

ДЖОРДЖ ДЖОУНЗ

/ 1823 /

Биографичните данни за Джордж Метю Джоунз не са особено подробни. Роден е вероятно през 1785 г. През 1802 г. е вече флотски лейтенант и цялата му по-нататъшна кариера е свързана с флотата. През 1805 г. служи на борда на „Амфион“ и под командването на адмирал Нелсън курсира Средиземноморието. Три години по-късно, през 1808 г., е ранен по време на морска битка в Адриатика. През 1810 г. капитан Джоунз вече командува кораб и на следващата година участва в отбраната на Кадиз.

След приключването на Наполеоновите войни Джоунз предприема няколко пътешествия, които целят запознаване с търговския и военноморския потенциал на различни страни. Запознат добре с Испания и Италия, Джоунз решава да изследва Франция, Холандия, а след това скандинавските страни, Русия и Османската империя.

Впечатленията от тези свои обиколки той издава през 1827 г. в двутомното си съчинение „Пътувания из Норвегия, Швеция, Финландия, Русия и Турция, а също и по крайбрежието на Азовско и Черно море“. Първият том е посветен изцяло на Швеция и на Русия. Вторият описва пътуването от Русия по Черно море до Цариград и след това през Гърция и Италия. Особено интересни са страниците, посветени на търговските възможности на посетените страни. Не са известни подробности за дейността на Джоунз след публикуването на книгата му. Умира през 1831 г.

„Пътуванията“ са написани под формата на обширни писма. По-долу предлагаме откъси от XX и XXI писмо от втория том на съчинението: *Travels in Norway, Sweden, Finlang, Russia, and Turkey; also on the coasts of the Sea of Azof and on the Black Sea: with a review of the trade in those seas, and of the systems adopted to man the fleets of the different powers of Europe, compared with that of England. By George Matthew Jones. Vol. II. London, 1927. Letters XX, XXI.*

ЦДИА: КМФ 04, Инв. № 444/6.

ПЪТЕШЕСТВИЯ ИЗ НОРВЕГИЯ, ШВЕЦИЯ, ФИНЛАНДИЯ,
РУСИЯ И ТУРЦИЯ, А СЪЩО И ПО КРАЙБРЕЖИЕТО
НА АЗОВСКО И ЧЕРНО МОРЕ

ПИСМО ХХ

Напуснахме Одеса в три часа следобед на 22 май [1823] — нов стил, и като отминахме една безинтересна местност и една стегнатата немска колония, след петдесет и една версти пристигнахме в град Овидиопол¹ — основан от Екатерина след Яшкия мирен договор на мястото на едно малко село на левия бряг на Днестър, който тогава станал граница между двете империи. Новият град бил наречен така, защото, когато копали основите му на дълбочина десет фута под повърхността на земята, била открита интересна антична гробница, която съдържала праха на мъртвец и един изящно оформен женски бюст от печена глина, дълъг три инча, който, след като бил изпратен в Петербург и сравнен с колекцията от древни антики в имперския кабинет, се оказало, че удивително прилича на красивата и прочута Юлия — дъщерята на Август, за която се предполага, че Свидий е бил един от многобройните ѝ любовници. . .

. . . При устието си Днестър образува залив или лиман (както наричат заливите в тази страна), широк около седем версти, но дълбок не повече от седем фута, така че това го прави неизползуваем за търговия. Въпреки че [заливът] бе съвсем спокоен, нашият екипаж на греблата бе толкова неопитен, че го пресякохме за цели два часа. Най-накрая слязохме при Акерман² — силно укрепен, но мизерен град (построен от турците), контролиращ бесарабския бряг. Най-поразителното нещо бе пълната липса на благоприличие, поради което мъже, жени и деца, напълно голи, ловяха риба и се къпеха недалеч едни от други.

Оставихме бричката в Овидиопол, защото в Бесарабия не употребяват руски хамути и тегличи. Задържахме се почти два часа, докато приготвят талигите и когато пристигнаха, те се оказаха извънредно окаяни. Често се повреждаха по пътя и на седем версти от Килия една от осите се счупи и останалата част от пътуването ни премина изцяло на три колела.

След като се обърнахме към полицията, скоро бяхме настанени в едно страшно отвратително жилище, макар че то може би беше най-доброто, което Килия бе в състояние да ни предложи. Тъй като на следващия ден бе еврейска събота, нищо не бе в състояние да принуди нашия домакин да ни снабди с някаква храна, но той обеща на другия ден да направи чудеса за нас, ако останем.

На това място Дунав е широк и дълбок, с един хубав ръ-

кав близо до крепостта, която наскоро била възстановена и сега е в отлично състояние. Всички плавателни съдове трябва да минават непосредствено до нея, защото останалата част от реката е осеяна с безброй островчета, които оформят многобройните ѝ устия. Тъй като бяха съвсем зелени, те приятно контрастираха на сухия и прегорял материк. Тук има малък открит морски арсенал и една флотилия, закотвена на брега на реката точно над селото, така че за пръв път видях нещо като защитни, ако ли не нападателни приготовления срещу турците. Денят бе извънредно горещ и моята поява с чадър предизвика силно удивление сред местните жители, които, изглежда, никога не бяха виждали такъв преди. Жените носеха дървена халка на дясната си ръка, чийто смисъл така и не успях да разбера.

Напускайки Килия в три, пристигнахме в Измаил в девет, като местността бе доста вълниста, но все още можеше да се нарече равнинна, каквато бе през цялото време, откакто напуснахме Одеса. След петдесет и седем версти стигнахме до едно внушително и сравнително запазено укрепление, за което се говореше, че било издигнато от Траян, близо до което срещнахме двама въоръжени мъже, които се изправиха, като че ли ще ни нападнат, но ни оставиха да минем, без да ни обезпокоят.

Пристигнахме в един просторен хан, но бяхме принудени да спим на плащовете си и бяхме изпоядени от буболечки. На сутринта (неделя) се отправихме към Дунава, за да измисм натрупалия се прах, който по време на пътуването бе нещо неописуемо — проникваше навсякъде и почти ни заслепяваше. Намерихме, че реката с право е наречена „дълбокия мътнотечащ Дунав“, защото в действителност бе така мътна от калта, че нямаше голяма полза от нашето измиване. Градът е обширен и разположен под прав ъгъл, като едното предградие сега се нарича Петроски, в чест на генерала, който го е щурмувал. Крепостта е изключително здраво укрепена откъм сушата, но колкото и да е странно, стената откъм морето е в много разнебитено състояние, дотолкова, че на отделни места има проломи, през които може да мине карета с шест коня. Това е още по-учудващо, като се има предвид, че е по-вероятно да бъдат атакувани откъм реката, отколкото откъм сушата. Но предполагам, те считат, че за агресивни действия от страна на турците не може и дума да става, въпреки че се говори, че турската флотилия силно превъзхожда руската както по сила, така и по въоръжение. . .

. . . На около четиридесет мили над Измаил Дунав и Прут се сливат при Рени — укрепен град, като оттам последната река служи за граница между руските гранични области и двете провинции (Молдавия и Влашко), за които бе споменато, че трябва да бъдат неутрална зона. Височините на Влашко и България поразително контрастират на еднообразните и безинтересни равнини на Бесарабия, в които големи количества едър рогат добитък намират мизерно препитание от земята, често самозапалваща се

поради липсата на дъжд, който не е паднал от доста време, така че земята е като пещ, а тревата прахан.

Има следи от много турски села, но понастоящем областта се обитава главно от бежанци от България и Полша — първите пристигнаха на големи групи преди пет и преди две години. Те са здрава силна раса, с огромни мустаци, но без бради, които турците са си запазили като отличителен белег на правоверните.

(Минавайки отново през Акерман, авторът се завръща в Одеса, като отразява най-подробно историята и облика на града, с. 323—386.)

ПИСМО ХХІ

На 12-и т. м. [юни] се качих в Одеса на борда на двумачтовия кораб „Темза“ — тежък сто шестдесет и осем тона, с капитан Томас Уордл, собственост на Съндърбанд, който заминаваше за Ливърпул, натоварен с кожи и лой.

(Авторът описва трудностите при заминаването си и дава извадки от бордовия дневник за пътуването от Одеса до устието на Босфора, с. 387—393.)

При появяването на сушата между капитана и неговия помощник възникнаха големи разногласия относно местоположението на кораба. Капитанът бе на мнение (и то се оказа правилно), че се намираме недалеч от пролива; помощникът настояваше, че това е Лъжливият Боаз или ръкав с излаз на север, който външно прилича на пролива и попадналите по погрешка в него кораби често пъти се разбивали, какъвто щял да бъде случаят с „Темза“ при последното ѝ пътуване поради невежеството на един лъжелоцман, който при почти ураганен вятър ги завел навътре, като ги вкарал в залива, преди да открие грешката си. Тогава сметнал всичко за загубено и единственото му желание било да открие най-доброто място за слизане на сушата, за да не загинат. Капитанът обаче не се съгласил, преди да направи опит да се измъкне, и с невероятни усилия, сменяйки платната, успял да го стори.

Фаровете са толкова ниски, че отдолу под стръмнината не могат да се видят от каквото и да е разстояние. Едно дърво на хълма също се счита за ориентир, но най-забележителна е полуразрушената кула на склона на един хълм, навътре в канала — на азиатския бряг, където хълмът се спуска надолу като естествена врата. Може да се забележи почти едновременно със сушата и се хвърля в очи много преди каквито и да било фарове, замъци или дървета. Бях я видял малко преди да избухне спорът между капитана и неговия помощник.

От бордовия дневник може да се види, че нашият преход по нищо не се различава от този, който бихме наблюдавали в Северно море, като Евксинус до известна степен с право може да се сравнява с него: ниско, песъчливо и плитко от Дунав до Крим,

каквото е Датското крайбрежие; стръмно и дълбоко — към Румелия и Натолія³ като крайбрежието на Норвегия и Шотландия. Поради това, че е затворено, при всеки по-силен вятър морето незабавно се надига—развълнувано и много опасно. Течението се влияе от вятъра, но следва естествен курс към Тракийския Босфор.

Южният бряг е слабо познат на европейските навигатори и следователно предизвиква ужас, какъвто обикновено внушава невежеството, в резултат на което капитанът и екипажът на „Темза“ изпитваха силен страх да не бъдат отнесени южно от пролива, защото, ако успееха да избягнат корабокрушението, имаше голяма вероятност да бъдат заклани от разбойници. Този страх от Натолія предизвиква чести корабокрушения на брега на Румелия.

Считам, че по средата няма плитчини*, въпреки че несъмнено през по-голямата част от зимата духат силни ветрове и времето е мрачно и неприветливо, както и във всяка друга област. Поради тази причина и поради малката ширина на морето винаги се появява бряг, към който вятърът ни носи, и капитаните се принуждават да използват голям брой платна, за да се измъкнат. Това естествено напруга корабите и става източник на честите слухове, че Черно море е по-опасно и бурно от което и да е друго и вероятно броят на корабокрушенията и човешките жертви при осъществяване на търговските връзки в него е много по-голям, отколкото в другите морета с подобна големина. Би трябвало обаче да ни учудва не това, а по-скоро фактът, че броят им не е по-голям, след като се има предвид, че търговията се води главно от австрийци, руснаци и турци, които по общо признание са най-неопитните моряци. В действителност последните две народности едва ли заслужават това звание и понастоящем са неспособни да бъдат навигатори: първите — поради невежество; вторите — по същата причина, комбинирана с този голям враг на активността, главната черта на тяхната религия — убеждението, че всичко е предопределено.

*(Авторът изразява несъгласието си със забраната английски военни кораби да влизат в Босфора и Дарданелите според подписаните договори** между Англия и Турция, с. 396—400.)*

* В действителност това може да се приеме за много чисто и дълбоко море, защото „Шеврет“, докато го проучваше, често пъти не можеше да достигне дъното при дължина на лота двеста клафтера, на разстояние само три-четири мили от брега, както по азиатското крайбрежие, така и около Крим и никъде не откри плитчини.

** Параграф единадесети от договора, подписан близо до крепостите на Дарданелите на 5-и януари 1809 г., гласи: „Тъй като във всички времена е било забранено на военни кораби да влизат в канала на Константинопол, т. е. пролива на Дарданелите или този на Черно море; и тъй като това древно правило на Отоманската империя за в бъдеще трябва да се спазва в мирно време от всяка държава, независимо коя е тя, Британският кралски двор обещава да се придържа към този принцип.“

Осведомен съм, че единадесетият параграф от договора се счита за шедьовър на дипломацията от страна на нашия пълномощен министър като ефикасно средство да се държи затворен руският флот в Черно море и предпазна мярка срещу неприятностите, които би ни създал в Средиземноморието. Аз считам, че този довод е абсолютно безпредметен, защото по установените международни норми, докато Турция е неутрална, през нейните владения не може да мине нито една от враждуващите флоти, без това да накърни неутралитета ѝ не по-малко, отколкото ако един суверен би могъл да прекара армията си през едно неутрално кралство, за да атакува територията на друго. Босфорът и Хелеспонтът трябва да се считат за нещо като главен път през турските владения и следователно за неприкосновени, но ако международните закони бъдат грубо потъпкани (както по времето на Бонапарт), е глупаво да се предполага, че гореспоменатият параграф ще окаже и най-малкото въздействие. Въпреки всичко аз не съм против него, що се отнася до флота или ескадра, но решително съм — когато един британски военен кораб е възпрепятствуван да се отправи към Константинопол със специална мисия и особено ако на борда му се намира посланик, защото по този начин като че ли се унижава нашата страна, нашият суверен и неговият най-добър пратеник — военният кораб. Всеки англичанин трябва да е страшно чувствителен по този въпрос, но признавам, че при мен като морски офицер това чувство е особено силно. Сигурно нямаше да предизвикаме и най-малка ревност сред останалите европейски сили, ако ние, които сме доказали, че можем да форсираме по всяко време тази прехвалена непреодолима преграда, бяхме настояли и бяхме получили разрешение при необходимост или за удобство да можем да изпращаме военни кораби в Константинопол, независимо че забраната щеше да важи за останалите, докато им се удаде възможност да докажат, че са в състояние да форсират прохода. Накратко: мисля, че флотата заслужаваше тази чест за разума и смелостта, които прояви в случая, и всяко едно правителство трябва много да внимава да не притъпи рицарските чувства на професията. При това заслепение не трябва да се учудваме, че древните Понтус Евксинус и Палус Меотис, под съвременните си названия Черно и Азовско море, продължават да бъдат затворени за всички европейски морски съдове с изключение на тези, които изнасят зърно от пристанищата във владение на Русия*, докато под древните си названия

* Открито признавам, че не можах да открия причината за налагането на това ограничение, особено като се има предвид, че във всички договори, било руски, английски или австрийски, ясно е написано: „свободна търговия“. Всъщност единственият отговор, който можах да получа тук, е: „Такъв е редът“, което недвусмислено се доказва от факта, че „Темза“ и всички други търговски кораби, натоварени с кожи, лой, желязо и други стоки от Русия, са длъжни да декларират, че носят единствено жито и само за този вид товар могат да се сдобият с фирман за преминаването на Дарданелите.

ния са били най-търговските и благоденстващи морета в целия познат свят.

Египтяните, финикийците, древните гърци, римляните, съвременните гърци, венецианците и генуезците — всички са поддържали тази търговия, като дори богатствата на Персия и Индия са изтичали по тези пътища в лоното на Европа, до момента, в който мохамеданството възтържествувало и ги затворило плътно за всички европейски флагове. Правителствата се опитали да прикрият това унижение или във всеки случай поне да се утешат, хвалейки се, че новооткритият път към Изтока покрай нос Добра Надежда вече лишавал преминаването през тези проливи от всякаква стойност, но това, въпреки че може да изглежда правдоподобно, не било нищо друго освен преструвка, като истинската причина се криела във взаимната ревност, която е проклятието на Европа.

Междувременно изчезнали всякакви признаци някога в тези морета да се е водила търговия и жителите по крайбрежието, лишени от каквато и да е връзка с цивилизования свят, се превърнали в обособени и изолирани народности, като в действителност плащали нищожен данък на Grand Seigneur, който не бил в състояние да ги доближи по суша и бил твърде слаб в морското дело, за да ги атакува по море. С изключение на няколко пристанища, посещавани от жалките турски морски съдове, които независимо от непрестанните злополуки се опитвали да плават по Черно море, с тях не се осъществявали никакви контакти и с течение на времето те започнали да не чувствуват нужда от европейски стоки и всяко племе да се затваря в собствените си области и като предпазна мярка срещу турското потисничество да отказва всякаква връзка с външния свят. Такова било положението на нещата, когато острият ум на Петър Велики сътворил един план, с който да подкопае и ликвидира окончателно несправедливото робство, в което Турция държала тези брегове, и той живял достатъчно дълго, за да даде пример, откривайки таганрогското пристанище в началото на Азовско море. Малък прогрес бил направен в тази насока до 1774 г., когато според Кайнарджишкия мирен договор Екатерина получила привилегията с известни ограничения да осъществи връзка между Средиземно и Черно море. Скоро след това Австрия предявила претенции и също получила това предимство, след което почти всички европейски морски сили сторили същото. Но макар че фактически турската държава отслабнала, поради разногласията в Европа нейното положение очевидно станало по-стабилно и претенциите ѝ дотолкова се възродили, че при всеки следващ мир или договор тя била в състояние да анулира някои от направените по-рано отстъпки (например преминаването на нашите бойни кораби през Дарданелите, ограничаване размерите на търговските кораби и последните изменения относно руския износ), така че в действителност търговията в тези морета по-скоро западала, отколкото прогрес-

сирала. С изключение на търговията с жито много малко е направено или ще се направи, докато преминаването на Дарданелите и Тракийския Босфор е свързано с толкова много ненужни и мъчителни затруднения, особено по отношение на принудителния неколкодневен престой в очакване отговор от Константинопол (както в едната, така и в другата посока), за да се вземе ферман за минаване покрай замъците и който рядко може да се получи за по-малко от десет дни, въпреки че при съответна организация това може да стане за същия брой часове без каквото и да е лично вмешателство. Настоящата система включва дълга карантина както за съдовете, така и за техния товар във всяко пристанище, където пристигнат, което води не само до силно оскъпяване на превоза, а следователно и на стоките; но и до значителен отлив от [подобно] начинание, в което иначе биха се впуснали както търговците, така и капитаните на търговските кораби. Не се съмнявам, че ако се премахнат тези ограничения, ако се установят свободни контакти и се разреши на британски военни кораби да кръстосват из Черно море, за да подпомагат и охраняват търговията ни, за няколко години ще се осъществи коренен прелом и постепенно бреговете на юг и на изток ще се цивилизоват и нашите търговски кораби ще ги посещават толкова доверчиво, колкото сега се страхуват от тях. Местните жители ще се отнасят с особено предпочитание към британския флаг, защото ще бъдат напълно убедени, че ние сме изцяло лишени от тези злонамерени мотиви, в които понастоящем те подозират Русия и Австрия. Още повече, че британските съдове са особено подходящи за навигация по Черно море, което поради неопитността и боязливостта на моряците, плаващи често по него, незаслужено и неоснователно си е спечелило славата на опасно — една опасност, която съществува само в собственото им развихрено въображение и на която една хубава английска бригантина от сто и петдесет до двеста тона би се изсмяла. Споменавам този тонаж, защото, докато единственото естествено пристанище на Черно море — Севастопол, продължава да е така глупаво и така несправедливо затворено за тях освен в случай на бедствие (и това не поради някаква друга причина, а за да се предотврати злоупотребата със стоки от държавните чиновници); съдове с по-голям тонаж и, разбира се, с по-голям кил не ще дръзнат да влязат в Черно море изцяло с търговска цел. Но дори сега с помощта на гореспоменатите съдове всички стари пристанища могат да бъдат посетени и богатствата от вътрешността на различните страни, придобити по лесен начин, като се навлезе в следните реки, пристанища и заливи, които сега са почти неизвестни дори по име, за да се използват за търговия; и сигурно преимуществата, с които щедрата природа е решила да възнагради човека, не се използват по подходящ начин.

От пристанищата на Бургас и Варна може да се изнася продукцията на Румелия и България, състояща се от жито, ориз,

восък, мед, кожа, лой, заешки кожи и жълто багрило; а навлизайки по Дунава и отправяйки се към Килия или Измаил — продукцията на Унгария и всички австрийски провинции, свързани с тази величествена, но сега почти безполезна река, и на Влашко и Молдавия — последната чрез Прут, който се влива в Дунава при Галац. Богатствата по тази линия до голяма степен сега са загубени поради липсата на благоприятни условия за износ и се състоят главно от восък, мед, кожа, масло, лой, коноп, тютюн, зърно, заешки кожи, отлични коне, вино и дървен материал. Има толкова изобилие от зайци, че когато падне голям сняг през зимата, обитателите на двете провинции вероятно улавят половин милион. Всяка година се изразходват грамадни количества най-прекрасен дъб поради нелепата практика да се павират с него улиците на двете столици¹.

(Следват извадки от различни договори и кореспонденции, от които авторът прави извод, че единствено Русия е постигнала целта си, получавайки правото да изнася през проливите зърното, което добива, с. 407—440.)

...И повече от това не виждаме Русия да е направила и най-малко усилие. Всички останали договори са оставили гореспомнатите клаузи непроменени, което често, но особено напоследък е било повод за голямо разногласие и раздражение не само между Русия и Портата, но и между последната и останалите сили, защото всички привилегии на Франция и Англия се базират на тези, на които се радва Русия — най-облагодетелствуваната, но за нещастие на цялата търговия най-малко търгуващата или предприемчива сила. Още повече, че в действителност нейната политика е също толкова нелиберална, колкото тази на Турция, ако може да се съди за това по системата ѝ на ограничения и затварянето на Севастопол — най-хубавото черноморско пристанище и ненадминатото в целия известен свят.

Сбаче изглежда, че като съдба или като политика на тези две сили във всеки мирен договор, сключен между тях, семето на една бъдеща война (което никога не пропуска да пусне корени) грижливо бива засявано и също толкова грижливо бива отглеждано, за да се използва при подходяща и благоприятна възможност. Подозирам, че положението не ще се промени. Русия нетърпеливо очаква удобен случай да изтласка турците от Европа, докато турците наивно са се вкопчили в надеждата, че един ден ще бъдат в състояние да възвърнат всички територии, които по различно време са били принудени да отстъпят на Русия, така че в действителност във всички договори съществува някаква мълчалива уговорка от този род и следователно, когато те говорят, че мирът е щастливо възстановен между двете империи и ще бъде вечен, това е неискрено и не означава нищо довече, освен че ще бъде запазен, докато едната или другата страна намери за добре или получи явно превъзходство да го наруши. Каква сигурност може тогава да съществува, когато едно толкова голямо и явно

двуличие е обзело и двете страни, а без сигурност е невъзможно процъфтяването на търговията.

Ще забележите без съмнение, че аз постоянно споменавам, че руската търговия се придържа към едни и същи стоки и че тонажът на корабите, които ги превозват, е един определен тип.

Последното ограничение очевидно се долавя в отговора на турския министър на петицията на мистър Спенсър Смит⁵, а също така съществуват и определени правила за начина на преминаване по канала на Константинопол и други подобни регулации и споразумения, засягащи този въпрос.

За съжаление обаче резултатът от тези правила и т. н. никога не е бил обществено достояние и понастоящем търговците и капитаните на техните кораби работят на сляпо по отношение на търговията, която се осъществява източно от Константинопол, защото, намирайки се при равни условия с най-облагодетелствуваната нация — Русия, чиито взаимоотношения с Турция сега и винаги са били, както вече се спомена, несигурни и обект на дразни, нищо не изглежда точно установено. Как иначе би могло да се получи, че капитаните на английските търговски кораби са доведени до унижителното положение да правят фалшиви декларации в константинополската митница, сиреч, че техните съдове са натоварени единствено с жито, когато на борда няма и зрънце, както в случая с „Темза“, с която пристигнах от Одеса и чийто товар изцяло се състоеше от кожи и лой.

(Минавайки през Константинопол, авторът се отправя към Гърция и Италия.)

¹ Гр. в Одеска обл., УССР.

² Дн. Белгород — Днестровск, УССР.

³ Изоп. от Анатолия (Анадола).

⁴ Белград и Букурещ.

⁵ Англ. посланик при Портата, връчил в 1799 г. петиция на султана, в която се настоява за облекчаване на ограниченията за преминаване на английски търговски кораби през проливите.

Превод и бележки Елия Миланова