

Наводнение въ Туркестанскомъ Краѣ. Жары, наступившіе внезапно, послѣ долгой и холодной весны, слѣдовавшей за многоснѣжной зимою, вызвали быстрое таяніе снѣга въ горахъ, вслѣдствіе чего произошли, по словамъ *Туркест. Вѣдом.*, небывалыя наводненія въ уѣздахъ: Ошскомъ, Наманганскомъ и Маргеланскомъ, причинившія много бѣдствій населенію. Бѣдствія эти коснулись главнымъ образомъ Маргеланскаго уѣзда Ферганской области. По донесенію военнаго губернатора Ферганской области, лѣтомъ текущаго года произошло небывалое половодье во всѣхъ большихъ саяхъ (каналахъ), проходящихъ черезъ Маргеланскій уѣздъ. Пашни и постройки въ селеніяхъ, лежащихъ непосредственно у самыхъ саевъ, — пострадали почти вездѣ.

Шариханъ-сай, получая главное питаніе водою изъ Кара-Дарьи, служитъ мѣстомъ сброса излишней воды изъ Акъ-Буры и Араванъ-саа; сай этотъ существуетъ уже около 80 лѣтъ, и хотя за это время и случались неоднократно наводненія, происходившія отъ внезапныхъ силъ (горныхъ потоковъ), но до настоящаго года никогда еще не было такого стеченія неблагоприятныхъ условий, какія случились теперь, когда одновременно всѣ три сая, страшно переполнившись водою, такъ долго поддерживали это небывалое половодье.

25-го мая Шариханъ-сай началъ сильно переполняться водою и сталъ угрожать наводненіемъ. Съ этого времени населеніе волостей, прилегающихъ къ сая, выставило массу рабочихъ, укрѣпляло и исправляло берега, гдѣ прорывалась вода, насколько это было возможно; но въ ночь съ 27-го на 28-е мая вода въ сай такъ сильно увеличилась, что, несмотря на непрерывающуюся усиленную работу всего рабочаго, мужскаго населенія трехъ волостей, вода, смывъ правый берегъ сая, версты на двѣ ниже селенія Асаке, устремилась на пашни Асакинской, Сегазинской и Шариханской волостей. Къ полудню 31-го мая были затоплены самые населенные кварталы селенія Шариханъ, а около полудня 1-го іюня обрушился большой каменный мостъ въ селеніи Асаке; къ тому же времени свесло и всѣ остальные шесть мостовъ, бывшихъ въ разныхъ мѣстахъ въ этомъ сайѣ. Эгого же числа смыло берегъ сая въ предѣлахъ Кара-тепе, Чаукендской волости, и часть воды устремилась на поля селеній этой волости. Къ вечеру 1-го іюня уже была затоплена водою вся низменность, лежащая между Шариханъ-саемъ и Улугъ-Нааромъ, ночью же съ 1-го на 2-е іюня все продолжающая прибывать вода смыла берега Улугъ-Нааръ-сая и устремилась на пашни Насрединъ-бекскаго сельскаго общества, Шариханской волости. Съ вечера 2-го іюня хотя и началась незначительная убыль, но къ концу іюня въ сай было такъ много воды, что внизу, въ предѣлахъ Шариханской волости, она не помѣщалась въ Улугъ-Нааръ-сай, въ продолженіе Шариханъ-сая и переливалась на пашни.

По приблизительному исчисленію маргеланскаго уѣзднаго начальника, наводненіемъ уничтожено до 737 дворовъ, въ которыхъ было до 3,900 жилыхъ и нежилыхъ построекъ, до 22,000 танановъ засѣянныхъ полей, въ общей сложности на сумму до 360,000 р. Цифры эти показаны примѣрно, такъ какъ въ настоящее время вся пострадавшая мѣстность залита еще водою, почему невозможно пока приступить къ точному измѣренію и исчисленію; но во всякомъ случаѣ цифры эти могутъ считаться ниже дѣйствительныхъ, потому что при исчисленіи убытковъ принята во вниманіе лишь стоимость построекъ и построекъ и не показано вовсе стоимости движимаго имущества, уничтоженнаго наводненіемъ, каковаго въ Асакинской и въ особенности въ Шариханской волостяхъ погибло очень много. Во время наводненія погибли также всѣ шелководные черви въ волостяхъ Асакинской, Сегазинской, Шариханской и Карате-Чаукендской; между тѣмъ эти четыре волости, изъ года въ годъ, производили значительную выкормку шелководныхъ червей. Наводненіе какъ разъ совпало съ послѣдними днями жизни червей, когда они требуютъ особенно заботливаго и постоянного ухода за собою; всѣ черви погибли и этотъ убытокъ долженъ быть исчисленъ въ суммѣ отъ 35 до 40 тысячъ рублей.

Такимъ образомъ большая часть жителей уѣзда, пострадавшихъ отъ наводненія, совер-

шенно разорены и изъ достаточныхъ хлѣбопашцевъ обратились въ совершенныхъ нищихъ. Значительная часть земель на столько испорчена наводненіемъ, что не только въ настоящемъ и будущемъ году, но въ 1891 году онѣ не будутъ годны для эксплуатаціи; поля изрыты, занесены иломъ, пескомъ и галькою и на столько мѣстами подняты уровень ихъ, что изъ прежнихъ оросительныхъ канавъ эти земли уже не могутъ получать воду.

Петербургъ, 12-го августа. *Гражданинъ* сообщаетъ, что король сербскій Александръ прибудетъ въ Петербургъ весной.

Министерствомъ внутреннихъ дѣлъ разрѣшено инженеру путей сообщенія Горчакову ввести электричество для движенья конно-железной дороги въ Туль.

Гибель „Кострома“ и „Софія“. Огромное зарево, освѣтившее вечеромъ 3-го августа Черный городокъ, дало, по словамъ *Касп. вѣстн.*, знать бакинцамъ о какомъ-то несчастіи, разразившемся надъ той частью города. Кераси-нозаводчики, проживающіе въ городѣ, бросились туда. Чѣмъ ближе приближались къ Черному городку, тѣмъ грандіозная картина пожара развертывалась предъ ними все шире и шире. Цѣлыя тучи дыма, эффектно освѣщенныя снизу массой пламени, зловѣще носились въ воздухѣ, скрывая горизонтъ. Еще по дорогѣ стремившіеся на пожаръ узнали, что горитъ огромная шхуна, нагруженная нефтью; но кому принадлежало это судно и на какой пристани произошелъ пожаръ — узнать было трудно. Казалось, что горитъ около пристани Нобеля, а потому большинство бѣдущихъ и направилось туда, и только тутъ можно было нѣсколько ориентироваться и разбраться въ тѣхъ сообщеніяхъ, которыя мимоходомъ пришлось выслушать бѣдучи на пожаръ.

Масса народа буквально заняла всю пристань Нобеля, приставъ Цатурова и все пространство между этой пристанью и пристанью Каспійскаго товарищества, недалеко отъ которой, обхваченная пламенемъ и освѣщая всю бухту, стояли два судна — одно паровое и другое парусное. Первое изъ нихъ — наливная шхуна „Кострома“, принадлежащая Обществу „Дружина“, вмѣщающая около 60,000 пудовъ, въ этотъ день грузилась сырой нефтью. Въ то время, когда нагрузка уже заканчивалась, т. е. часовъ въ 8 веч., на „Костромѣ“ раздался страшный взрывъ, а вслѣдъ за нимъ и другой. Широкии столбомъ взвился по небу дымъ и шхуну охватило пламенемъ. Прислуга, руководствуясь инстинктомъ, бросилась въ море и кое-какъ добралась до берега, но, несмотря на это, двое изъ нихъ, какъ слышно, получили сильные ожоги и отправлены въ больницу. Одновременно съ „Костромой“ загорѣлась и пристань Каспійскаго товарищества. Гулъ отъ двойнаго взрыва и столбъ дыма тотчасъ же дали знать о несчастіи живущимъ въ Черномъ городѣ, которые вмѣстѣ съ пожарною командой почти всѣхъ заводовъ посѣщили къ мѣсту происшествія. При помощи прибавшихъ людей и баркаса Нобеля, загорѣвшая пристань Каспійскаго товарищества была затоплена, а обхваченная пламенемъ „Кострома“ отведена отъ пристани въ глубь бухты. Окончанія нагрузки „Костромѣ“, стоя рядомъ съ ней, ожидала парусная персидская шхуна „Софія“, которая предполагала грузиться вслѣдъ за первой шхуной. Прислуга на „Софіи“ отсутствовала. Когда раздался взрывъ и „Кострома“ съ пристанью загорѣлась, то вѣтромъ перекинуло пламя и на „Софію“, которая тоже моментально занялась, а потому и она была отведена отъ пристани. Вслѣдъ за этимъ къ мѣсту пожара стали прибывать изъ города толпы народа, а также подоспѣло два баркаса. Но масса огня и ожиданіе новыхъ взрывовъ и, между прочимъ, взрывъ котла паровой шхуны, удерживало весь народъ на берегу и на пристаняхъ: никто не рѣшался не только заливать горящія шхуны, но и близко подойти къ нимъ. Потомъ, послѣдствіемъ, когда нѣсколько освоились съ этою страшною картиною пожара, пробовали заливать „Кострому“, но было уже поздно... А между тѣмъ, если бы не растерялись и вовремя отдали распоряженія, кое-что, пожалуй, можно бы отстоять черезъ потопленіе шхунъ. О причинахъ пожара ничего опредѣленнаго неизвѣстно. Говорятъ, что пожаръ произошелъ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ, причемъ первый взрывъ раздался изъ трюма. Пожаръ дли-

лся всю ночь. „Кострома“ находится въ плаваніи уже около 18 лѣтъ и застрахована въ 175 т.; но не смотря на это, убытки все-таки громадны.

ИНОСТРАННЫЯ ВѢСТИ.

Австро-Венгрія. Изъ свѣдѣній, опубликованныхъ венгерскимъ министерствомъ земледѣлія о результатахъ умолога нынѣшняго года, оказывается, что пшеница и рожь дали по количеству средній урожай, по качеству — плохой. Еще хуже урожай овса и ячменя. (Р. В.)

РАЗНЫЯ РАЗНОСТИ.

Подводная лодка „Гимнотъ“. Извѣстный французскій инженеръ Зеде построилъ недавно, какъ передаетъ *Нов. Вр.*, замѣчательную подводную лодку, названную имъ „Гимнотъ“ и далеко превосходящую все, что было сдѣлано въ этомъ отношеніи по настоящее время. Само собою разумѣется, техническія детали составляютъ секретъ изобрѣтателя, но въ общемъ устройство названной лодки, согласно описанію, сдѣланному Тиссандье, слѣдующее. По внѣшнему виду „Гимнотъ“ напоминаетъ сигару или, лучше, веретено; наружная поверхность его совершенно гладкая, хорошо отполированная, съ цѣлью возможно болѣе облегчить свободу движенья подъ водою. Длина лодки 17,20 метровъ; наибольшій діаметръ 1,80 метровъ; водоизмѣненіе 30 тоннъ. „Гимнотъ“ можетъ держаться на водѣ такимъ образомъ, что большая верхняя часть его остается внѣ воды; при этомъ положеніи, черезъ открытое отверстіе спускаются въ лодку, послѣ чего люкъ герметически закрывается. При плаваніи на поверхности, „Гимнотъ“ весь скрывается подъ водою, за исключеніемъ лишь верхней части трубы. Труба эта зрительная и назначеніе ея, помощью соответствующимъ расположенныхъ оптическихъ стеколъ, давать изображеніе различныхъ точекъ горизонта, что позволяетъ капитану отлично ориентироваться въ каждый данный моментъ.

Внутренность лодки освѣщается электричествомъ; электричествомъ же она приводится въ движеніе, посредствомъ винта. Особенное вниманіе обращаетъ на себя динамо-электрическая машина „Гимнотъ“ совершенно новаго типа, устроенная по плану инженера Кребса: при сравнительно небольшомъ вѣсѣ, въ 2,000 килограммъ (100 пуд.), ея инергія равняется 55 лошадинымъ силамъ. Что касается электрическаго генератора (т. е. непосредственнаго источника электрической силы), то такимъ служить батарея изъ аккумуляторовъ Компленъ-Десмаюра, расположенная въ средней части лодки. Скопленная въ этихъ аккумуляторахъ энергія совершенно достаточна для четырехчасоваго хода „Гимнотъ“ съ наибольшей быстротой, при которой эта лодка дѣлаетъ подъ водою въ означенное время около 45 узловъ или 83 километровъ (72 версты). При скорости же въ шесть узловъ въ часъ, запаса энергіи въ названныхъ аккумуляторахъ достаточно чтобы, пройти разстояніе въ 220 километровъ. При совершенномъ погруженіи „Гимнотъ“ въ воду, капитанъ помѣщается посрединѣ лодки, спускаетъ сосѣмъ книзу зрительную трубу и при дальнѣйшемъ управленіи движеньемъ лодки пользуется исключительно показаніями компаса. Имѣя въ рукахъ румпель, онъ легкимъ поворотомъ его въ ту или другую сторону управляетъ всѣми движеньями лодки не только въ горизонтальномъ направленіи, но и подъ болѣе или менѣе острымъ угломъ, книзу; при совершенномъ погруженіи „Гимнотъ“, что въ свою очередь, достигается помощью соответствующаго положенія лопастей руля, напоминающаго до нѣкоторой степени хвостовой плавникъ рыбы. Впрочемъ, что касается погруженія подводной лодки Зеде, то, повидимому, тутъ роль играетъ не одинъ руль: внутри лодки, по обоймъ ея концовъ, помѣщаются резервуары съ водою; назначеніе послѣдней — служить балластомъ, хотя едва ли это единственное назначеніе; по крайней мѣрѣ, легко предположить, что измѣненіе воды въ резервуарахъ, напримѣръ, дѣйствіемъ нагнетательнаго насоса, — перемѣщая центръ тяжести лодки, можетъ содѣйствовать