъ.

Таковы колонистскіе нравы. Не пустякъ къ себѣ самага знакомага-раззнакомаго, а ужъ про простыхъ смертныхъ и говорить нечего. «Идите, говорятъ, спросите позволенья у шульца», а гдѣ ночью шульца искать!

Въ «Хортицѣ заводской», гдѣ много русскаго населенія, главнымъ образомъ рабочихъ, собирались строить православную церковь. Нуженъ былъ клочокъ земли, объ отводѣ котораго и просили мѣстныхъ нѣмцевъ. И нѣмцы «отвели»... Церковь стоитъ на выгонѣ, въ сторонѣ отъ селенія, вдалекѣ отъ всякаго жилья, среди голыхъ полей...

Комментаріи излишни...