



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Это цифровая копия книги, хранящейся для потомков на библиотечных полках, прежде чем ее отсканировали сотрудники компании Google в рамках проекта, цель которого - сделать книги со всего мира доступными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских прав на эту книгу истек, и она перешла в свободный доступ. Книга переходит в свободный доступ, если на нее не были поданы авторские права или срок действия авторских прав истек. Переход книги в свободный доступ в разных странах осуществляется по-разному. Книги, перешедшие в свободный доступ, это наш ключ к прошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все пометки, примечания и другие записи, существующие в оригинальном издании, как наименование о том долгом пути, который книга прошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использования

Компания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы перевести книги, перешедшие в свободный доступ, в цифровой формат и сделать их широкодоступными. Книги, перешедшие в свободный доступ, принадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, поэтому, чтобы и в дальнейшем предоставлять этот ресурс, мы предприняли некоторые действия, предотвращающие коммерческое использование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические запросы.

Мы также просим Вас о следующем.

- Не используйте файлы в коммерческих целях.
Мы разработали программу Поиск книг Google для всех пользователей, поэтому используйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.
- Не отправляйте автоматические запросы.
Не отправляйте в систему Google автоматические запросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного перевода, оптического распознавания символов или других областей, где доступ к большому количеству текста может оказаться полезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем использовать материалы, перешедшие в свободный доступ.
- Не удаляйте атрибуты Google.
В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он позволяет пользователям узнать об этом проекте и помогает им найти дополнительные материалы при помощи программы Поиск книг Google. Не удаляйте его.
- Делайте это законно.
Независимо от того, что Вы используете, не забудьте проверить законность своих действий, за которые Вы несете полную ответственность. Не думайте, что если книга перешла в свободный доступ в США, то ее на этом основании могут использовать читатели из других стран. Условия для перехода книги в свободный доступ в разных странах различны, поэтому нет единых правил, позволяющих определить, можно ли в определенном случае использовать определенную книгу. Не думайте, что если книга появилась в Поиске книг Google, то ее можно использовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских прав может быть очень серьезным.

О программе Поиск книг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне доступной и полезной. Программа Поиск книг Google помогает пользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый поиск по этой книге можно выполнить на странице <http://books.google.com/>

NYPL RESEARCH LIBRARIES



3 3433 00423830 3



35AS

*QRB

(Union)

INDEXED

* QB

(11/11/11)

№ 1624

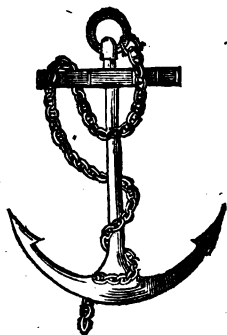
Архив. Департ

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,



ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



ТОМЪ ВТОРЫЙ.

ЗА 1849 ГОДЪ.



С. ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФИИ.

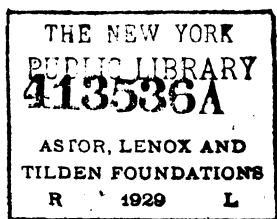
=

1849.

30

1990





NEW YORK

ОГЛАВЛЕНІЕ

ВТОРАГО ТОМА.

=

Замѣчанія объ управленіи тендеромъ, лейтенанта Жерве.	1.
Австрійскій флотъ	12.
Приборъ для сосредоточенія выстрѣловъ, лейтенанта Попова (чертежъ).	13.
Графическій способъ опредѣленія мѣста на морѣ, 6. 6. (2 чертежа).	19.
Поднятіе парохода Enterprise, А. ея. Е. ва. . .	38.
Дворецъ Петра Великаго въ Астрахани, Ал. Соколова.	42.
Шкуна Опытъ, лейтенанта Бессарабскаго (чертежъ)	46.
Судъ надъ вице-адмираломъ Крюсомъ, Ал. Соколова.	57.
Адмиралъ Анто́нъ Васильевичъ фонъ Моллеръ. . .	76.
Вице-адмиралъ Александръ Алексѣевичъ Дурасовъ } Некрол.	82.
Учитель 5 класса Иванъ Васильевичъ Кузнецовъ } Некрол.	85.
Изъ записокъ стараго моряка. Статья V. Превраще- ніе Датскаго приватира въ нашъ транспортъ и встрѣча съ англійскимъ военнымъ брикомъ Ренджеръ.	95.
Начало Астраханскаго порта, Ал. Соколова (чер- тежъ)	108.
О скорости движенія и высотъ волненія.	113.
Военная шкуна Опытъ, контръ-адмирала фонъ-Шанца	117.
Объ устройствѣ и расположеніи пушечныхъ цапъ, подпоручика Флора Максимова (чертежъ). . . .	128.
Корабль Св. Параскевія, командиръ кап. 1 р. Сал- тановъ, И. Н.	134.
Вице-адмир. Григорій Аргировичъ Папахристо } Некрол.	139.
Вице-адмир. Александръ Степановичъ Валронтъ } Некрол.	142.
Генералъ-маіоръ Иванъ Васильевичъ Бѣляевъ. } Некрол.	144.
О поворотѣ чрезъ фордевиндъ на тендерахъ, лейте- нанта Суцова.	163.

Объ упоркѣ у верхняго крюка руля (чертежъ). . .	172.
Замѣчанія о бухтѣ Новороссійской и о борахъ. . .	173.
Анекдотъ объ англійскомъ адмиралѣ Сэръ Сидней Смитѣ.	179.
Выписка изъ годового отчета И. С. П. Яхтъ-Клуба.	183.
Средисловіе къ собранію матеріаловъ для исторіи Архангельскаго порта, П. Θ. Кузмищева . . .	185.
Другой приемъ графическаго способа опредѣленія мѣста на морѣ, поручика Акимова 1. (чертежъ).	190.
Извлеченіе изъ журнала описирѣки Анадырь (карта)	198.
Русскія кругосвѣтныя путешествія, Р. Ч—а, (таблица)	202.
Очерки Каспійскаго мореходства, К. П.	205.
Генер.-Лейтен. Густавъ Ивановичъ фонъ Платеръ. }	211.
Генер.-маіоръ Павелъ Никаноровичъ Шафровъ. }	213.
Генер.-маіоръ Федоръ Федоровичъ Щитовскій. }	215.
Замѣчанія на статью: объ устройствѣ и расположе- ніи пушечныхъ цапфъ, подполковника Ильина (чер- тежъ).	229.
Французскіе морскіе словари, Александра Соколова.	261.
О цвѣтныхъ фонаряхъ, инженеръ-капитана Швабе, (чертежъ).	271.
О сохраненіи лѣсныхъ запасовъ.	273.
Воспоминанія о кораблѣ Св. Параскевія, Павла Чис- тякова.	277.
Два замѣчанія, 6. 6. (чертежъ).	293.
Улучшенія въ устройствѣ гребнаго винта и пароход- ныхъ котловъ, Р. Скаловскаго (чертежъ).	304.
Замѣчанія о системѣ вооруженія судовъ съ путен- вантами и со сломомъ, или безъ онаго, И. Ш. . .	310.
О сохраненіи лѣсныхъ запасовъ въ Россіи, Ал. Со- колова.	321.
Гогландская морская битва 1788 года, Ал. Соколова.	323.
Сраженіе при Экернфёрдѣ 24 Марта 1849 г., Ал. Храмцова.	346.
Вице-адмиралъ Николай Петровичъ Римскій-Корсаковъ	355.
Карабугасъ, Н. П.	373.
Первый яхтъ-клубъ въ Россіи, Ал. Соколова. . . .	377.

Проектъ о способѣ наливатьсѣ водою линейнымъ ко- раблямъ, безъ посторонней помощи, <i>контръ-адмир.</i> <i>фонъ-Шанца</i> (чертежъ).	389.
Гонка судовъ Имп. С. Пет. Яхтъ-Клуба, <i>А. Кузь-</i> <i>мича</i>	412.
Опредѣленіе широты мѣста на морѣ, <i>поручика Аки-</i> <i>мова</i> (чертежъ).	439.
Замѣчанія на предшествующую статью и способъ, въ ней помѣщенный, <i>С. Зеленаго</i>	446.
О возможности сохранять зимою воду въ желѣзныхъ ящикахъ, не причиняя имъ вреда, <i>Н. Котельникова</i> .	462.
Астраханскій портъ съ 1725 по 1781 годъ, <i>А. Со-</i> <i>колова</i>	466✓
Приключенія пловца.	475.
Адмиралъ Ноульсъ, <i>Александра Соколова</i>	509.
Гибельное положеніе судовъ Эрребусъ и Терроръ, <i>В. З.</i>	528.
Подвигъ морехода Герасимова.	531.
Русскій матрозъ, <i>Василья Савинова</i>	537.
Нѣсколько словъ о тендерахъ и управленіи имп.	575.
Атмосферическій пушечный стапокъ (чертежъ).	590.
Королевскіе яхтъ-клубы въ Англіи, <i>S ***</i>	592.
Годовой раздѣикъ, <i>А. Ризникова</i>	606.
Контръ-адмиралъ Александръ Николаевичъ Колю-	} Некролог.
бакинъ	
Капитанъ 1 ранга Илья Петровичъ Антипинъ.	
Контръ-адмиралъ Александръ Ивановичъ Селивановъ	
Собственноручный журналъ кап.-команд. С. К. Грейга	645.
О состояніи пароваго флота въ Англіи, <i>S ***</i>	660.
Новый способъ оконпачивать суда, <i>лейтенанта Ря-</i> <i>бинина</i>	678.
Вице-адмиралъ Андрей Петровичъ Лазаревъ, <i>В. В.</i>)	} Некрол.
Подполковникъ Александръ Васильевичъ Ильинъ,)	
<i>П. Павлова</i>	
Собственноручный журналъ кап.-команд. С. К. Грей-	715.
га (<i>продолженіе</i>).	715.
Усовершенствованія, предстоящія теоретической ас-	730.
трономіи	730.

Поиски за экспедиціей Сэръ Джона Франклина. . .	737.
Собственноручный журналъ кап.-команд. С. К. Грей- га (оканчаніе).	785.
Поиски за Экспедиціей Сэръ Д. Франклина	827.
Необыкновенное метеорическое явленіе въ Беринговомъ Морѣ, А. Кашеварова.	834.

С М Ъ С Ъ .

Электрическое освѣщеніе.—Непромокаемая за- мазка.—Опыты надъ боковой качкой судовъ. Проба каменнаго угля.—Клапаны Книгстона для гашенія огня.—Невыгоды системы труб- чатыхъ котловъ.—Катамаранъ.—Крушеніе англійскаго военнаго брика Мютине.—Публич- ныя лекціи курса коммерческихъ знаній Ва- вилова.—Графъ Уклендъ.	88—94
Нечаянная свалка въ морѣ французскаго воен- наго парохода л' Авернь съ Англійскимъ суд- номъ.—Крушеніе Американскаго судна Анко- на.—Жестокая буря на островѣ Ориньп.—Необык- новенная буря въ Мальтѣ.—Необык- новенныя зимы въ Средиземномъ морѣ.— Опыты надъ подводнымъ электрическимъ те- леграфомъ.—Электричество вмѣсто пара.— Инструментъ, производящій рѣзкіе звуки для означенія опаснаго мѣста на морѣ.—Движеніе морской торговли въ Лондонѣ.—Статистика Англійскаго флота.—Новый пароходъ съ вин- товымъ двигателемъ.—О приготовленномъ въ прокъ для судовыхъ командъ кортофелѣ.— Графъ Линуа, франц. вице-адмир. — Сoder- жаніе VI части записокъ Гидрографическаго департамента. — Военный транспортъ Бай- каль.—Нашимъ корреспондентамъ.	145—162.
Абсолютная точность астрономическихъ резуль- татовъ.—О пеленгаторѣ, (А. Зеленаго).—О Германскомъ военномъ флотѣ, (Р. Ч—ъ).—Ан- глійская полярная экспедиція. — Береговые	

сигналы для судовъ.—Артиллерія на паровыхъ судахъ въ Англіи.—Мистраль, (А. В.).—Смертоубійство на купеческомъ судѣ.—Циркуляръ начальствующаго эскадрою Соединенныхъ Штатовъ въ Тихомъ Океанѣ, своимъ капитаномъ.—Крушеніе Англійскаго Вестъ-Индскаго почтоваго парохода Фортъ.—Крушеніе Англійскаго военнаго шлюпа Скоутъ.—Крушеніе барка Флоридіанъ.—Замѣченная ошибка, (6. 6.). 216—228.

Торговля льдомъ въ Соединенныхъ Штатахъ.—Привозъ льда въ Лондонъ.—Русскій желѣзный пароходъ Тамань.—Англіискій военный винтовой пароходъ Арчеръ.—Поднятіе изъ воды Англійскаго военнаго шлюпа Скоутъ.—Англіиская полярная экспедиція.—Приходъ купеческихъ судовъ въ Архангельскъ.—Нашимъ корреспондентамъ.—Опечатки. . . . 286—292.

Человѣколюбивый подвигъ.—Въ Редацію Морскаго Сборника.—Новый компасъ.—Объ огняхъ, поднимаемыхъ лоцманами въ Англіи.—Закидной спасительный конецъ Дельвина.—Плотъ, изобрѣтенный кап. Боллокомъ, для спасенія людей во время кораблекрушенія.—Крушеніе китоловнаго судна Лагода.—Египетскій паровой фрегатъ Шаркіе.—Англіискій военный пароходъ съ винтомъ, Пломперъ.—Военный транспортъ Байкалъ.—Обмундированіе моряковъ Прусскаго флота.—О гонкахъ. 361—372.

Архангельскъ.—Яхта Оріанда.—Спускъ на воду Англ. пароваго фрегата Гриннокъ.—Фрегатъ Аррогантъ.—Желѣзный пароходъ Мегера.—Паровой фрегатъ Симумъ.—Винтовой паровой шлюпъ Пломперъ.—Англіискій 80 пуш. корабль Вангардъ.—85 лѣтній ветеранъ.—Англіискіе матрозы.—Испытаніе пароходовъ Базилика и Нигера.—Америкавскій

Фрегатъ Сентъ-Лауренсъ. — Французскій флотъ. — Шербургъ. — Подводныя мины въ Германіи. — Различіе флагмановъ въ Англ. флотѣ. — Буря въ Керчи. — Гибельное слѣдствіе грозы на морѣ. — Пожаръ въ Сентъ-Луи. — Смѣлое путешествіе. — Крушеніе парохода на рѣкѣ Гудзонѣ. 417—438.

Плаваніе корабля Атха. — Полярная экспедиція. — Гибель 3-хъ судовъ съ переселенцами. — Измѣна экипажа шкиперу и оставленіе его на пустынномъ островѣ. — Англійскій пароходъ Медина въ Александріи. — Запасная пароходная эскадра, расположенная по разнымъ портамъ Англіи. — Спускъ на воду желѣзнаго пароваго фрегата Симумъ. — Блудгундъ. — Винтовый шлюпъ Энкоунтеръ. — Голландскій яхтъ-клубъ. — Д-ръ Форстеръ. — Памятникъ Куку. — Морскіе чины Прусскаго флота. — Сраженіе Прусскаго парохода съ Датскимъ брикомъ. Германскій флотъ. — Замѣченная опечатка. . 489—508.

Списокъ паруснымъ судамъ Англійскаго флота. — Списокъ судамъ Французскаго флота. — Гибель Американскаго барка Чарльсъ Барлетъ. — Гибель Мекленбургскаго парохода. — Пиратство въ Средиземномъ морѣ. — Хозяйственное распоряженіе Англійскаго Адмиралтейства. — Торговля невольниками. — Британское и иностранное Морское Общество. — Новые трехъ-палубные Американскіе пакетботы. — Предложенные вопросы механику Сиварду. — Ртутный паромѣръ съ колокольчиками. — Фрегатъ Аррогантъ. — Извлеченіе изъ журнала американскаго военнаго парохода Миссисиппи. — Пароходы плавающіе по рѣкамъ Сѣверной Америки. — Гребной винтъ въ сравненіи съ гребными колесами. — Дистиллированіе морской воды. — Еще новый способъ дистилли-

рованія морской воды.—Спасительный рукавъ, *Л. В.*—Чугунные эмальированные камбузные котлы, *Л. В.*—Зрительныя трубы съ сигнальной таблицей, *Л. В.*—Приготовление герметически закупоренныхъ красокъ, *Л. В.*—Пароходъ Опытный. 548—574.

Американская арктическая экспедиція.—Береговая экспедиція для отысканія Сэръ Джона Франклина.—Пандора и Геральдъ.—Пароходъ Президентъ.—Самопожертвованіе.—Самосохраненіе.—Паденіе молніи.—Улучшеніе въ Протракторъ.—Пребываніе фрегата Паллада въ Портсмутъ.—О пароходномъ сообщеніи по восточному берегу Чернаго Моря.—Извеченіе изъ журнала 74 пуш. корабля Сисой Великій.—Архангельскъ.—Судовыя работы на англійской эскадрѣ въ Средиземномъ Морѣ.—Испытаніе англійскаго винтоваго линейнаго корабля Аяксъ.—Гребные винты кованнаго желѣза.—Новое изобрѣтеніе въ пароходствѣ.—Фрегатъ Арrogантъ.—Пароходъ Ретрибушонъ.—Германскій флотъ.—Морской кладъ.—Поправки. 625—644.

Военный транспортъ Байкалъ.—Корабль Росс. Амер. Комп. Ситха.—Фрегатъ Паллада.—Движеніе Архангельскаго порта.—Экспедиція Сэръ Джона Франклина.—Торговля неграми.—Движеніе торговаго мореплаванія въ Великобританіи за 1848 годъ.—Пароходъ Эльфинъ.—Лодка для Е. К. В. Принца Валлійскаго.—О греблѣ на военныхъ шлюпкахъ.—Артиллерійскіе опыты въ Англіи.—Каленныя ядра для военнаго употребленія.—Барометры на прибрежныхъ сторожевыхъ мѣстахъ и лодманскихъ станціяхъ.—Пароходное сообщеніе между Гуллемъ и Гамбургомъ.—Иностранные матрозы на судахъ соединен-

ныхъ Американскихъ штатовъ.—Переселенцы и пассажиры въ Нью-Йоркъ.—Пираты и Китайскій флотъ.—Погодникъ.—Человѣколюбивый подвигъ.—Нынѣшняя выставка картинъ въ Им. Ак. Художествъ.—Поправки. . . . 691—714.

Военное и торговое пароходство въ Англіи:

Пароходы: Минксъ.—Грепшлеръ.—Фениксъ.

—Рейнаръ.—Продажа восьми воен. парохо-

довъ.—Пароходы: Пломперъ.—Базилискъ и Ни-

геръ.—Эльфинъ.—Термагантъ.—Саламадра.

—Розамондъ.—Рендиръ.—Арчеръ.—Гребной

винтъ изъ кованнаго желѣза.—Пароходы: Ин-

флексибль.—Нигеръ.—Пароход. эскадра со-

провождавш. яхту Викторія и Альбертъ въ

1849 году.—Корабль Гогъ.—Пар. фрег. Тер-

рибль и извлеченіе изъ машиннаго журнала.—

Пароход. Великобританія.—Новое сообщеніе съ

Австралією.—Паров. фрег. Гиндостанъ.—Винт.

парох. Босфоръ.—Пароход. Эмпероръ.—Кора.

—Клипперъ.—Движеніе пароходства на рѣкѣ

Темзѣ.—Желѣзный пароходъ Боливія.—Пла-

вучая желѣзная дорога.—Французскій флотъ:

Морская артиллерія.—Парох. Кольберъ и

Ньютонъ.—Добавочная сумма морскому ми-

нистерству за перевозку войскъ въ Италію.—

Крушеніе парох. Рамзеса.—Пар. фрег. Мога-

доръ.—Корабль 24-е Февраля.—Стѣснитель-

ные законы для конскрипціи.—Бюджетъ на

1850 годъ.—Мореходство во Франціи.—Воен-

ное и торговое пароходство въ Сѣверной Аме-

рицѣ.—Воен. пароходъ «Соединенные Шта-

ты».—Парох. Филадельфія.—Желѣзный пар.

въ 1600 тоннъ.—Истребленіе пожаромъ

Парох. Гебри-Клей.—Германскій флотъ.

—Австрійскій флотъ.—Судно изъ гутта-перчи.

—Пять самыхъ большихъ пароходовъ въ Аме-

рицѣ.—Памятникъ Сэръ Дж. Барро.—Теченіе

въ Гибралтарскомъ проливѣ.—Морская выставка въ 1850 году.—Новое устройство баке-на.—Египетскій пар. фрегатъ Шаркиѣ.—Португальскій корабль Васко-де-Гама.—Пираты въ Средиземномъ морѣ.—Плаваніе небольшо-го судна.—Перевозска женщинъ.—Неволь-ники въ Рио-Джанейро.—Египетскіе морскіе инженеры въ Англіи.—Новая паровая коло-вратная машина для Г-нѣ Фицмариса.—Англій-скій адмиралъ Джонъ Кошетъ.—Разработка каменнаго угля на островѣ Ванкувера.—Пере-возка домовъ изъ Европы въ Америку.—Воз-раженіе на разборъ морскихъ картинъ.—По-правки. 755—784.

Спускъ и закладка судовъ въ Николаевѣ.—Р. А. Кош. брикъ Охотскъ.—Подвигъ мичмановъ Свѣчина и Головачева.—Военное и торговое пароходство въ Англіи: случай съ парохо-домъ Дварфъ.—Леандръ, 50 пуш. винтовый корабль.—Пароходы: Арчеръ.—Стиксъ.—Аррогантъ.—Филомель.—Амѣионъ.—Тер-рибль.—Извѣст. изъ машиннаго журн. парох. Террибль.—Пароходы: Сидонъ.—Тигерь.—Гогъ.—Фазтовъ.—Кира.—Число англійс. кораблей въ Средиземномъ Морѣ.—Французскій флотъ: Число франц. судовъ въ компаніи въ Средизем-номъ Морѣ.—Кор. Вальми.—Желѣзная доро-га изъ Парижа въ Средиземное Морѣ.—Фре-гатъ Помона.—Пароходы движимые хлоро-формомъ.—Новыя постановленія для прода-жи и употребленія паровыхъ машинъ.—Срав-неніе управленія по морскому вѣдомству въ Англіи и во Франціи.—Сардинскій флотъ.—Орхита Метиды.—Новый микриметръ Фрата-на.—Продольныя полосы солнечнаго спектра.—Прусскій купечес. баркъ Фортшпритъ.—Ма-шина, дѣйствующая хлороформомъ.—Маякъ

для мыса Пейтъ, въ Нью-Фоунлендѣ.—Маякъ на камнѣ Ундерштсйнтъ, при входѣ въ Ботническій Заливъ.—Датскіе Маяки.—Новый способъ освѣщать маяки.—Бакенъ на мели Гудвинъ, въ Англіи.—Опредѣленіе широты мѣста въ морѣ.—Опыты Д. Финчама и Ревсона, относящіяся до кораб. архитектуры.—Пар. Пруссійскій Орелъ.—Пожаръ на Американскихъ пароходахъ.—Гарпунныя пушки.—Прожектъ капитана Э. Росса о защитѣ береговъ Англіи.—О хронометрахъ, купленныхъ Англ. адмиралтействомъ.—Крушенія судовъ у береговъ Англіи.—Уголь въ сравненіи съ патентованнымъ топливомъ.—Воздушное путешествіе Гна. Арбана.—Разныя извѣстія. . . 838—870.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

ТОМЪ II.

№ 1.

—••—
ЯНВАРЬ.
—••—

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФИИ.

=
1849.

ЗАМѢЧАНІЯ ОБЪ УПРАВЛЕНІИ ТЕНДЕРОМЪ.

Предлагаемыя замѣчанія вызваны статьею, помѣщенною на стр. 437—441 перваго тома Морскаго Сборника, подъ заглавіемъ: «Удачно выполненное предписаніе чрезъ неудачное управленіе судномъ.» Ни какъ не могу согласиться съ мнѣніемъ автора упомянутой статьи, относительно нѣкоторыхъ дѣйствій на тендерахъ, и потому позволилъ себѣ предложить на судъ читателей нашего Сборника замѣчанія относительно поворота черезъ фордевиндъ и нѣкоторыхъ другихъ, не менѣе важныхъ дѣйствій на тендерахъ въ морѣ. Присовокупляю къ тому, что все слѣдующее заимствовано отъ офицеровъ, извѣстныхъ своею опытностію; изъ наблюденій тендеровъ въ морѣ, при различныхъ обстоятельствахъ; изъ службы на судахъ этого рода Черноморскаго флота, и двухъ-лѣтняго командованія тендеромъ Варягъ, принадлежащимъ члену Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ-Клуба, Капитанъ-Лейтенанту Князю Борису Голицыну.

Управленіе тендеромъ дѣло трудное; оно болѣе требуетъ практики, чѣмъ управленіе какимъ-либо другимъ судномъ; дѣйствія на тендерѣ совершенно различны отъ дѣйствій на судахъ съ прямыми парусами, и по огромности главнѣйшихъ парусовъ, требуютъ особеннаго знанія, внимательности и сноровки.

Число этихъ судовъ у насъ весьма ограничено, а потому и офицеровъ, знакомыхъ съ ихъ управленіемъ, весьма немного; руководства же о службѣ на тендерахъ вовсе неимѣется, ни печатнаго, ни рукописнаго. Вотъ почему, принимая вахту или командованіе тендеромъ, легко подвергнуться осужденію, при самыхъ обыкновенныхъ работахъ, хотя также не всегда справедливому; что мы и видимъ въ статьѣ «изъ записокъ стараго моряка», гдѣ авторъ говоритъ о поворотѣ тендеровъ черезъ фордевиндъ.

Представимъ себѣ тендеръ обыкновенной постройки, въ морѣ, при слѣдующихъ обстоятельствахъ: имѣя предписаніе слѣдовать къ извѣстному мѣсту со всевозможною скоростію, онъ лавируетъ при рифъ-марсельномъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, и несетъ третій кливеръ, фокъ въ одинъ рифъ, гротъ въ два рифа и стеньгу имѣетъ въ рострахъ. Если, при этихъ условіяхъ, онъ не въ состояніи поворотить оверштагъ, то по необходимости поворачиваетъ черезъ фордевиндъ. Приступая къ такому повороту, по правиламъ «стараго моряка,» заваливаютъ гикъ, подтягиваютъ грота-галсъ-оттяжку до нельзя, и кладутъ руль полъ-борта на вѣтръ. Надобно замѣтить, что при большомъ волненіи не возможно *отдавать* дерикъ-фала; ибо при качкѣ, галсель, оставаясь на одномъ горделѣ и на вытянутыхъ стѣнахъ зренсъ-талахъ (ежели допустить это), дѣлаетъ стремительные розмахи; тогда, вдругъ задержанный съ поку зренсъ-талами, онъ приходитъ въ сильное содроганіе, и если не оборветъ зренсъ-талей, то середина его, отъ внезапнаго удара и напора на нее грота, непременно выломится; когда же зренсъ-тали раздернуты, то, подхвативъ покомъ своимъ гротъ, наброшенный на оный вѣтромъ, изорветъ парусъ, который при такомъ вѣтрѣ разполосуетъ. Дерикъ-фалъ допускается травить, но никакъ не ниже діагонали грота, т. е. линіи отъ топа мачты къ поку гика, и то при незначительномъ волненіи, въ тихій вѣтръ, при маломъ ходѣ, когда тендеръ не слушаетъ руля и вообще, когда бываемъ вынуждены прибѣгнуть къ этому средству, чтобъ миновать опасность. Въ осталь-

ныхъ случаяхъ лучше спускать гротъ совсѣмъ, несмотря на то, что на ходу, когда гротъ наполняется, его чрезвычайно трудно подымать. Для предупрежденія подобныхъ затрудненій, должно заблаговременно рассчитывать курсы, соображаясь съ мѣстностію. Такъ напримѣръ, гораздо лучше сниматься съ якоря безъ грота, и выйдя на чистое мѣсто подъ однимъ фокомъ, снова бросить якорь и поставить паруса по силѣ вѣтра, когда, по святіи съ якоря, нѣтъ возможности пройти впередъ лавировкою, что болѣею частью исполняется легко, или

тендеръ, почти лежащій на подвѣтренныхъ вантахъ и распущенный надъ нимъ гротъ, и при этомъ, тендеръ, рысущій иногда болѣе чѣмъ на четыре румба: легко видѣть всю опасность при переносѣ грота на другой галсъ, не говоря уже о томъ, что команда иногда не имѣетъ для сего надлежащей снаровки и расторопности. Тогда, и особенно во время переноса грота, достаточно переложить лишніе четверть шлага*, чтобы

* Что также можетъ случиться отъ ослабѣвшаго штуръ-треса, при обыкновенной основѣ.

На стран. 3. нынѣшняго номера, послѣ напечатанія, замѣчены г. сочинителемъ статьи двѣ ошибки, которыя просятъ исправить. На строкѣ 16-й сверху, вмѣсто *бакштагъ* должно быть *галфвиндъ*, а три строки ниже, вмѣсто *галфвинда* нужно читать *бейдевинда*.

ныхъ случаяхъ лучше спускать гротъ совсѣмъ, несмотря на то, что на ходу, когда гротъ наполняется, его чрезвычайно трудно подымать. Для предупрежденія подобныхъ затрудненій, должно заблаговременно рассчитывать курсы, соображаясь съ мѣстностію. Такъ напри- мѣръ, гораздо лучше сниматься съ якоря безъ грота, и выйдя на чистое мѣсто подъ однимъ фокомъ, снова бросить якорь и поставить паруса по силѣ вѣтра, когда, по силѣ съ якоря, нѣтъ возможности пройти впередъ лавировкою, что болѣею частью исполняется легко, или зная, что придется спускаться, когда тендеръ, имѣя еще слишкомъ малый ходъ, не слушая хорошо руля и парусовъ, будетъ описывать значительную циркуляцію, послѣдствія которой могутъ быть опасны.

Продолжая поворотъ черезъ фордевиндъ и приходя въ бакштагъ при свѣжемъ вѣтрѣ и волненіи, тендеръ пойдетъ не менѣе восьми узловъ, имѣя въ тоже время разнашистую боковую качку; часто, приходя въ положеніе около 3-хъ или 4-хъ румбовъ полнѣ линіи галъвина, долго не перекатывается чрезъ эту линію, несмотря на значительный ходъ и положеніе парусовъ. Вслѣдствіе этой неповоротливости, конечно увеличивается и безъ того значительная циркуляція, и тѣмъ болѣе, чѣмъ больше ходъ, волненіе и неизбѣжная съ ними рыскливость судна. Постепенно увеличивающійся ходъ заставитъ наконецъ повиноваться рулю и придти въ полный бакштагъ; тендеръ побѣжитъ до одиннадцати узловъ. Представимъ себѣ тогда огромный тендерный гикъ, почти лежащій на подвѣтренныхъ вантахъ и распушенный надъ нимъ гротъ, и при этомъ, тендеръ, рысущій иногда болѣе чѣмъ на четыре румба: легко видѣть всю опасность при переносѣ грота на другой галсъ, не говоря уже о томъ, что команда иногда не имѣетъ для сего надлежащей снаровки и расторопности. Тогда, и особенно во время переноса грота, достаточно переложить лишнихъ четверть шлага*, чтобы

* Что также можетъ случиться отъ ослабѣвшаго штуръ-троса, при обыкновенной основѣ.

гротъ несвоевременно наполнился нѣсколько съ противнаго галса. Тендеръ немедленно рыскнетъ къ вѣтру новаго галса; гротъ тотчасъ же весь наполнится съ противоположной стороны, несмотря на то, что для исправленія ошибки, руль будетъ переложень на противный бортъ,—уже будетъ поздно; тендеръ не будетъ слушать руля, по причинѣ несообразнаго положенія грота. Гикъ, оставшись на однихъ заваль-таляхъ * и представивъ силѣ вѣтра всю площадь огромнаго грота, неминуемо оборветъ заваль-тали, съ быстротой будетъ переброшенъ на другой галсъ, и раздробится о подвѣтренныя ванты; при чемъ не рѣдко теряется и самая мачта. **

Не случалось мнѣ подвергаться подобному несчастію на тендерахъ, но крейсируя у Кавказскихъ береговъ, былъ однажды виновникомъ неудачнаго поворота чрезъ фордевиндъ, на шкунѣ Смѣлая *** и совершенно убѣдился, что при такомъ способѣ поворота чрезъ фордевиндъ, все вышесказанное гораздо легче можетъ случиться, чѣмъ обыкновенно предполагаютъ. Гротъ, оставшись на старомъ галсѣ лишнихъ, можетъ быть, нѣсколько секундъ, чрезъ эту потерю момента, котораго не должно было упускать, при переносѣ гика, вырвало изъ рукъ и сорвало съ планки заваль-тали, которыя начали травить; гикъ съ такою силою ударился о подвѣтренныя ванты, что мачта, и даже самая шкуна, сильно задрожали и закачались. Людей при этомъ никого не ушибло, но снесло верхъ рубки на кормѣ, и выбросило нѣсколько коекъ.

* Въ штатѣ эти тали названы гикъ-бакштагами, но какъ они служатъ для того, чтобы заваливать гикъ, — то на нѣкоторыхъ судахъ подобнаго рода называютъ ихъ заваль-талями, что кажется яснѣе, и для команды гораздо понятнѣе, тѣмъ болѣе, что на тендерахъ и безъ того много бакштаговъ.

** Какъ напомнимъ это случилось на тендерѣ Снапонъ въ 1836 году, въ открытомъ морѣ.

*** На шкумахъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, какъ извѣстно, необходимо брать почти тѣ же предосторожности съ косымъ гротомъ, какъ на тендерахъ.

Зная послѣдствія этого способа поворота чрезъ фордевиндъ, и слыхавъ отъ опытныхъ моряковъ, что тендеръ съ хорошими качествами поворачиваетъ чрезъ фордевиндъ, не заваливая грота, я въ продолженіи двухъ-лѣтняго командованія тендеромъ Варягъ, испытывалъ неоднократно, что этотъ тендеръ, имѣющій превосходныя морскія качества, несравненно удобнѣе и скорѣе поворачиваетъ черезъ фордевиндъ, не заваливая грота и не отдавая дерикъ-фала, а напротивъ, стягая гика-шкотъ, и подтягивая грота-галсъ-оттяжку до нельзя. При этомъ, тендеръ совершаетъ поворотъ, какъ въ свѣжій, такъ и въ тихій вѣтръ при волненіи, (исключая штиля и маловѣтрія), безъ всякаго затрудненія, спокойно; описываетъ меньшую циркуляцію, и скорѣе кончаетъ поворотъ, избѣгая такимъ образомъ, описанныхъ выше случайностей. Въ самомъ дѣлѣ, хотя тендеръ, у котораго гикъ-тали стянуты, сначала медленнѣе спустится, можетъ быть, нежели когда гротъ заваленъ, но за то, по мѣрѣ того, какъ онъ будетъ уклоняться отъ вѣтра, направленіе гика будетъ менѣе способствовать дѣйствию вѣтра на гротъ, чѣмъ при заваленномъ гикѣ, и потому ходъ его будетъ меньше, но достаточный для дѣйствія руля. По этому тендеръ, не заваливши грота, опишетъ меньшую дугу и приведетъ къ вѣтру на другой галсъ на вѣтрѣ того мѣста, котораго онъ достигъ бы, заваливши гротъ и подвергнувъ тѣмъ себя опасности потерять парусъ, гикъ и даже мачту. Удобство же поворота чрезъ фордевиндъ, стягивая гика шкотъ, каждый командиръ тендера еще болѣе оцѣнитъ ночью, когда трудно усмотрѣть какъ за людьми, такъ и за направлениемъ вѣтра.

Находясь въ океанѣ или въ открытомъ морѣ, когда волненіе доходитъ до необыкновенной ярости, поворотъ чрезъ фордевиндъ требуетъ большой циркуляціи. Спускаясь въ бакштагъ, даютъ время тендеру разбѣжаться, и потомъ спускаются на фордевиндъ, чтобы судно, имѣя хорошій ходъ, уходило отъ валовъ, которые, въ против-

номъ слухаѣ, легко могутъ вкатиться на корму, какъ это случается и на судахъ съ прямыми парусами.

Одно изъ самыхъ безпокойныхъ положеній командира и вахтеннаго офицера, когда тендеру приходится идти чистымъ фордевиндомъ; все вниманіе должно обратить на то, чтобы не перебросило гротъ. Ежели отъ переменъ вѣтра или отъ невниманія рулеваго къ своему дѣлу, тендеръ рыскнетъ больше чѣмъ дозволяетъ положеніе парусовъ, гротъ можетъ наполниться съ противоположной стороны и тогда тендеръ подвергается тѣмъ же пагубнымъ послѣдствіямъ, какія бываютъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ при заваленномъ гикѣ. Въ узкости или на рейдѣ, чрезъ подобный случай, легко можно выскочить на берегъ или наскочить на ближайшее судно. Въ такихъ обстоятельствахъ, и когда въ послѣдствіи будетъ предвидѣться надобность привести, лучше не убирать грота, но гика-шкотъ стягивать до нельзя.

На просторѣ же хорошо оставаться подъ однимъ брифъ-фокомъ и даже подъ однимъ фокомъ, если сила вѣтра даетъ достаточный ходъ, или, не убирая грота, избирать курсъ не чистый фордевиндъ, но румбовъ 14 отъ вѣтра, при чемъ ходъ несомнѣнно долженъ быть лучше, потому что передніе паруса наполняются, и слѣдовательно, выигрывая въ ходу, неуклоняясь далеко отъ настоящаго курса, избѣгаютъ опасности отъ переброшеннаго грота. Черезъ извѣстный промежутокъ времени, разставляя людей по мѣстамъ, съ осторожностію переваливаютъ гротъ, и переносятъ шкоты на другой галсъ. Давируя такимъ образомъ, при попутномъ вѣтрѣ, и слѣдя за переменами онаго, ничего не теряется.

Послѣ всего этого недолжно, кажется, удивляться, что нѣкоторые тендера поворачиваютъ чрезъ фордевиндъ, не заваливая грота, чего, можетъ быть, не въ состояніи были исполнить тендера прежней постройки. Но чтобы кто-нибудь сталъ поворачивать чрезъ фордевиндъ, или даже спускаться, не подтягивая грота-галсъ-оттяжку, или,

какъ въ старину называлось апацуть, то трудно предполагать возможность подобной оплошности.

Если судно съ прямыми парусами, входя въ узкую мѣстность, встрѣчаетъ перемѣну въ силѣ вѣтра, оно можетъ, не затрудняясь, убавить, перемѣнить, закрѣпить свои паруса, оставаясь подъ унтерзейлями, имѣя при этомъ достаточный ходъ, чтобы судно слушалось руля, и слѣдовательно, не измѣняя своего курса, принять всѣ мѣры къ сбереженію рангоута и парусовъ. Также, въ случаѣ погони, или при другихъ какихъ-либо обстоятельствахъ, такое судно можетъ прибавить или уменьшить парусовъ, смотря по силѣ вѣтра. Для тендеровъ нѣтъ этихъ удобствъ; на нихъ, болѣе чѣмъ на какихъ-либо другихъ судахъ, должно быть въ подобныхъ случаяхъ предусмотрительну. При усиливающеюся вѣтрѣ, должно заблаговременно умѣрять парусность; особливо, входя въ узость, гдѣ, не имѣя возможности привести или рыскнуть на короткое время, на тендерѣ почти нѣтъ возможности прибавить или убавить парусовъ.

Въ свѣжій вѣтръ на тендерахъ трудно поставить топсель такъ, чтобы онъ хорошо стоялъ и приносилъ существенную пользу; но если это необходимо, то поднявши его преимущественно съ навѣтру, сколько можно выше тона мачты, привести тендеръ почти противъ вѣтра, чтобы топсель, вмѣстѣ съ стоявшими парусами, совершенно обезвѣтрился; тогда, не теряя времени, выдраить топсель-фалъ и галсъ, и шкотъ дотянуть до мѣста, или вытянуть сколько будетъ возможно, имѣя въ виду, чтобы топсель хорошо стоялъ, и реекъ, при тягѣ шкота, или въ послѣдствіи, отъ размаховъ рангоута, не сломался. Все это должно окончить какъ можно скорѣе, чтобы, при постепенно уменьшающемся ходѣ, тендеръ могъ еще слушаться руля и лечь на тотъ же галсъ; въ противномъ случаѣ, потерявъ ходъ, тендеръ волненіемъ и вѣтромъ долго будетъ уваливать подъ вѣтръ, пока наполнятся паруса, судно возметъ ходъ и тѣмъ дастъ возможность привести на желаемый курсъ; такимъ упущеніемъ отом-

но-же можно потерять, сколько можетъ доставить пользы поставленный топсель, особенно тогда, когда онъ ставится на короткое время и разстояніе. Топсель, поставленный при свѣжемъ и весьма крутомъ вѣтрѣ, значительно увеличиваетъ кренъ и часто обезвѣтривается, а потому приноситъ не много пользы. Спускать топсель удобнѣе съ навѣтру, а еще легче во время поворота. Спускаясь, заваливая гротъ и подтягивая грота-гафсъ-оттяжку, не должно упустить изъ виду, что топсель много мѣшаетъ тендеру уваливаться подъ вѣтръ.

Если тендеръ имѣетъ ходъ и слушаетъ руля, то, при шквалѣ съ подвѣтра или навѣтра, спустить топсель всегда легко, исключая случая, когда, отъ невниманія къ этому дѣлу, онъ сядетъ на дерикъ-фалъ. Въ штиль и въ маловѣтріе, въ ожиданіи шквала, лучше заблаговременно спустить фокъ и даже кливеръ, и остаться подъ однимъ гротомъ.

При внезапномъ шквалѣ прежде всего должно спускать фокъ, который давитъ носовую часть, заставляетъ тендеръ зарываться и тѣмъ отнимаетъ возможность какъ слѣдуетъ править рулемъ. Спустя фокъ, должно стараться привести тендеръ противъ вѣтра, для чего можно раздериуть кливеръ-шкотъ; если, несмотря на эти мѣры, тендеръ будетъ класть или онъ ляжетъ на бокъ, тогда, чтобъ не потерять мачту, или избавиться отъ непріятнаго положенія, лучше спускать гротъ, а потомъ, управившись, поставить паруса по силѣ вѣтра. Часто случается, что отдавши гордель и дерикъ-фалъ, гафсъ съ его огромнымъ парусомъ, придя на треть длины мачты отъ тона, остановится и съ такою силою прильнетъ къ вантамъ, что трудно съ нимъ убраться, ежели курсъ не позволяетъ обезвѣтрить гротъ; эти трудности много увеличиваются при морозахъ, особенно послѣ дождей или снѣговъ; тогда рубить гордель и дерикъ-фалъ; а ежели и это не поможетъ, и предвидится потеря мачты, то должно, не теряя времени, разрѣзать нѣсколько полотнищъ самой середины; тогда шузо грота силою вѣтра изорвется въ клочки. Спасши

такимъ образомъ мачту, гротъ можно будетъ замѣнить запаснымъ или штормовымъ.

Такъ какъ тендеръ имѣетъ одну только мачту, которая сообразно цѣли и назначенію ея, сравнительно, гораздо больше мачтъ судовъ другихъ ранговъ, то на прочность ея вооруженія должно обращать особенное вниманіе. По небольшому числу и расположенію вантъ на этомъ суднѣ, каждая по себѣ составляетъ важную часть прочности вооруженія мачты; и потому, чтобъ онѣ держали ровно, необходимо имѣть одинаковые талрепа, и при тягѣ не замѣнять ихъ новыми только у нѣкоторыхъ, а всегда менять всѣ талрепа вмѣстѣ; ибо новый трость тянется болѣе стараго, чрезъ что ванта съ новымъ талрепомъ прежде ослабнетъ чѣмъ другія, и потому мачта останется на тѣхъ вантахъ, у которыхъ талрепа старыя. Вооружающій не долженъ также предоставлять тягу вантъ кому-нибудь.

На тендерахъ, болѣе чѣмъ гдѣ-либо, не слѣдуетъ красоту или чистоту вооруженія предпочитать его прочности. На тендерѣ, надежно и прочно вооруженномъ, покойнѣе и съ болѣею увѣренностію можно выдержать штормъ, чѣмъ на всякомъ другомъ суднѣ.

При увеличивающемся волненіи, когда не предвидится возможности ставить топсель, стеньгу должно спускать въ ростры заблаговременно; запустить время, значить оставить ее въ тягость себѣ и тендеру, на все время сильнаго волненія и вѣтра, ибо въ послѣдствіи нѣтъ никакой возможности послать людей на топъ, выколачивать шлагтовъ. Вмѣстѣ съ этимъ, класть въ помощь вантамъ надежныя сей-тали и закладывать запасный ватеръ-штагъ. Рейки съ топселями и брифъ-фокомъ хорошо имѣть у вантъ, на якорѣ, или выходя въ море, когда нѣтъ волненія; но только что тендеръ начнетъ подвергаться волненію, гораздо лучше снимать рейки съ вантъ, ибо какъ паруса, такъ и ванты, въ мѣстахъ, гдѣ рейки стоятъ и прихвачены, непременно перетираются.

Перемѣна кливеровъ на тендерѣ требуетъ также особой сноровки. Приступая къ этому дѣйствию, идя въ бейде-

видѣ, необходимо сперва обезвѣтрить кливеръ, даже въ ровный вѣтръ. Если упустить эту предосторожность, то фокъ весь уйдетъ въ воду, начнетъ буровить, уменьшитъ ходъ и замедлитъ работу. Несоблюдая этой предосторожности къ свѣжій вѣтръ, легко потерять людей и бушпритъ. Для предупрежденія подобныхъ случаевъ и для скорѣйшаго окончанія работы, поступаютъ слѣдующимъ образомъ: выходя изъ парусной каюты кливеръ, который хотятъ поставить, разставляютъ людей по мѣстамъ, чтобы каждый зналъ, что, и въ какое время долженъ дѣлать; потомъ приводятъ тендеръ противъ вѣтра, переносятъ фокъ на вѣтръ, и когда паруса совершенно обезвѣтрятся, травятъ кливеръ-фалъ, выбирая въ тоже время кливеръ-фалъ-оттяжку и подхватываютъ съ подвѣтра нижнюю шкаторину и мякоть. Вместе съ этимъ травятъ кливеръ-галсъ-оттяжку и выбираютъ шпрюйтъ отъ ракъс-бугеля; такимъ образомъ ракъс-бугель съ кливеромъ притянется къ штевню, и весь кливеръ будетъ взятъ на бакъ. Только что вся середина кливера будетъ въ рукахъ у людей, то, чтобы не потерять ходъ, сей часъ же наполняютъ гротъ. Убравъ старый кливеръ, берутъ его на шканцы, чтобы онъ не увеличивалъ тѣсноту на бакѣ, безъ надобности не мочилоя, и чтобы по немъ не ходили, чрезъ что много портятся паруса; между тѣмъ закладываютъ галсовой уголь новаго кливера на поворотный гакъ ракъс-бугеля, вместе съ этимъ фалъ и шкоты, которые должны быть выложены изъ стараго, и тянутъ до мѣста кливеръ-галсъ-оттяжку. Когда все готово, то опять тендеръ приводятъ противъ вѣтра, какъ можно скорѣе поднимаютъ кливеръ-фалъ, выдранываютъ его гинцами и тянутъ шкотъ; когда новый кливеръ поставленъ, наполняютъ паруса и переносятъ фокъ на мѣсто.—Кливера, которые убираются въ парусную каюту, хорошо схватывать каболками по всей длинѣ стоячей шкаторины, что очень облегчаетъ постановку ихъ. Идя полнымъ вѣтромъ, и желая переменить кливеръ, должно спуститься на фордевиндъ, и тогда кливеръ, будучи закрытъ площадью грота, мѣняется безъ затрудненія.

Братъ ригъ у бушприта, съ нынѣшними поворотными желѣзными шлагтовами, гораздо легче и скорѣе, чѣмъ при прежнихъ деревянныхъ. Деревянный шлагтовъ нельзя выколотить, пока не будутъ раздернуты ватеръ-штагъ, ватеръ-бакштагъ, лось и стеньгъ-штаги, и нока, посредствомъ вынтрена, бушпритъ не будетъ нѣсколько выдвигуть. Черезъ это бушпритъ, оставаясь всею своею длиною за бортомъ, ни чѣмъ не поддерживаемый съ ноку, и уходя при волненіи почти весь въ воду, можетъ тамъ и остаться. Ничего подобнаго не можетъ случиться при желѣзныхъ шлагтовахъ; разставляютъ людей на ватеръ-штаги и бакштагъ-тали, на лось и стеньгъ-штаги, и одного человѣка на штертъ поворотной желѣзной планки, которая, будучи насалена съ обѣихъ сторонъ, легко выдергивается изъ подъ желѣзнаго шлагтова. Когда планка будетъ выдернута изъ подъ одного конца, то шлагтовъ, задѣвая другимъ своимъ концомъ за бушпритный кнегтъ, давленіемъ бушприта, на своемъ штырѣ повернется внутрь шпора, и бушпритъ двинется въ судно до слѣдующаго шлагтова. При этомъ не должно упускать момента для поворота той же планки въ прежнее положеніе, въ нее упрется второй, а въ случаѣ нужды третій шлагтовъ, которые постоянно находятся на своихъ мѣстахъ. Когда бушпритъ двинуть, тотчасъ же выдраиваютъ ватеръ-штагъ и ватеръ-бакштаги, стеньгъ и лось-штаги. Такимъ образомъ бушпритъ остается неподдержаннымъ съ нока на самое короткое только время, и потому не подвергается той опасности, какъ при деревянныхъ шлагтовахъ.

Устройство желѣзныхъ шлагтововъ не ново; кромѣ того что удобно, оно весьма надежно; но не вездѣ вводится, не знаю почему. Первый этого рода шлагтовъ я видѣлъ восемь лѣтъ тому назадъ на тендерѣ Спѣшный. Испытанный командиромъ этого судна, шлагтовъ былъ вполне одобренъ, послѣ чего и введенъ на всѣхъ судахъ Черноморскаго флота. Въ 1847 году, подобный шлагтовъ былъ сдѣланъ на тендерѣ Неренда, а по образцу онаго въ прошломъ году устроенъ такой же въ старомъ буш-

притѣ тендера Варягъ, безъ особенныхъ издержекъ и хлопотъ.

Замѣчанія эти составляютъ только часть всѣхъ разнообразныхъ случаевъ, которымъ тендера подвергаются въ морѣ. Но цѣль ихъ будетъ достигнута, если онѣ удовлетворятъ, хотя нѣсколько, принимающаго въ первый разъ вахту на тендерѣ, или самое судно, въ свое командованіе.

ЛЕЙТЕНАНТЪ ЖЕРВЕ.

=

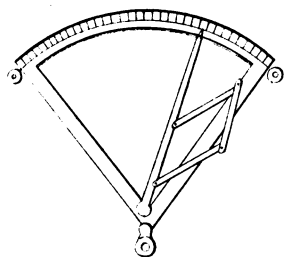
АВСТРІЙСКІЙ ФЛОТЪ.

Австрійскій флотъ состоитъ теперь изъ слѣдующихъ военныхъ судовъ.

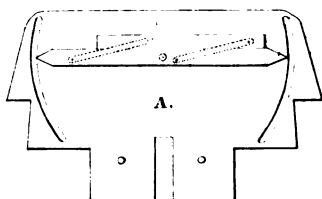
3 Фрегата 48 пуш.	144 оруд.
1 Корветъ большаго ранга.	36 —
2 Корвета средняго ранга по 30 пуш.	60 —
1 Корветъ малаго ранга.	24 —
4 Брига отъ 16 до 20 пуш.	70 —
7 Шкунъ по 12 пуш.	84 —
3 Малые брига по 4 пуш.	12 —
36 Пениней по 3 пуш.	108 —
2 Парохода по 8 пуш.	16 —
12 Канонирскихъ лодокъ по 3 пуш.	36 —
1 Транспортъ брикъ	3 —
4 Требаки по 2 пуш.	8 —

Всего 76 судовъ и 601 оруд.

Фиг. 1^а.



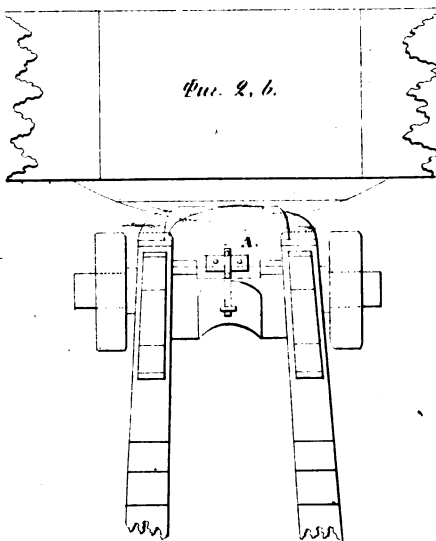
Фиг. 2^а.



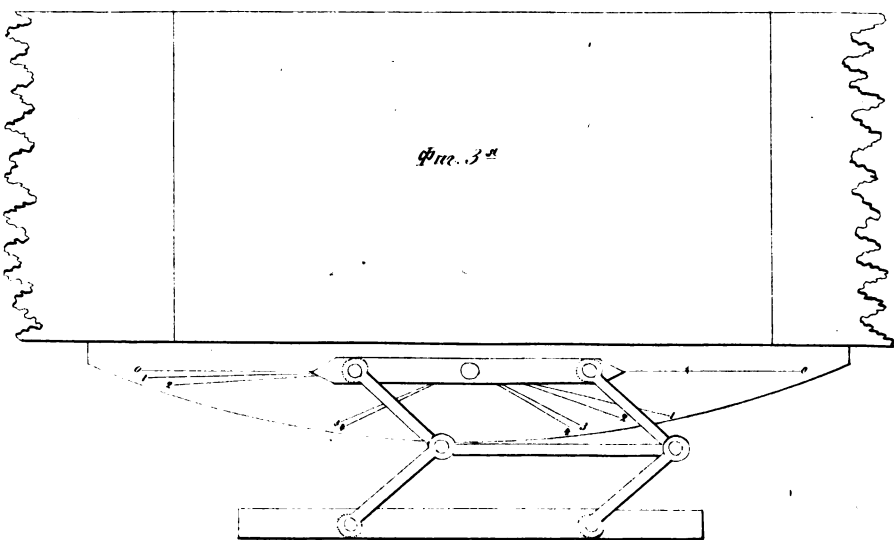
Фиг. 1^б.



Фиг. 2, б.



Фиг. 3^а.



Число офицеровъ Австрійскаго флота слѣдующее:

2 Вице-адмирала, 4 корабельныхъ капитана, съ чиномъ полковника, 4 фрегатскихъ капитана, 8 корветскихъ капитановъ, 24 корабельныхъ лейтенанта, 33 фрегатскихъ лейтенанта, 50 корабельныхъ и 31 фрегатскихъ праворщика, всего 156 офицеровъ.

==

ПРИБОРЪ ДЛЯ СОСРЕДОТОЧИВАНІЯ ВЫСТРѢЛОВЪ.

Инструменты для сосредоточиванія орудій, предложенные въ Артиллерійскомъ ученіи корабля Экселентъ (см. Артиллерійское ученіе, составленное по правиламъ, принятымъ на Англійскихъ военныхъ судахъ стр. 165) имѣютъ слѣдующія несовершенства:

Дуга съ алидадой, (фиг. 1) на которой утверждены шпильки, по невозможности утвердить послѣднія такимъ образомъ, чтобъ они не измѣняли своего отвѣснаго положенія, не только отъ выстрѣловъ, но даже и отъ обращенія съ ними людей, рѣшительно не соотвѣтствуетъ точности, требуемой отъ инструмента.

Другой инструментъ (фиг. 2) состоящій изъ доски, въ срединѣ которой обращаются двѣ параллельныя линѣйки, также далеко неудовлетворителенъ. 1.) Помѣщеніе инструмента въ станинахъ орудія, явно противорѣчитъ главнѣйшему условію, — точности; сотрясеніе отъ выстрѣловъ, и придвиганія орудія, конечно болѣе или менѣе вредно для него; малѣйшее измѣненіе положенія станинъ, неизбежное слѣдствіе выстрѣловъ, можетъ не только что затруднить, но даже и уничтожить возможность присоединенія инструмента къ станку; сырость лѣса, общій недостатокъ деревянныхъ издѣлій, требующій частаго пере-

тягиванія болтовъ станка, влечетъ за собою непремѣнную пригонку и повѣрку инструмента, и наконецъ поврежденіе инструмента въ станинахъ дѣлаетъ его годнымъ только для орудій, положенныхъ на станки тѣхъ же размѣреній; и даже, если предположить, какъ это обыкновенно случается, невозможность сохранить совершенную правильность въ размѣреніяхъ станковъ, то полезное его дѣйствіе ограничится только тѣмъ станкомъ, къ которому онъ пригнанъ, и слѣдовательно во время сраженія, въ случаѣ какой-нибудь порчи, онъ не можетъ быть замѣненъ запаснымъ, или отъ другаго орудія, не нуждающагося въ немъ. 2.) Предположивъ возможность устранить приведенные недостатки инструмента, онъ все-таки далеко неудовлетворитъ требованіямъ нашего флота,—матросы наши, конечно, затруднятся въ прискиваніи градусовъ и минутъ на немъ, и слѣдовательно, и съ этой стороны онъ требуетъ упрощенія.

Устанавливая Артиллерію на брикѣ Орфей, я предлагаю инструментъ, измѣненный слѣдующимъ образомъ: (фиг. 3.) Мѣдная линѣйка съ круглымъ въ срединѣ отверстіемъ для винта, около котораго она обращается, и которымъ можетъ быть удержана въ желаемомъ положеніи,—имѣетъ длину 18 дюймовъ, весьма достаточную для требуемой точности, и вмѣстѣ съ тѣмъ, не превышающую ширину порта орудій самаго малаго калибра, употребляемаго на флотѣ, и потому для употребленія при всякихъ орудіяхъ одинаково удобною; къ этой линѣйкѣ присоединена другая, деревянная, такимъ же образомъ, какъ это дѣлается у чертежныхъ параллельныхъ линѣекъ съ двумя колышками; два колышка необходимы для уменьшенія длины послѣдней; при этомъ, размѣреніе ея не будетъ превышать разстоянія между наружными гранями переднихъ оконечностей станинъ станка 36 фун. пушки; при употребленіи инструмента у орудій меньшаго калибра, длина эта можетъ быть уменьшена соотвѣтственно сказанному размѣренію станка. Повѣривши переднія грани станинъ такимъ образомъ, чтобы плоскость, проходящая чрезъ нихъ, была перпенди-

дикулярна вертикальной плоскости, проходящей чрезъ ось орудія, инструментъ помѣщается на упорной бортовой подушкѣ, ввернувъ упомянутый винтъ въ втулку, вдѣланную въ ней, противъ середины порта. Если сосредоточимъ батареи при двухъ разстояніяхъ, какъ предложено въ Артиллерійскомъ ученіи, то каждое орудіе будѣтъ имѣть слѣдующія восемь положеній: четыре при одномъ, (носовая половина дека на носъ, по среднему орудію; весь декъ на носъ по кормовому; весь декъ на траверсъ, по среднему; весь декъ на корму, по носовому, и кормовая половина дека, по среднему орудію), и подобныя же четыре при другомъ разстояніи. Для каждого изъ означенныхъ положеній орудія, отъ центра втулки, на которомъ помѣщается инструментъ, проведя линіи, перпендикулярныя сказаннымъ положеніямъ, для одного разстоянія къ носу, а для другаго къ кормѣ, должно перенумеровать ихъ такимъ образомъ, чтобы соотвѣтствующія тому же сосредоточенію имѣли одинаковый № на всемъ бортѣ судна. Назначеніе всѣхъ этихъ линій можетъ быть сдѣлано не только во время вооруженія судна, но даже и на стапелѣ.

Изготовленные такимъ образомъ батареи сосредоточиваются слѣдующимъ образомъ: когда орудія заряжены, ближайшіе къ борту № прислуги ослабляютъ винты и устанавливаютъ мѣдную линейку по чертѣ приказаннаго №, заворачиваютъ, и отодвигаютъ деревянную, такимъ образомъ, чтобы наружная грань послѣдней выходила за бортовую подушку; тогда комендоръ придвигаетъ орудіе, приводя переднія грани станинъ въ прикосновеніе къ линейкѣ.

ЛЕЙТЕНАНТЪ ПОПОВЪ.

Разрушительное дѣйствіе сосредоточеннаго залпа, удачно направленнаго, столь пагубно для непріятельскаго судна, что всякое улучшеніе, способствующее къ скорѣйшей

и болѣе вѣрной установкѣ орудій для этой надѣбы, есть дѣло болышой важности. — Предлагаемый г-нъ Дейтенантъ Поповымъ инструментъ сосредоточенія вполне заслуживаетъ вниманія. Главныя достоинства этого инструмента состоятъ въ томъ, что онъ постоянно можетъ оставаться при орудіи, не участвуя въ его движеніяхъ и не составляя отдѣльной принадлежности. Но несмотря на то, онъ имѣетъ нѣкоторые недостатки, на которые необходимо указать.

Первый (фиг. 1) изъ двухъ инструментовъ, описанныхъ въ книгѣ: «Артиллерійское ученіе,» укрѣпленный на верхнемъ косякѣ порта (а), дѣйствительно мало прикрытъ и неудобенъ тѣмъ, что при установленіи по немъ орудій, должно полагаться на глазь комендора, который наблюдаетъ совпаденіе шпильки. Шпильки эти легко могутъ быть повреждены принадлежностію, во время отдачи орудія при большихъ углахъ возвышенія, а въ нижнемъ концѣ — ганшпугами, во время открыванія порта. Но инструментъ этотъ имѣетъ то важное преимущество предъ вторымъ, устанавливаемымъ на упорной подушкѣ, и предъ инструментомъ г-на Попова, что не зависитъ отъ измѣненій ни въ станкѣ, ни въ бортовой подушкѣ, оказывающихся неизбежно отъ времени.

Второй инструментъ (фиг. 2), будучи болѣе прикрытъ, превосходитъ первый еще тѣмъ, что при немъ нѣтъ необходимости полагаться на глазь комендора, ибо орудіе вѣрно установлено, когда параллельная линейка инструмента вѣзотъ прилегаетъ къ чертѣ или бруску на бортовой подушкѣ, что легко наблюдается ближайшими къ борту мѣрами. Важный его недостатокъ есть тотъ, что вся погрѣшность въ перпендикулярности переда станка къ оси орудія, и въ параллельности линий на бортовой подушкѣ къ килу, входитъ въ уголъ поворота орудія. А погрѣшности эти, какъ бы станокъ и бортовая подушка ни были сдѣланы правильно, въ продолженія времени непременно окажутся, и потому онъ требуетъ частой повѣрки.

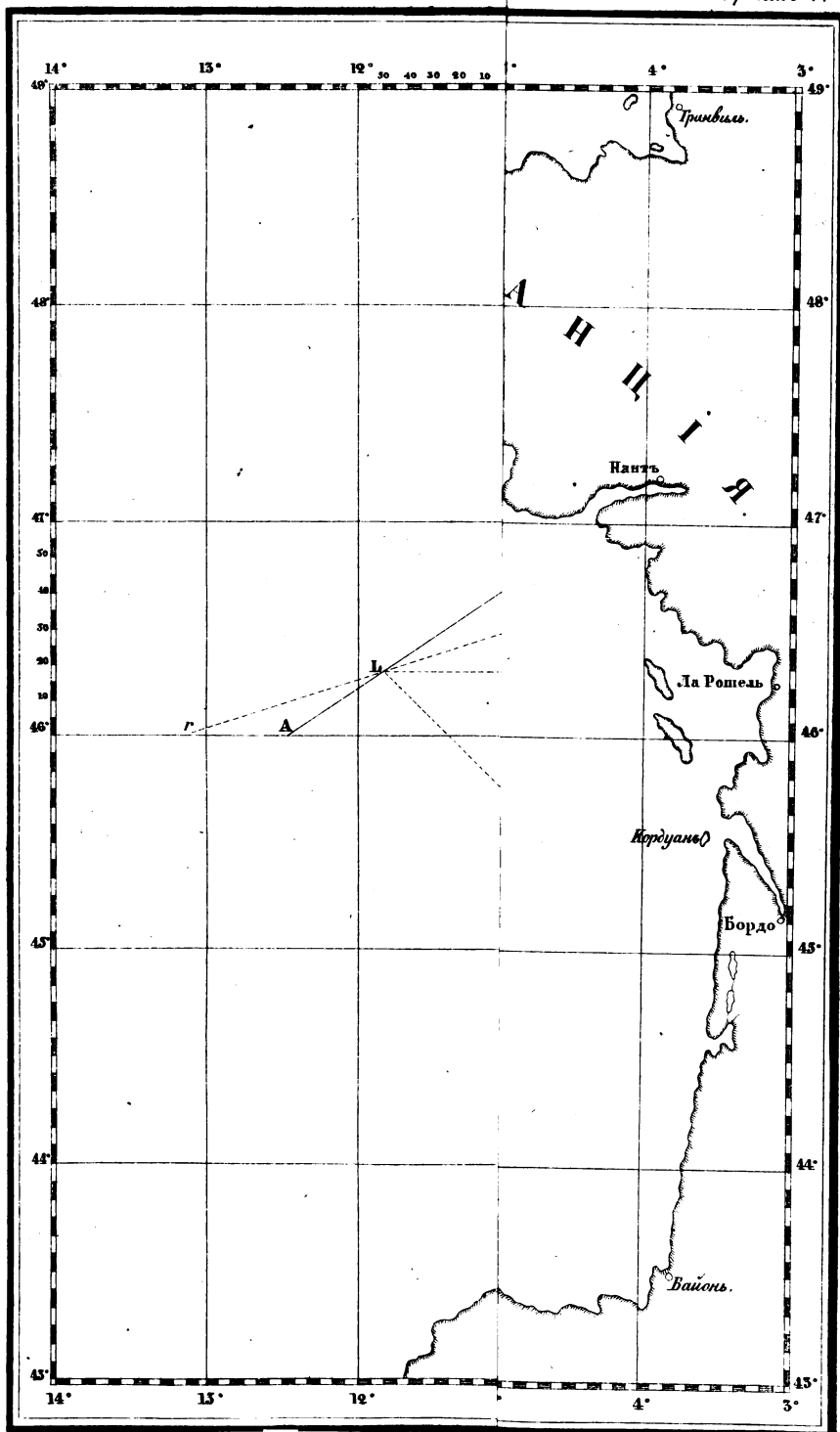
Все что сказано о второмъ инструментѣ, можно при-

должны и къ предлагаемому г-мъ Пеновымъ. Но къ этому слѣдуетъ присовокупить: 1.) Что ежели такой инструментъ одѣлать у каждаго порта, то не менѣе багтарся осердочивается скорѣе чѣмъ по второму, который предъ каждой установкой должно вставлять на мѣсто (см. Фиг. 2. в.)^{*} и, чтобъ не подвергать его дѣйствию отдачи, по установленіи орудія опять вынимать. 2.) Будучи всегда на мѣстѣ, онъ менѣе подверженъ поврежденіямъ. 3.) Для инструмента г-на Попова, бортовую подушку необходимо прикрѣплять такъ, чтобъ верхняя его сторона была въ одной плоскости съ нижнимъ косякомъ порта, а не въ $4\frac{1}{2}$ дюймахъ ниже онаго, какъ это дѣлается теперь, для того, чтобъ орудіа, которыми она прикрѣпляется къ борту, не проходили близко кромки. Такое положеніе этой подушки понадобится для того, чтобъ концы линейки не упирались въ бортъ при обращеніи ея для большаго поворота орудія. 4.) Второ́й инструментъ, равно какъ и предлагаемый г-мъ Пеновымъ, можетъ быть употребленъ для различныхъ орудій; для этого стоитъ лишь вырѣзки въ доскѣ, назначенныя для приѣма станинъ, дѣлать нѣсколько шире, соблюдая только, чтобъ стороны этихъ вырѣзокъ, прилегающія къ переду станна, были совершенно параллельны нулевой линіи инструмента. 5.) Замѣна градусныхъ дугъ — чертами на бортовой подушкѣ, хотя и составная бы практическое упрощеніе инструмента, но оно оказывается неудобнымъ, потому что, въ слѣдствіе сотрясеній, причиняемыхъ борту пушечною пальбою, крѣпленіе бортовой подушки въ продолженіе времени ослабѣваетъ, особенно на старыхъ суднахъ, по этому необходимо повѣрять углы поворотовъ орудій, по крайней мѣрѣ, ежегодно. Тогда, если нѣтъ раздѣленія на градусы дуги, можно, или измѣнить число градусовъ каждаго угла, или, передвинувъ дуги на должную мерку, пропущенной въ подушкѣ послѣ ея закрепленія, оставить углы тѣже. Имѣя же одинъ портъ,

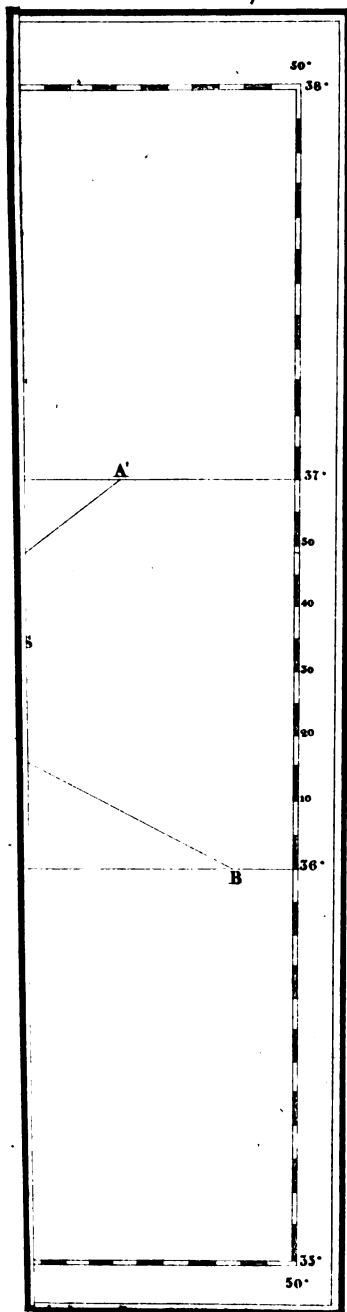
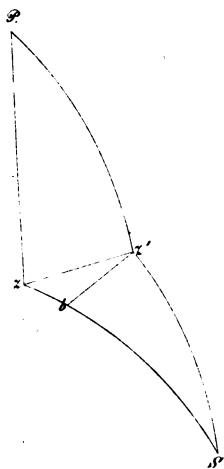
^{*} Фиг. 2. в. представляетъ часть станка, съ инструментомъ, въ движимомъ машинѣ, противъ приложеннаго къ чертѣжамъ.

безъ дугъ, понадобится послѣ поѣрки проводить новыя, которыя при установкѣ орудій для даннаго поворота, легко могутъ быть смѣшаны со старыми; а послѣднія нельзя очищать, потому что чрезъ это бортовая подушка будетъ понижаться противъ нижняго косяка и концы линейки будутъ, при обращеніи, упираться въ бортъ. 6.) Не слѣдуетъ также проводить эти черты заблаговременно, на стапелѣ. Вѣрность угловъ поворота орудій и линій, предлагаемыхъ г-мъ Поповымъ, зависитъ отъ точности, съ которою проведена на палубѣ или на бортовой подушкѣ линія, параллельная килю; но какъ едва ли возможно провести эту линію математически вѣрно, то необходимо, если обстоятельства позволяютъ, опредѣлять углы поворота для каждаго изъ десяти сосредоточиваній, практическимъ образомъ, въ гавани и, если можно, — зимою, на льду. Для сего во 1-хъ слѣдуетъ провести на каждой бортовой подушкѣ, сколько можно вѣрнѣе, линію, параллельную килю; во 2-хъ установить корабль неподвижно и означить всѣ десять пунктовъ, въ кои должно сосредоточить орудія, буйками или шестами; и въ 3-хъ павести по очереди, въ каждый изъ нихъ, всѣ сосредоточиваемыя орудія, измѣряя при этомъ, инструментомъ сосредоточенія, углы поворотовъ каждаго орудія, и уже эти углы записать на памятные доски. — Если же, по чему-либо, сего способа употребить было нельзя, тогда остается сосредоточивать орудія по угламъ, заблаговременно вычисленнымъ.

Что же касается до трудности, которую будто бы встрѣтятъ матросы въ отыскиваніи градусовъ (минутъ означать нѣтъ нужды, — достаточно дѣлить градусы пополамъ), то это опасеніе не оправдывается на дѣлѣ. Во-первыхъ комендоры не затрудняются устанавливать прицѣлы по градусамъ, для даннаго возвышенія; рулевые также не находятъ особеннаго затрудненія въ отсчитываніи румбовъ и градусовъ, и вообще, мнѣніе о непонятливости матросовъ не имѣетъ, кажется, никакого основанія. При надлежащемъ обученіи, въ которомъ объясняются причины и цѣль всякаго дѣйствія, изъ многихъ опытовъ замѣчено,



Фиг. а.



что, за исключеніемъ небольшого числа, вообще матросы весьма понятливы и смѣтливы.

Въ заключеніе, остается сказать, что если въ инструментѣ г-на Попова на опытѣ не окажутся какіе-либо другіе недостатки, и если въ немъ дѣлать дуги съ дѣленіями или укрѣплять на бортовой подушкѣ доску съ проведенными на ней чертами, въ-ровень съ нижнимъ косякомъ, такъ чтобъ её можно было перемѣнять для исправленія дѣленій, то инструментъ этотъ будетъ удобіе нынѣ употребляемаго для сосредоточенія.

п.

=

ГРАФИЧЕСКІЙ СПОСОБЪ

ОПРЕДѢЛЕНІЯ МѢСТА НА МОРѢ.

Въ 3-мъ номерѣ *Annales maritimes et coloniales*, 1847 года, помѣщенъ графическій способъ опредѣленія мѣста на морѣ, заимствованный французскимъ мореплавателемъ Барте изъ сочиненія г. Сомнера (Sumner), изданнаго въ Бостонѣ. Этотъ способъ, въ нѣкоторыхъ обстоятельствахъ, можетъ принести значительную пользу.

Достоинства графическаго. способа заключаются въ слѣдующемъ.

1.) Одна высота солнца, (или другаго свѣтила), взятая во всякое время, но съ соотвѣтствующимъ ей моментомъ на повѣренномъ хронометрѣ, (котораго поправка, относительно средняго времени какого-нибудь меридіана, и ходъ извѣстны), такъ же полезна какъ и полуденная высота солнца, по которой опредѣляется широта; или высота на первомъ вертикалѣ, по которой находятъ долготу мѣста. Дѣйствительно, графическимъ способомъ, по-

моменту высту свѣтила и соответствующимъ ей моменту на повѣренномъ хронометрѣ, можно опредѣлить на картѣ линію, на которой находится наблюдатель. Эта линія покажетъ положеніе мѣста относительно судна, подобно тому, какъ параллель опредѣленной широты, или меридіанъ опредѣленной долготы, указываютъ на положеніе окружающихъ мѣстъ. Это особенно важно въ состояствіи зимы, въ плаваніи при несчастныхъ погодѣхъ, потому что тогда каждое появленіе солнца можетъ служить къ опредѣленію мѣста судна. Сверхъ того, ежели мы можемъ измѣрить глубину моря, то при измѣняющейся быстро глубинѣ, измѣренная глубина и опредѣленная линія, на которой находится судно, могутъ съ точностію показать мѣсто его.

2.) Въ этомъ способѣ истинный азимутъ свѣтила можно опредѣлить безъ всякаго вычисленія, и если въ моментъ наблюденія было пеленговано свѣтило по компасу, то склоненіе компаса опредѣлится весьма легко и скоро.

3.) Ошибку въ долготѣ, которая происходитъ отъ предполагаемой погрѣшности въ счислимой широтѣ, можно весьма легко вычислить на глазомѣрѣ.

4.) Кромѣ вышеизложенныхъ результатовъ, получаемыхъ изъ одной высоты, два наблюденія высоты того же свѣтила, произведенныя чрезъ достаточной промежутокъ времени, съ соответствующими моментами на повѣренномъ хронометрѣ, даютъ въ одно время широту и долготу мѣста, или, если хронометръ не повѣренъ, то одну широту мѣста; и всегда склоненіе компаса, если извѣстенъ пеленгъ свѣтила по компасу. При этомъ надобно замѣтить, что въ этихъ случаяхъ графическій способъ должно употреблять тогда, когда обстоятельства наблюденій неблагопріятствуютъ обыкновенно употребляемымъ способамъ, потому что легко убѣдиться: чѣмъ болѣе обстоятельства наблюденій благопріятствуютъ одному изъ этихъ способовъ, тѣмъ болѣе они неблагопріятны другому.

5.) Вычисленіе по этому способу весьма просто, потому что выводитъ единственно формула часового угла, а если нѣсколько изъ такихъ формулъ и должно переписать, то онѣ имѣютъ нѣсколько общихъ логарифмовъ, отъ чего трудъ значительно облегчается.

Никъ въ виду эти достоинства графическаго способа, покажемъ его основаніе и практическое приложеніе.

ОСНОВАНІЕ ГРАФИЧЕСКАГО СПОСОБА.

1.) Если въ моментъ наблюденія истинной высоты свѣтила, опредѣлимъ его склоненіе, и на земномъ глобусѣ возьмемъ точку, лежащую въ широтѣ равной склоненію свѣтила, а потомъ этою точкою какъ полюсомъ, а разстояніемъ равнымъ дополненію высоты, напомнимъ малый кругъ, то онъ пройдетъ чрезъ всѣ мѣста, въ которыхъ въ данный моментъ истинная высота свѣтила равна измеренной. Эти малые круги Барте называетъ *параллелями высоты*.

Онъ предлагаетъ способъ вычерчивать эти параллели высоты на картѣ. Мы не будемъ объяснять этого способа въ подробности, потому что на практикѣ этого не дѣлаютъ, да и дѣлать весьма затруднительно, но изложимъ только его очеркъ. Возмемъ на картѣ какой-нибудь меридіанъ, за меридіанъ свѣтила, и на немъ точку въ широтѣ, равной склоненію свѣтила; отъ этой точки по меридіану въ обѣ стороны положимъ дуги, равныя дополненію истинной высоты: получимъ двѣ точки, принадлежащія параллели высоты, и вмѣстѣ съ тѣмъ крайніе широтамъ, между которыми заключаются всѣ мѣста, имѣющія ту же высоту въ данный моментъ. Потомъ возьмемъ какую-нибудь промежуточную широту, между двумя вышенайденными, и, по ней, по склоненію свѣтила и высотѣ его, опредѣлимъ часовой уголъ, и отложивъ его на картѣ отъ меридіана свѣтила въ обѣ стороны, какъ будто разность долготы, проведемъ меридіаны. Пересѣченіе этихъ меридіановъ

діановъ: съ параллелью взятой широты будутъ двѣ точки, принадлежащія параллели высоты. Подобнымъ образомъ принимая другія широты, опредѣляютъ и другія точки параллели высоты.

2.) Изъ предъидущаго очевидно съ одной стороны, что какъ за меридіанъ свѣтила былъ взятъ произвольно какой-нибудь меридіанъ, то по одной высотѣ можно начертить множество параллелей, высотъ, и потому одна высота не можетъ ничего показать. Но съ другой стороны, если въ моментъ наблюденія высоты будетъ замѣчено время на хронометрѣ, повѣренномъ относительно какого-нибудь меридіана, то тогда меридіанъ свѣтила будетъ уже опредѣленъ, и именно: долгота его отъ меридіана, относительно котораго повѣренъ хронометръ, будетъ равна времени того меридіана въ моментъ наблюденія. Прочіе меридіаны, которые въ первомъ пунктѣ опредѣлялись часовыми углами отъ меридіана свѣтила, будутъ опредѣляться разностію ихъ долготы отъ меридіана, на которомъ повѣренъ хронометръ. Такимъ образомъ, въ этомъ послѣднемъ случаѣ, по опредѣленному склоненію въ моментъ наблюденій, по наблюдаемой истинной высотѣ и по различнымъ широтамъ, опредѣляемъ соотвѣтствующія долготы отъ того меридіана, гдѣ повѣренъ хронометръ. Пересѣченіе параллелей и меридіановъ, проведенныхъ чрезъ соотвѣтствующія широты и долготы, будутъ точки параллели высоты.

3.) На практикѣ нѣтъ необходимости сполна проводить параллель высоты, а достаточно двухъ точекъ, между которыми дугу параллели можно бы было принять за прямую. Очевидно, что дуга эта, по возможности, должна быть коротка, особенно при большихъ высотахъ, потому что тогда параллели высоты весьма малы и дуги ихъ чрезвычайно кривы.

4.) Для опредѣленія двухъ необходимыхъ точекъ, въ каждой части параллели, берутъ двѣ широты, близкія къ счислимой, по возможности, одну больше, другую меньше счислимой. При большихъ высотахъ, предполагая значи-

тельную невѣрность въ счислимой широтѣ, можно принять за широты этихъ двухъ точекъ непосредственно высшій и низшій градусы, круглыми числами, между которыми заключается счислимая широта; но не предполагая въ счислимой широтѣ большой ошибки, при большихъ высотахъ свѣтила, надобно брать широты на 30', 20' и даже на 10 минутъ другъ отъ друга, чтобъ избѣжать повторенія вычисленія. Избравъ такимъ образомъ двѣ широты, по каждой изъ нихъ, по склоненію свѣтила, найденному на моментъ наблюденія, и по истинной высотѣ свѣтила, вычисляютъ разность долготы. Каждая взятая широта, съ соотвѣтствующею ей вычисленною разностию долготы, опредѣлитъ точку, принадлежащую параллели высоты. Прямая, проведенная чрезъ эти двѣ точки, представитъ часть параллели высоты, на которой находится наблюдатель. Очевидно, что невѣрность въ широтѣ не имѣетъ вліянія на вѣрность опредѣленія части параллели высоты, и только невѣрность въ высотѣ имѣетъ вліяніе.

УПОТРЕБЛЕНІЕ ГРАФИЧЕСКАГО СПОСОБА НА ПРАКТИКѢ.

Задача 1.

По какой-нибудь измѣренной высотѣ солнца и по моменту наблюденія, замѣченному на повѣренномъ хронометрѣ, относительно какого-нибудь меридіана, провести на картѣ параллель высоты, или опредѣлить:

1.) Положеніе наблюдателя относительно проходимыхъ земель.

2.) Истинный азимутъ солнца.

3.) Ошибку долготы по хронометру, происходящую отъ нѣкоторой ошибки въ счислимой широтѣ.

Правило.

1.) Исправимъ наблюдаемую высоту, т. е. найдемъ истинную высоту центра солнца.

2.) По данному моменту наблюденія на хронометрѣ, его состоянію и ходу, опредѣлимъ время, считаемое въ моментъ наблюденія на меридіанѣ, гдѣ былъ повѣренъ хронометръ, и на это время опредѣлимъ склоненіе солнца.

3.) Возмемъ двѣ широты, близкія къ счислимой, какъ напримѣръ, число градусовъ счислимой широты и широту градусовъ больше взятой.

4.) По меньшей изъ двухъ взятыхъ широтъ, по истинной высотѣ и найденному склоненію солнца, найдемъ долготу по хронометру, чрезъ обыкновенное исчисленіе часового угла, и по взятой широтѣ и найденной долготѣ опредѣлимъ точку А (см. Черт. 1). Потомъ, по большей изъ широтъ и по тойже высотѣ и склоненію солнца, опредѣлимъ, подобно предыдущему, другую точку А'.

5.) Соединивъ эти двѣ точки А и А' прямою, это будетъ часть параллели высоты. Она будетъ проходить чрезъ мѣсто судна и покажетъ какимъ образомъ положеніе береговъ относительно корабля.

6.) Проведя къ параллели высоты А А', перпендикуляръ въ направленіи къ свѣтлу, уголъ, составляемый этимъ перпендикуляромъ съ меридіаномъ, будетъ истинный азимуть солнца, потому что параллель высоты перпендикулярна къ вертикалу солнца. Если при наблюденіи былъ замѣченъ по компасу азимуть солнца, то чрезъ простое сравненіе получимъ склоненіе компаса.

7.) Разность долготы точекъ А и А' будетъ погрѣшность въ долготѣ, происходящая отъ погрѣшности въ широтѣ равной разности взятыхъ въ вычисленіе широтъ; въ нашемъ случаѣ эта разность одинъ градусъ. Если погрѣшность въ счислимой широтѣ будетъ полъ градуса, ошибка въ долготѣ будетъ также половина предыдущей разности долготы; ежели $\frac{1}{4}^\circ$, то ошибка въ долготѣ будетъ также четверть предыдущей; и такъ далѣе.

Примѣчаніе. Когда наблюденіе будетъ сдѣлано близъ меридіана, тогда при выборѣ широтъ надобно наблюдать слѣдующее правило: ежели широта и склоненіе вѣтла то-гоже наименованія, и широта болѣе склоненія, то болѣе

шая изъ двухъ широтъ, взятыхъ въ вычисленіе, не должна превосходить суммы склоненія и зенитальнаго разстоянія; еслиже склоненіе болѣе широты, каждая изъ двухъ высотъ должна быть болѣе разности склоненія и зенитальнаго разстоянія; и если, наконецъ, широта и склоненіе разныхъ наимеовацій, каждая изъ широтъ должна быть менѣе разности зенитальнаго разстоянія и склоненія. *

П р и м ѣ р ъ .

Въ счислимой широтѣ $46^{\circ} 20'$, которая можетъ имѣть ошибку до 10 миль, произведены надъ солнцемъ наблюденія, изъ которыхъ оказалась:

1. Истинная высота центра солнца $12^{\circ} 10'$, и солнце было видимо къ SO.

2. По замѣченному моменту наблюденія на хронометръ, который повѣренъ относительно Парижскаго меридіана, нашли, что въ это время въ Парижѣ было $10^{\text{ч}} 11' 5''$ средняго времени, и на это время, по мѣсяцеслову, опредѣлили склоненіе солнца $23^{\circ} 22' \text{ S}$.

3. Счислимая широта $46^{\circ} 20'$, за соеѣдиня широты можно взять 46° и 47° .

4. Ищемъ, по обыкновенному способу, долготы двухъ точекъ А и А'. Вычисленіе производимъ по формулѣ:

$$\sin^2 \frac{1}{2} t = \frac{\cos. \frac{1}{2} s \sin. (\frac{1}{2} s - h)}{\sin. d \cos. \varphi}$$
 гдѣ φ , широта мѣста, h , высота солнца, d , разстояніе солнца до возвышеннаго полюса и $s = \frac{1}{2} (h + d + \varphi)$.

* Дѣйствительно, въ первомъ случаѣ если φ широта, δ склоненіе, t часовой уголъ и z зенитальное разстояніе, то

$$\cos z = \sin \varphi \sin \delta + \cos \varphi \cos \delta \cos t,$$

или

$$\cos z = \cos (\varphi - \delta) - \cos \varphi \cos \delta \sin^2 \frac{t}{2},$$

откуда $\cos z < \cos (\varphi - \delta)$

или $z > \varphi - \delta$

и $\varphi < z + \delta$.

Подобно докажемъ упомянутыя правила и для другихъ случаевъ.

Точка А, широта 46°

$h = 12^\circ 10'$		
$d = 113 \ 28$	L' Sin	0,03749
$p = 46 \ 0$	L' Cos	0,15823
$s = 171 \ 38$		
$\frac{1}{2}s = 85 \ 49$	L Cos	8,86301
$\frac{1}{2}s - h = 73 \ 39$	L Sin	9,98207
		<u>19,04080</u>

Ист. время $21^h 25' 9''$

Сред. вр. въ ист. полд. $23 \ 56 \ 23$

Сред. вр. на кор. $9 \ 21 \ 32$

Сред. вр. въ Пар. $10 \ 11 \ 05$

Долгота $0 \ 49 \ 33 = 12^\circ 23' 15'' W.$

Точка А', широта 47° .

$h = 12^\circ 10'$		
$d = 113 \ 28$	L' Sin	0,03749
$p = 47 \ 0$	L' Cos	0,16622
$s = 172 \ 38$		
$\frac{1}{2}s = 86 \ 19$	L Cos	8,80782
$\frac{1}{2}s - h = 74 \ 09$	L Sin	9,98317
		<u>18,99470</u>

Ист. время $21^h 33' 27''$

Ср. вр въ ист. полд. $23 \ 56 \ 23$

Сред. вр. на кор. $9 \ 29 \ 50$

Сред. вр. въ Пар. $10 \ 11 \ 05$

Долгота $0 \ 41 \ 15 = 10^\circ 18' 45'' W.$

На картѣ (черт. 1) по широтѣ 46° и долготѣ $12^\circ 23' 15'' W$, определяемъ точку А; и другую точку А', по широтѣ 47° и долготѣ $10^\circ 18' 45'' W$.

5. Точки А и А' соединимъ прямою АА', которая будетъ искомая параллель высоты. Она проходитъ чрезъ мѣсто судна и соответствуетъ почти NOtO, или точнѣе NO 58° . Продолжая эту линію, видимъ, что маякъ острова Уессана находится на ея продолженіи.

6. Истинный азимутъ солнца будетъ SO 32° , потому

что солнце было видимо между S и O и параллель высоты направлена на NO 58° .

7. Ошибка въ долготѣ, которая можетъ произойти отъ предполагаемой ошибки въ счислимой широтѣ $10'$, будетъ $20' 45''$. Дѣйствительно, разность широты между точками A и A' 1° и тогда разность между долготами этихъ точекъ $12^\circ 23' 15'' - 10^\circ 18' 45'' = 2^\circ 4' 30''$, а потому

$$1^\circ : 2^\circ 4' 30'' = 10' : X = 20' 45''.$$

Примѣчаніе 1.) Точку корабля можно опредѣлить на параллели высоты AA', только приблизительно, по счислимой широтѣ $46^\circ 20'$ въ точкѣ L. Разстояніе до предмета находящагося на перпендикулярѣ къ AA' можетъ быть извѣстно почти съ точностію, несмотря на погрѣшность въ счислимой широтѣ, на примѣръ, въ нашемъ случаѣ, мысъ Ортегалъ (въ Испаніи), находясь почти на перпендикулярѣ къ AA', отстоитъ отъ корабля на 180 миль. Между тѣмъ разстояніе до другихъ мѣстъ имѣетъ ошибку, которая происходитъ отъ невѣрности счислимой широты и вычисляется на глазомѣръ. На примѣръ, разстояніе точки L до Бреста 240 миль почти по направленію параллели высоты, а потому, положивъ по меридіану предполагаемую ошибку въ широтѣ $10'$, увидимъ, что эта погрѣшность будетъ соотвѣтствовать погрѣшности точки L на линіи AA' на 16 миль. И такъ разстояніе до Бреста 240 миль съ погрѣшностію 16 миль. Подобно на глазомѣръ вычисляется погрѣшность въ разстояніи и до другихъ мѣстъ.

Примѣч. 2.) Если назначенная параллель не проходитъ чрезъ портъ, въ которой идемъ, или чрезъ искомую землю, должно вымѣрить по какому-нибудь направленію разстояніе, на какое она проходитъ отъ порта и стать на линію ей параллельную въ измѣренномъ разстояніи, подобно тому какъ поступаютъ, когда хотятъ стать на одну широту съ какимъ-нибудь мѣстомъ. Напримѣръ, въ нашемъ случаѣ, Лорьенская гавань находится отъ параллели AA' на SO въ 80 миляхъ и на O въ 135 миляхъ, а потому, пройдя по направленію Lm на SO 80 миль, или

по направлению Ln на O 135, придетъ на параллель высоты mn , которая проходитъ чрезъ Лоревскую павань. Но если параллель высоты, на которой находится портъ, далеко отстоитъ отъ параллели высоты судна, какъ напр., въ нашемъ случаѣ, кратчайшее между ними разстояніе 78 миль, то лучше повторить наблюденіе, чтобъ пріискать другую параллель высоты gr , которая бы проходила ближе къ искомому порту.

Примѣчаніе 3.) Оба вычисленія часовыхъ угловъ можно повѣрить третьимъ вычисленіемъ, напрямѣрь съ счисленною широтою, или съ какою-нибудь промежуточною между взятыми. Третья точка L должна находиться или совершенно на линіи AA' , или почти на ней; въ противномъ случаѣ должна быть ошибка въ вычисленіи.

Задача 2.

Зная двѣ истинныя высоты солнца, соотвѣтствующія нѣмъ моменты на повѣренномъ хронометрѣ и счисленную широту, начертить на картѣ двѣ параллели высоты, точка пересѣченія которыхъ будетъ мѣсто корабля и указать на картѣ его широту, долготу и пр.

Правило.

1.) Назначимъ, какъ въ первой задачѣ, двѣ точки A и A' , параллели первой высоты (Черт. 2). Также назначимъ двѣ точки B и B' , параллели второй высоты, принимая склоненіе солнца и уравненіе времени, соотвѣтствующее этому второму моменту наблюденія.

2.) Соединимъ назначенныя точки прямыми AA' и BB' , которыя и будутъ двѣ искомыя параллели высотъ. Почти всегда эти линіи пересѣкнутся, если же этого не случится, то продолжимъ ихъ до встрѣчи, это обстоятельство можетъ быть тогда, когда соединяя широты, или же долготы, или слишкомъ малы или слишкомъ велики. Если эта встрѣча будетъ находиться далеко отъ назначен-

ныхъ точекъ, то, для ~~большей~~ точности, надобно повторить вычисленіе, взявъ другія сосѣднія широты къ широтѣ найденной точки встрѣчи. Определенная такимъ образомъ точка встрѣчи будетъ мѣсто судна, ежели наблюденія сдѣланы на одномъ мѣстѣ.

3. Ежели судно перемѣнило свое мѣсто въ промежутокъ между наблюденіями, что всегда имѣетъ мѣсто на морѣ, то уже точка встрѣчи R nebude мѣсто корабля при второмъ наблюденіи, и, очевидно, что для опредѣленія этого мѣста нужно между линіями AA' и BB' вмѣстить линію, соотвѣтствующую пройденному разстоянію по известному направленію, въ промежутокъ между наблюденіями. Для этого изъ точки R проведемъ линію RS по направленію генеральнаго курса и полагаемъ на ней разстояніе RS равное генеральному плаванію въ промежутокъ между наблюденіями, чрезъ точку S проведемъ прямую SL параллельно параллели первой высоты AA', то точка L будетъ мѣсто корабля при второмъ наблюденіи. Дѣйствительно проведя LK параллельно RS, LK означитъ вмѣщенное плаваніе въ промежутокъ между параллелями высотъ, на которыхъ находилось судно при наблюденіяхъ.

4. Другіе вопросы рѣшаются также какъ въ первой задачѣ.

Примѣръ.

Въ числимой широтѣ $36^{\circ} 30'$ N, когда склоненіе солнца было $23^{\circ} 27'$ S, истинная высота солнца утромъ была $20^{\circ} 23'$ и соотвѣтствующее время въ Парижѣ 0 ч. 54', вычисленное по хронометру. Послѣ полдня другая истинная высота солнца была $25^{\circ} 10'$ и среднее время въ Парижѣ 5 ч. 8' 34". Между наблюденіями прошли 25 миль на ON. Определить точку пришествія и вывести ея широту, долготу и др.

1.) Сосѣднія широты къ числимой, въ дѣлѣхъ градусахъ, 36° и 37° . Съ этими широтами вычисляемъ:

Первая высота $20^{\circ} 23'$

Точка А, широта 36°

$h =$	$20^{\circ} 23'$		
$d =$	$113 \quad 27$	$L' \sin$	$0,03744$
$\varphi =$	$36 \quad 0$	$L' \cos$	$0,09204$
$s =$	$169 \quad 50$		
$\frac{1}{2}s =$	$84 \quad 55$	$L \cos$	$8,94746$
$\frac{1}{2}s - h =$	$64 \quad 32$	$L \sin$	$9,95561$
			$19,03255$

Ист. время $21^{\text{ч}} 26' 40''$

Сред. вр. въ ист. полд. $23 \quad 58 \quad 20$

Сред. вр. на кор. $9 \quad 25 \quad 00$

Сред. вр. въ Пар. $12 \quad 54 \quad 00$

Долгота $3 \quad 29 \quad 0 = 52^{\circ} 15' 00'' \text{ W.}$

Точка А', широта 37°

$h =$	$20^{\circ} 23'$		
$d =$	$113 \quad 27$	$L' \sin$	$0,03744$
$\varphi =$	$37 \quad 0$	$L' \cos$	$0,09765$
$s =$	$170 \quad 0$		
$\frac{1}{2}s =$	$85 \quad 25$	$L \cos$	$8,90260$
$\frac{1}{2}s - h =$	$65 \quad 2$	$L \sin$	$9,95739$
			$18,99508$

Ист. время $21^{\text{ч}} 33' 22''$

Сред. вр. въ ист. полд. $23 \quad 58 \quad 20$

Сред. вр. на кор. $9 \quad 31 \quad 42$

Сред. вр. въ Пар. $12 \quad 54 \quad 0$

Долгота $3 \quad 22 \quad 18 = 50^{\circ} 34' 30'' \text{ W.}$

Вторая высота $25^{\circ} 10'$

Точка В, широта 36°

$h =$	$25^{\circ} 10'$		
$d =$	$113 \quad 27$	$L' \sin$	$0,03744$
$\varphi =$	$36 \quad 0$	$L' \cos$	$0,09204$
$s =$	$174 \quad 37$		
$\frac{1}{2}s =$	$87 \quad 18 \quad 30''$	$L \cos$	$8,67174$
$\frac{1}{2}s - h =$	$62 \quad 8 \quad 30$	$L \sin$	$9,94764$
			$18,74769$

Ист. время	1ч 49' 27"
Ист. вр. въ ср. полд.	23 58 17
Сред. вр. на кор.	1 47 44
Сред. вр. въ Пар.	5 8 34
Долгота	3 20 50 = 50° 12' 30" W.

Точка В', широта 37°.

h =	25° 10'		
d =	113 27	L' Sin	0,03744
φ =	37 0	L' Cos	0,09765
s =	175 37		
$\frac{1}{2} s =$	87 48 30"	L Cos	8,58253
$\frac{1}{2} s - h =$	62 38 30	L Sin	9,94845
			18,66607

Ист. вр. на кор.	1ч 39' 28"
Ист. вр. въ сред. полд.	23 58 17
Сред. вр. на кор.	1 37 45
Сред. вр. въ Пар.	5 8 34

Долгота 3 30 49 = 52° 42' 15" W.

2. Означимъ четыре точки А, А', В, В' на картѣ (Черт. 2), по ихъ широтамъ и долготамъ. Соединимъ А и А', В и В' прямыми АА', ВВ'. Точка пересѣченія этихъ прямыхъ R, была бы мѣстомъ корабля при второмъ наблюдении, если бы онъ стоялъ неподвижно во время между наблюдениями, или, если бы путь его слѣдовалъ по параллели высоты АА', т. е. по линіи перпендикулярной къ вертикалу солнца во время первой высоты, потому что тогда корабль и при второмъ наблюдении находился бы на этой же прямой АА'.

Но такъ какъ корабль прошелъ 25 миль въ другомъ направленіи, то второе мѣсто уже не будетъ на АА', и должно отъ точки R провести линію RS по направленію курса на OtN и положить по ней плаваніе 25 миль.

Отъ точки S, гдѣ кончается плаваніе, проведемъ SL параллельно съ первою линіею АА'; на пересѣченіи ея съ ВВ', въ точкѣ L, будетъ мѣсто второго наблюдения. Эта пришедшая точка L, или мѣсто второго наблюдения, на-

ходится въ широтѣ $36^{\circ} 24' N$ и долготѣ $51^{\circ} 13' W$ отъ Парижа.

Проведя другую сторону KL параллелограмма, найдемъ мѣсто перваго наблюденія въ точкѣ K, и KL будетъ линія дѣйствительно пройденная въ промежутокъ между наблюденіями. AA' идетъ по направленію на NO 53° , слѣдовательно истинный азимуть солнца, во время перваго наблюденія, былъ SO 37° .

Разстояніе между параллелями AA' и SL будетъ поправка первой высоты, очевидно, что она равна $KL \sin RKL = 11'$, прибавочная, потому что корабль идучи на OtN приближался къ солнцу, *

Примѣчаніе I. Необходимо брать обѣ высоты на достаточномъ промежуткѣ, чтобы вертикалы или пеленги солнца образовали между собою довольно большой уголъ; высоты должны быть по возможности малы, или крайній мѣръ не слишкомъ велики.

Примѣчаніе II. На картѣ видны всѣ обстоятельства

* Такую поправку употребляютъ французы, въ обыкновенномъ способѣ опредѣленія широты по двумъ высотамъ и промежутку времени между наблюденіями, для приведенія первой высоты ко второму мѣсту наблюденія. Выраженіе этой поправки можно вывести слѣдующимъ образомъ: пусть Pz (фиг. а, черт. 2) меридіанъ перваго мѣста и z его зенитъ, Pz' меридіанъ втораго мѣста, котораго зенитъ z', S мѣсто солнца при первыхъ наблюденіяхъ, S' мѣсто солнца при вторыхъ наблюденіяхъ. Уголъ Pzz' будетъ курсъ, а zz' перпендикулярное разстояніе между наблюденіями; zS будетъ дополненіе измѣренной высоты h въ первомъ мѣстѣ, z'S дополненіе высоты H, какъ она была бы, еслибы въ тотъ же моментъ измѣрили высоту солнца во второмъ мѣстѣ; а потому $H - h = a$ будетъ приведеніе. Точкою S какъ полюсомъ, напечу малый кругъ z'b, будетъ $zb = zS - z'S = 90^{\circ} - h - 90^{\circ} + H = H - h = a$. Но въ треугол. zz'b имѣемъ $zb = zz' \cos z'zb$ или $a =$ (плаванію). Cos угла между курсомъ и азимутомъ при первомъ наблюденіи, въ нашемъ случаѣ Cos этого угла = $\sin RKL$, а потому $a =$ плаванію. $\sin RKL$. $H = h + a$, т. е. поправка прибавочная, и въ этомъ случаѣ уголъ между курсомъ и азимутомъ солнца менѣе 90° . Легко видѣть, что поправку надо будетъ вычитать, ежели уголъ между курсомъ и азимутомъ свѣтила будетъ болѣе 90° .

при приведеніи первой высоты ко второму мѣсту наблюденія. Напр., если курсъ, въ промежуткѣ между наблюденіями, составлялъ прямой уголъ съ азимутомъ солнца во время перваго наблюденія, тогда корабль не сходилъ бы съ параллели AA' и приведеніе первой высоты было бы нуль; еслибы корабль шелъ прямо къ солнцу, т. е. по азимуту его въ первое наблюденіе, или противу солнца, то приведеніе первой высоты было бы равно плаванію, въ первомъ случаѣ $+$ а во второмъ $-$.

Примѣчаніе III. Это приведеніе можно отнести къ первой высотѣ въ предыдущихъ вычисленіяхъ, и тогда получится вмѣсто параллели высоты AA' другая параллель, который LS есть только часть, а въ точкѣ пересѣченія L будетъ мѣсто втораго наблюденія. Но лучше дѣлать приведеніе на картѣ, чтобы вычислить два первые часовые угла немедленно послѣ перваго наблюденія, тогда послѣ втораго наблюденія останется только приискать четыре логарифма.

Впослѣдствіи мы употребимъ это приведеніе высоты, прежде, нежели приступимъ къ вычисленію часовыхъ угловъ, и найдемъ также широту и долготу, не проводя ни одной линіи на картѣ.

Примѣчаніе IV. Невѣрности въ опредѣленіи вышенайденной точки L , не столько происходятъ отъ невѣрности въ высотѣ и отъ дѣйствительной въ теоріи кривизны параллелей AA' и BB' , принимаемыхъ нами за прямые, (на практикѣ же кривизна эта ничтожна, особенно если высоты не велики), сколько отъ невѣрности курса и переплытаго разстоянія между наблюденіями. Почему опредѣленіе курса и переплытаго разстоянія должно быть по возможности точно.

З а д а ч а 3.

Извѣстны двѣ истинныя высоты солнца и соотвѣтствующіе имъ моменты на неповѣренныхъ часахъ. Опредѣлить широту мѣста. Положимъ, что бывшіе въ предшествующей задачѣ моменты въ Парижѣ, означаютъ моменты наблюде-

вій на неповѣренныхъ часахъ. Произведя вычисленіе, какъ въ предыдущемъ случаѣ, получимъ для точекъ А и А', $52^{\circ} 15' 0''$ W и $50^{\circ} 34' 30''$ W, долготы отъ неопредѣленнаго меридіана, время котораго показываютъ часы; разность между ними, $52^{\circ} 15' 0'' - 50^{\circ} 34' 30'' = 1^{\circ} 40' 30''$, будетъ разстояніе точки А' отъ точки А по долготѣ къ О. Подобно для точекъ В и В' получимъ долготы $50^{\circ} 12' 30''$ W и $52^{\circ} 42' 15''$ W, и $2^{\circ} 29' 45''$, разстояніе по долготѣ точки В' отъ точки В къ W. Наконецъ разстояніе точки В отъ точки А будетъ $2^{\circ} 2' 30''$ къ О. После этого взявъ произвольный меридіанъ, и назначивъ на немъ точку въ широтѣ 36° примемъ ее за точку А, отъ этого меридіана по долготѣ къ О возьмемъ $1^{\circ} 40' 30''$ и проведемъ меридіанъ, возьмемъ на немъ точку въ широтѣ 37° , которая будетъ А'. После сего, отъ взятаго сначала меридіана точки А, возьмемъ $2^{\circ} 2' 30''$ къ О, по долготѣ, и проведемъ меридіанъ, положимъ широту 36° , получимъ точку В; отъ меридіана точки В взявъ меридіанъ отстоящій по долготѣ на $2^{\circ} 29' 45''$ къ W и на немъ точку въ широтѣ 37° , получимъ точку В'. Опредѣливъ эти четыре точки, проводятъ по прежнему прямыя АА', и ВВ', которыхъ пересѣченіе R будетъ на параллели широты корабля, если онъ стоялъ неподвижно; въ противномъ случаѣ, вмѣсто точки R, опредѣляется, подобно какъ предъ симъ показано, точка L, находящаяся на параллели широты втораго мѣста наблюденія. Такимъ образомъ задача объ опредѣленіи широты посредствомъ двухъ высотъ рѣшается проще, чѣмъ обыкновенно употребляемыми способами.

Примѣчаніе. При опредѣленіи мѣста судна, по способамъ, изложеннымъ во 2-й и 3-й задачѣ, нельзя ожидать вѣрности: 1-е. когда разность азимутовъ свѣтила при обѣихъ наблюденіяхъ близка къ 0° или 180° , потому что тогда параллели высоты, пересѣкаясь между собою весьма косвенно, не могутъ съ точностію опредѣлить точку пересѣченія, которая означаетъ мѣсто судна. 2-е.) Когда одна или обѣ высоты близки къ 90° , потому, что

тогда параллель высоты нельзя принять за прямую линию.

Задача 4.

Не дѣлая чертежа на картѣ, опредѣлить широту мѣста.

1.) Приведемъ первую высоту къ мѣсту второго наблюденія, по таблицамъ разностей широтъ и отшествія. Для этого уголъ, заключенный между курсомъ корабля и азимутомъ солнца при первомъ наблюденіи, примемъ за курсъ; когда этотъ уголъ болѣе 90° , то вычтя его изъ 180° принимаемъ за курсъ; потомъ для этого курса и плаванія между наблюденіями, опредѣлимъ по таблицамъ соотвѣтствующую разность широты, которая будетъ приведеніе, или поправка; эту поправку надо придать, ежели уголъ между курсомъ и азимутомъ менѣе 90° , а въ противномъ случаѣ вычестъ изъ первой высоты, чтобы получить высоту приведенную ко второму мѣсту наблюденія.

2.) Возмемъ, какъ во второй задачѣ, двѣ сосѣднія широты къ счислимой, потомъ, по одной изъ принятыхъ широтъ по склоненію свѣтила, по приведенной первой высотѣ и по второй, вычислимъ среднее время точекъ А и В и возмемъ разность. Точно также вычислимъ по другой широтѣ, среднее время точекъ А' и В' и возмемъ разность.

3.) Опредѣлимъ промежутокъ между наблюденіями. Если случится, что одна изъ вышенайденныхъ разностей равна промежутку между наблюденіями, то широта, соотвѣтствующая этой разности, будетъ равна искомой; но подобный случай чрезвычайно рѣдко встрѣчается. Если одна изъ вышенайденныхъ разностей будетъ болѣе, а другая менѣе промежутка, то искомая широта будетъ заключаться между взятыми; если же обѣ разности или болѣе или менѣе промежутка, то искомая широта вѣдъ предѣловъ взятыхъ широтъ; въ обоихъ этихъ случаяхъ искомая широта опредѣляется пропорціональнымъ правиломъ, какъ увидимъ въ примѣрѣ.

Примѣръ.

Возмемъ примѣръ изъ 2 задачи; въ немъ солнце при первой высотѣ было наблюдаемо на SO 37° и курсъ былъ OtN. Приведеніе первой высоты ищемъ съ аргументами: курсъ 64° и плаваніе 25 миль, находимъ разность широты $11'$, которая будетъ приведеніе прибавочное. И такъ приведенная первая высота будетъ $20^\circ 23' + 11' = 20^\circ 34'$. Съ этою высотой и со второю $25^\circ 10'$, опредѣляемъ среднія времена точекъ A, B, A', B', какъ въ примѣрѣ 2-й задачи.

Широта 36° .

Точка A, высота $20^\circ 34'$	Точка B, высота $25^\circ 10'$
Ср. время на кор. $9^h 26' 23''$	Сред. вр. на кор. $1^h 47' 44''$

Широта 37° .

Точка A', высота $20^\circ 34'$	Точка B', высота $25^\circ 10'$
Ср. время на кор. $9^h 33' 10''$	Сред. вр. на кор. $1^h 37' 45''$

Промежутокъ между наблюденіями

$$I = 5^h 8' 34'' - 0^h 54' 0'' = 4^h 14' 34''.$$

И такъ:

Для широты 36°	Для широты 37°
A = $9^h 26' 23''$	A' = $9^h 33' 10''$
B = $1^h 47' 44''$	B' = $1^h 37' 45''$
разн. $\begin{array}{r} 4 \\ 21 \\ 21 \end{array} > 1$	раз. $\begin{array}{r} 4 \\ 4 \\ 35 \end{array} < 1^*$

Одна изъ найденныхъ разностей болѣе, другая менѣе промежутка I, это показываетъ, что искомая широта заключается между взятыми широтами: 36° и 37° и ближе къ первой, потому что разность для первой ближе къ промежутку, чѣмъ разность для второй широты. Чтобъ опредѣлить искомую широту, надобно найти на сколько широта должна измѣниться, когда разность измѣнится на

* Мы употребляемъ разности между средними временами для сравненія съ промежуткомъ между наблюденіями, а въ подлинникѣ употреблены разности часовыхъ угловъ, что намъ кажется несправедливо, потому что промежутокъ между наблюденіями выраженъ въ среднемъ времени.

столько, что сдѣляется равна промежутку; для этого беремъ

шир. 36° , разн. $4^{\circ} 21' 21''$

шир. 37° , разн. $4 \quad 4 \quad 35$

Измѣн. шир. 1° , измѣн. разн. $16' 46''$,

шир. 36° , разность $4^{\circ} 21' 21''$

шир. иск= φ , промежутокъ $4 \quad 14 \quad 34$

Изм. шир. $\varphi - 36^{\circ}$, измѣн. разн. $6' 47''$;

И такъ:

$$16' 46'' : 1^{\circ} = 6' 47'' : \varphi - 36^{\circ}; \varphi = 36^{\circ} + 6' 47'' \frac{1^{\circ}}{16' 46''} \\ = 36^{\circ} 24' 16''$$

Примѣчаніе. Если моменты наблюденія были замѣчены на часахъ, которые не повѣрены, но довольно правильно идутъ, то можно опредѣлить одну только широту. Но если эти моменты были замѣчаемы на повѣренномъ хронометрѣ, тогда легко опредѣлить и долготу мѣста. Для точекъ А и А' или В и В' вычисливъ среднія времена, находимъ разности долготы этихъ точекъ.

Изъ 2-й задачи извѣстны среднія времена въ Парижѣ, именно въ моментъ перваго наблюденія $12^{\circ} 54' 0''$. Следовательно долгота точки А $= 12^{\circ} 54' 0'' - 9^{\circ} 26' 23'' = 3^{\circ} 27' 47'' = 51^{\circ} 54' 15''$ W; долгота точки А' $= 12^{\circ} 54' 0'' - 9^{\circ} 33' 10'' = 3^{\circ} 20' 50'' = 50^{\circ} 12' 30''$ W. И такъ:

А. шир. 36° , дол. $51^{\circ} 54' 15''$

А'. шир. 37° долг. $50 \quad 12 \quad 30$

изм. шир. 1° , изм. дол. $1^{\circ} 41' 45''$

точка А... шир. 36° , долгота $51^{\circ} 54' 15''$

искомая точка, шир. $36^{\circ} 24' 16''$, долг. искомая $= L$

измѣн. шир. $24' 16''$, изм. долг. $51^{\circ} 54' 15'' - L$

$1^{\circ} : 1^{\circ} 41' 45'' = 24' 16'' : 51^{\circ} 54' 15'' - L$,

откуда

$$L = 51^{\circ} 54' 15'' - 24' 16'' \frac{1^{\circ} 41' 45''}{1^{\circ}}$$

$= 51^{\circ} 13' 6''$ W, долгота мѣста втораго наблюденія, отъ Парижа.

Вычисленіе для опредѣленія поправокъ широты и долготы точки А, можно расположить слѣдующимъ образомъ:

0° 16' 46" L	6,9974				
1° 0 0 L	3,5563	 L	6,4437	
6 47 L	2,6096		1° 41' 45" L	3,7857	
0° 24' 16" ∞	3,1633		3,1633	
шир. А. 36°			0° 41' 10" ∞	3,3927	
шир. 2-го мѣс. 36° 24' 16° N			51 54 15 Долг. А.		
			51 13 5 W Долг. 2-го м.		

Въ подлинникѣ, при этомъ вычисленіи, употреблены пропорціональныя логарифмы, которые помѣщаются въ морскихъ таблицахъ и облегчаютъ вычисленіе; мы употребили обыкновенныя логарифмы, къ которымъ наши мореплаватели болѣе привыкли; впрочемъ, кто имѣетъ таблицы съ пропорціональными логарифмами, тому советуемъ ихъ употреблять при вычисленіяхъ подобнаго рода, гдѣ входящія въ вычисленіе величины не превосходятъ или 3° или 3ч.

6. 6.

—

ПОДНЯТІЕ ПАРОХОДА

ENTERPRISE (ПРЕДПРИИМЧИ ВЪЙ),

ЗАТОНУВШАГО У КРОНШТАТА.

—

Въ Сентябрѣ 1848 года, отъ постоянно и продолжительно дувшихъ восточныхъ вѣтровъ, вода въ Кронштатѣ стояла необыкновенно низко; 1-го Октября была

она на 2 фута ниже средняго уровня. * Въ полдень того числа, желѣзный пароходъ Enterprise (г-на Балашова), идучи съ пассажирами изъ С. Петербурга въ Кронштатъ, при углубленіи на 4 фута, ударился о подводный камень, саженьхъ во ста отъ пристани, къ которой пристають частные пароходы, у восточной стороны Кронштата. Ударъ былъ такъ легокъ, что кромѣ шкипера, стоявшаго на козуховомъ мостикѣ, и машиниста, бывшаго въ машинѣ, никто изъ пассажировъ того не замѣтилъ. Въ это время, саженьхъ въ сорока отъ той же пристани, стоялъ на мели, почти поперегъ фарватера, пароходъ Звѣзда (г. Берда). Шкиперъ Энтерпрейза, чтобы обойти этотъ пароходъ, взялъ курсъ лѣво; но едва миновалъ онъ его, какъ и самъ сталъ на мель. Усилія машины снять пароходъ съ мели, были напрасны.—Пассажиры и кладъ свезены были на берегъ. Въ пароходѣ оказалась течь, и менѣе чѣмъ въ два часа, трюмъ наполнился водою. Еще до этого, вскорѣ послѣ удара о камень, машинистъ замѣтилъ прибыль воды, стремившейся, какъ ему казалось, съ правой стороны носовой части парохода. По этому заключили, что пароходъ имѣетъ пробойну съ правой стороны.

Пять дней не было принято никакихъ мѣръ къ поднятію Энтерпрейза. Въ продолженіе этого времени вода возвысилась, и покрыла пароходъ до нижняго козуховаго бимса, такъ что въ каютахъ доходила она до полупортиковъ или каютныхъ оконъ. Къ вечеру 5-го Октября подведены къ пароходу два флашкоута, съ устроенными на нихъ машинами для подъема тяжестей; на одномъ изъ нихъ былъ и водолазный колоколъ. Одинъ флашкоутъ поставленъ съ правой, а другой съ лѣвой стороны парохода. 6-го числа, при тихомъ восточномъ вѣтрѣ, задѣлали наглухо всѣ каютные полупортики, законопатили и залили ихъ смолою. Подъ переднюю часть парохода подвели два цѣп-

* По журналамъ, наибольшее ея пониженіе въ Кронштатѣ было въ этотъ день 2 фута $2\frac{1}{2}$ дюйма ниже ординарной, а въ С. Петербургѣ, въ гребномъ портѣ, 2 фут. 3 дюйма.

ные грунта, въ $2\frac{1}{2}$ дюйма толщиною, взятые вдвое; первый грунтъ отстоялъ отъ штевня на 15 футъ или нѣсколько болѣе, второй на 18 футъ отъ перваго. Этими грунтами, посредствомъ машинъ, подняли носовую часть парохода на $1\frac{1}{2}$ фута отъ дна моря. Тогда водолазъ, въ маломъ колоколѣ, осмотрѣлъ правую сторону парохода, гдѣ предполагали пробойну, но вся эта сторона была цѣла. Перейдя на лѣвую сторону, водолазъ нашелъ, въ 12 футахъ отъ штевня, у одного изъ желѣзныхъ листовъ, составляющихъ дно парохода, нижній уголъ оторваннымъ и весь листъ смятымъ, такъ, что тутъ образовалась пробойна съ полъ-фута въ квадратѣ.—На ночь пароходъ оставленъ на грунтахъ. 7-го числа еще разъ вся подводная часть тщательно осмотрѣна; и какъ поврежденій болѣе не оказалось, то приступили къ задымыванію пробойны: изъ досокъ въ 2 дюйма толщиною, сдѣлали щитъ въ 2 квадратные фута; доски щита скрѣпили между собою шпунтами, съ одной стороны намазали смолою и покрыли войлокомъ; въ срединѣ щита сдѣлана дыра, около $1\frac{1}{2}$ д. въ діаметрѣ; въ нее продернуть тросъ $4\frac{1}{2}$ дюйма толщиною и 20 сажень длиною; на концѣ троса, съ чистой стороны щита, сдѣланъ кнопъ, который плотно закрылъ дыру въ щитѣ. Свободный конецъ троса пропустили съ наружной стороны парохода въ пробойну, и выведя чрезъ люки на палубу, туго натянули на брашпиль. Такимъ образомъ щитъ, мягкою своею стороною, плотно закрылъ пробойну. Тогда стали откачивать воду изъ парохода; къ полуночи оставалось ее въ трюмѣ не болѣе $1\frac{1}{2}$ фута, и пароходъ совершенно поднялся.

Утромъ въ 8 часовъ нашли пароходъ опять затонувшимъ, и какъ въ эту ночь, отъ занаднаго вѣтра, вода очень прибыла, то и покрыла она всю верхнюю палубу парохода. Всѣ усилія снова отлить воду, оставались напрасными. Водолазъ, посланный осмотрѣть пробойну, нашелъ, что щитъ сдвинутъ съ мѣста и пробойна открыта. Это случилось, вѣроятно отъ того, что пароходъ, находясь на свободѣ, и имѣя, хотя небольшое движеніе, терся объ

ослабѣвшіе грунты. Тотчасъ же посадили щитъ по прежнему на пробойну; но откачивать воду было нельзя, потому что она покрывала тогда весь пароходъ до привального бруса, у котораго также полагали значительную течь.

Во весь слѣдующій день, когда вода нѣсколько упала, съ трудомъ отлили ее изъ парохода, только на $2\frac{1}{2}$ фута: болѣе она не убѣгала. Это дало поводъ думать, что или пробойна задѣлана не плотно, или есть еще другія мѣста течи. Чтобы устранить опасенія, прорубили верхнюю палубу надъ самою пробойною, и чрезъ этотъ новый люкъ наложили на пробойну, снаружи, нѣсколько рядовъ войлока, и прижали его къ обшивкѣ парохода баластинами и упорками, подходившими подъ верхній бимсъ; а снаружи подвели подъ всю носовую часть парохода парусъ. Послѣ этого отливка воды пошла успѣшно. 11-го числа весь трюмъ осушенъ, пароходъ снятъ съ мели и подведенъ къ пристани, а на слѣдующій день онъ ушелъ подъ парами въ С. Петербургъ для окончательнаго исправленія.

Пароходъ Enterprise построенъ въ Шотландіи, и, по словамъ одного изъ опытныхъ корабельныхъ Инженеровъ нашихъ, построенъ *легко*. Въ 1844 году купленъ онъ г. Балашевымъ. Въ 1846 году, также какъ и нынѣ, былъ поврежденъ. Такія двѣ *операци*и, при слабомъ крѣпленіи корпуса, не обѣщаютъ Энтерпрейзу многолѣтія. Нельзя однако не отдать справедливости прочной столярной работѣ внутренней отдѣлки этого парохода: отъ десятидневнаго пребыванія его подъ водою, ни на одномъ щитѣ каютныхъ переборокъ незамѣтно было ни малѣйшей трещины, и всѣ двери затворялись такъ же плотно, какъ новыя.

Я былъ постороннимъ зрителемъ подъема Энтерпрейза, и замѣчая по возможности всѣ подробности этихъ работъ, полагаю, что еслибъ при началѣ работъ были подведены бочки съ грунтами подъ кормовую часть и средину парохода, то, по поднятіи носовой его части, корма

ментѣ бы пострадала отъ тяжести перелившейся въ нее воды, а середина, на которой лежитъ вся тяжесть машины, не подверглась бы опасности перелома, или крайней мѣрѣ *надсадкѣ*; тогда и весь пароходъ поднялся бы выше, чрезъ что задѣлка пробонны была бы сподручнѣе, и слѣдовательно можно бы избѣжать вторичнаго потопленія парохода, въ ночи на 8 октября.

Желательно бы видѣть, при подобныхъ случаяхъ, приложеніе описаннаго въ 8 книжкѣ Сборника «способа Джона Мильна»: такъ ли легко и скоро поднимаются имъ затонувшія суда, какъ объ этомъ пишутъ?

А . . ЕЙ. Е . . ВЪ.

=

ДВОРЕЦЪ ПЕТРА ВЕЛИКАГО

ВЪ АСТРАХАНИ.

—

Только сто двадцать шесть лѣтъ прошло съ того года, какъ Петръ Великій посѣтилъ Астрахань, а дворца, гдѣ онъ жилъ, давно уже и слѣдовъ нѣтъ; даже не знаютъ опредѣлительно, гдѣ стоялъ этотъ дворецъ. Есть преданіе, будто Петръ оставилъ Астраханцамъ «на память» свою палку, но и палка пропала....

Слѣдующія указанія мѣста, гдѣ стоялъ дворецъ Петра Великаго въ Астрахани, конечно, будутъ любопытны нашимъ Каспійскимъ морякамъ, и можетъ быть, вызовутъ ихъ на дальнѣйшія розысканія.

Полуразвалившіяся стѣны теперешняго «Кремля», обнимающія возвышенность въ западной части города, (треугольникомъ, въ обмѣрѣ до 1½ версты), внутри которыхъ

нынѣ находятся только Соборъ, упраздненный Троицкій монастырь, архіерейскій домъ, казарма, гауптвахта, погребъ, да въ Никольской башнѣ церковь Св. Николая, — въ 1722 году заключала въ себѣ главнѣйшую часть города: кромѣ Собора, Троицкаго монастыря и Никольской церкви, — всѣ эти строенія каменные, — здѣсь были еще деревянныя церкви: Воскресенія и Іоанна Богослова, присутственные мѣста, разные магазины, и множество частныхъ домовъ, большею частію бѣдненькихъ. Съ одной стороны (съ восточной), къ Кремлю примыкалъ «Бѣлый городъ,» (длиною на 1 версту, шириною на $\frac{1}{2}$), обнесенный такими же, какъ и Кремль, каменными стѣнами, — которыхъ теперь и слѣдовъ нѣтъ; а съ другой (западной), гдѣ теперь обширная застроенная низменность, почти подъ самыми стѣнами Кремля, протекала Волга. Къ южной стѣнѣ Кремля примыкала каменная же крѣпостца — «Житный дворъ,» а за нею, гдѣ теперь адмиралтейство, стоялъ Сретенскій «Долбиловъ» монастырь, и вокругъ него монастырскіе огороды. Отсюда къ востоку, или по южную сторону Бѣлаго-города, гдѣ нынѣ широкій, тѣсно обстроенный каналъ соединяетъ Волгу съ ея притокомъ Кутумомъ, — были болотистые солончаки; а съ сѣверной стороны Бѣлаго-города, протекалъ тотъ же протокъ Кутумъ, теперь едва не высохшій, а тогда судоходный. Въ городѣ было уже довольно много нагромождено строеній, нѣсколько церквей, Спасскій монастырь, и за восточною стѣною другой монастырь, Іоанновскій; вокругъ города пустыри и болота, юрты татаръ и кибитки калмыковъ, мѣстами сады, огороды, рыболовные станы и кое-гдѣ одиноко стоящіе дома и церкви.... Все это, за исключеніемъ немногихъ возвышенностей, затоплялось въ весеннее половодіе *.

Приготовляя Государю помѣщеніе въ Кремлѣ, тогдаш-

* Мы не имѣемъ тогдашняго, современнаго описанія Астрахани, и потому настоящій очеркъ составили по описанію Гмелина 1770 года, по разнымъ рукописнымъ и печатнымъ планамъ, и по многимъ изысканіямъ о времени сооруженія городскихъ зданій.

шій губернаторъ А. П. Волюнскій былъ принужденъ нѣсколько очистить эту крѣпость отъ натѣсненныхъ въ ней зданій; и потому, двѣ деревянные церкви—Воскресенская и Богословская—перенесены на другія мѣста, за Кремль, и многіе домишки разломаны. Дворецъ построили подлѣ Никольскихъ воротъ, трехъ-этажный, деревянный. *

Тогда же былъ построенъ для Государя и другой дворецъ, загородный, на рѣкѣ Кутумѣ, нѣсколько выше того мѣста, въ которомъ (по плану 1809 г.) впадаетъ въ него рѣка Кріуша; близъ того мѣста, гдѣ потомъ стояли гарнизонныя лазареты, былъ садъ армянина Калустова и мыльный заводъ. Этотъ дворецъ былъ двухъ-этажный. **

Императоръ, вмѣстѣ съ Императрицею, прибыли въ Астрахань 15 Іюня 1722 года, совершивъ путь, отъ самой Москвы, по водѣ, на 18-ти весельномъ *стругѣ*. Въ свитѣ Его были: генералъ-адмиралъ графъ Апраксинъ, тайный совѣтникъ графъ Толстой, Молдавскій господарь Кантемиръ, кабинетъ-секретарь Макаровъ, капитаны: Госелеръ, Вильбоа, Верденъ, и мн. др. За Государемъ слѣдовала большая флотилія ластовыхъ судовъ и лодокъ, на которыхъ шли нѣкоторые изъ полковъ, назначенныхъ въ Персидскій походъ. Войско было поставлено лагеремъ по рѣкѣ Кутумѣ ***. 18 Іюля, Императоръ и Его супруга, вмѣстѣ съ частію войска, отправились моремъ къ Пер-

* Рукопись: «Жизнеописаніе Астраханскихъ архіереевъ», извѣстная въ Астрахани многимъ любителямъ старины, писанная не знаю кѣмъ, по документамъ (какъ видно изъ ссылокъ) Соборнаго и Монастырскаго архивовъ, и доведенная до 1805 года.—Жизнеоп. Епископа Іоакима.

** Тамъ-же, и письмо капитана Шишкина графу И. Г. Чернышеву, 1785 года—въ Главн. Морск. архивѣ.—Шишкинъ писалъ по разсказу 80-лѣтняго старика полковника Копытовскаго.

Довольно давно оставивъ Астрахань, не могу припомнить указанную здѣсь мѣстность, не знаю кто тамъ владѣльцы, и что за строенія теперь. По плану 1809 (въ атласѣ Г. Колодкина) тутъ назначенъ кожевенный заводъ (98) и кругомъ сады.

*** Опис. Касп. моря по журн. Саймонова, Миллера, 1763 г., и Собр. писемъ Петра I, Ч. III, стр. 313.

индскимъ берегамъ; счастливо совершили этотъ послѣдній, въ жизни Петра, походъ, почти безъ бою пріобрѣтя значительную часть Каспійскаго поморья; возвратились 4 октября, и 6 ноября выѣхали изъ Астрахани.

Никакихъ подробностей не дошло до насъ объ этомъ двухъ-мѣсячномъ пребываніи въ Астрахани Великаго Государя; сохранилось лишь нѣсколько писемъ и указовъ....

Въ Кремлевскомъ дворцѣ, по отъѣздѣ Государя, стали помѣщаться астраханскіе губернаторы; въ 1770 году, этотъ дворецъ уже обветшалъ, и въ немъ содержались только губернаторскія канцеляріи; потомъ, вѣроятно, его сломали; потомъ и забыли, что былъ тутъ дворецъ... * Загородный дворецъ былъ сломанъ въ семидесятихъ годахъ, губернаторомъ Бекетовымъ, и мѣсто подарено имъ его племяннику; тотъ-же продалъ это мѣсто армянину Калустову, за 1560 рублей. Капитанъ Шишкинъ, изъ письма котораго (1785 г.) мы заимствовали эти свѣдѣнія **, говорить: «жаль мнѣ, что такое хорошее мѣсто досталось въ армянскія руки, которое-бъ надлежало хранить для памяти столь великаго человѣка....»

Жаль, повторимъ мы, что наши равнодушные прадѣды такъ мало сохранили для насъ памятниковъ великаго преобразователя; жаль, что мы, равнодушные потомки, не трудимся отыскивать и того, что сохранено для насъ.

А.А. СМ.

=

* Путеш. Гмелина, II, 133, и рукопись: «Жизнеоп. Астр. ахиреевъ.» Только у Гмелина, этотъ домъ (Гмелинъ ничего не упоминаетъ о дворцѣ) названъ *двухъ-этажнымъ*.

** См. примѣчаніе 2 на предшествующей страницѣ.

ШКУНА ОПЫТЪ,

ЯХТА Г. ГЛАВНАГО КОМАНДИРА КРОНШТАТСКАГО ПОРТА.

Теоретическій чертежъ шкуны Опытъ, равно размѣреніе рангоута и парусности проэктированы г. контръ-адмираломъ Фонъ Шанцомъ въ 1845 году.

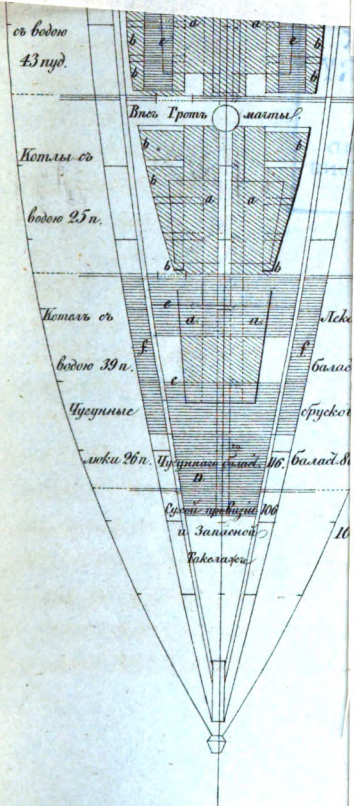
Съ разрѣшенія высшаго начальства, шкуна Опытъ построена въ S-мъ докѣ, въ Кронштадтѣ, въ продолженіе шести мѣсяцевъ, кондукторомъ корпуса корабельныхъ инженеровъ Петровымъ, изъ членовъ разобраннаго фрегата Александра, съ добавкою новаго лѣса для палубы и наружной обшивки. Фрегатъ Александра спущенъ на воду въ Архангельскѣ, въ 1827 году, мая 27 числа, и по прибытіи въ Кронштадтъ, отправленъ былъ въ Средиземное море въ 1828 году, возвратился въ 1830 году, и прослуживъ послѣ того въ Балтійскомъ морѣ, введенъ въ каналъ въ 1844 году, удостоенъ комиссіею въ разборъ въ 1845 году, и наконецъ остатки стараго фрегата преобразились въ новую шкуну.

Всѣ наборныя деревья, взятые съ фрегата, имѣли сквозныя болтовья дыры и были задѣланы нагелями, предвѣрительно вымазанными жидкой смолой.

Находившись при постройкѣ и вооруженіи шкуны, считаю долгомъ сообщить нѣкоторыя объ ней подробности, во многихъ отношеніяхъ совершенно несходствующія ни съ военными мелкими судами и ни съ одной изъ яхтъ, купленныхъ членами Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ-Клуба въ Англіи.

Размѣренія яхты слѣдующія:

	фут.	дюйм.
Длина по грузовой WL между шпунтами . . .	67	—
Длина по палубѣ	71	—



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

R

L

Ширина съ обшивкою	19 ф. 6 д.
Глубина нитрюма отъ лимбербортовъ до верхней кромки бимсовъ по срединѣ	8 —
Главный киль въ правкѣ на срединѣ	10
Къ носу и кормѣ утоняется до	7
И имѣетъ погибъ на срединѣ внизъ	2
Форъ и ахтеръ-штевни въ правкѣ въ верхнихъ концахъ	11

Наборныя деревья шпангоутовъ всѣ парныя, каждая половина въ правкѣ 5 дюймъ, шпаци 8 $\frac{1}{4}$ дюймъ, разстоянія между серединою шпангоутовъ 18 $\frac{1}{4}$ дюймъ.

Прямыхъ шпангоутовъ 35, поворотныхъ, кормовыхъ и носовыхъ 11, которые по лекалу у киля 9 дюйм., у палубы 3 $\frac{3}{4}$ дюйм.

Кильсонъ, кромѣ нарѣзки на флортимберсы, имѣетъ квадратной толщины 10 дюйм.

Наружная обшивка отъ киля и выше грузовой WL, толщиной 2 $\frac{1}{2}$ дюйм., а около планширя, въ 3-хъ поясахъ, утоняется до 2-хъ дюймовъ. Ширина обшивныхъ досокъ у планширя 4 дюйм., и къ килю постепенно увеличивается, доходя до 7 дюйм. Шпунтовой поясъ шириною 8 дюйм., толщиной при шпунтѣ 2 $\frac{3}{4}$ дюйма. Число всѣхъ поясовъ на каждой сторонѣ 34.

Планширь глухой толщиной 2 $\frac{3}{4}$ дюйма, имѣетъ снаружи карнизъ. Планширь верхній толщиной 2 $\frac{1}{2}$ дюйм., шириною 7 дюйм.

Между ними фалшбортная обшивка шириною 4 дюйма.

Первая доска отъ нижняго планширя толщиной 1 $\frac{1}{2}$ дюйм., слѣдующая 1. дюймъ, а остальные $\frac{3}{4}$ дюйма.

Ватеръ-вейсъ шириною 9 дюйм., толщиной 5 дюйм., кромѣ нарѣзки на бимсы 1 $\frac{1}{2}$ дюйма; бимсы въ правкѣ 7 дюйм., а по лекалу 5 $\frac{1}{2}$ д., у люковъ, равно спереди и сзади матъ 7 $\frac{3}{4}$ д.; они врѣзаны на клямсы 1 $\frac{1}{2}$ дюйм. Погибъ бимсовъ на срединѣ 5 дюйм., полубимсы шириною 5 $\frac{1}{2}$, толщиной 4 дюйма.

Клямсы состоятъ изъ двухъ поясовъ, связанныхъ въ замки; верхняя кромка толщиной 3 $\frac{1}{4}$ дюйм., нижняя 2 $\frac{1}{2}$

дюйм., ширина 15 дюйм. Привальный брусъ вѣзанъ на бимсы $1\frac{1}{4}$ дюйм., шириною $8\frac{1}{2}$ дюйм., толщиною при клямсѣ $4\frac{1}{2}$ дюйм., а другая кромка 3 дюйма.

Палубныя доски шириною $3\frac{1}{8}$ дюйм. по срединѣ; онѣ вѣзаны на бимсы 1 дюйм.; около люковъ по два пояса проходятъ съ парѣзкою, а у борта вѣзаны на бимсы по три пояса; для прочтѣйшаго соединенія бимсовъ съ бортами они имѣютъ горизонтальное болтовое крѣпленіе.

Палубныя доски насланы согласно съ погибью борта, выпрямляясь къ срединѣ судна. Этотъ родъ настилки палубныхъ досокъ избавляетъ отъ клиньевъ въ носовой и кормовой частяхъ, подвергающихъ палубу скорому гниенію. Всѣхъ поясовъ 68.

Пятерверсы мачтъ толщиною 8 дюйм., скрѣплены съ бимсами четырьмя желѣзными обоймами, а бимсы со стѣною судна вертикальными наугольниками; всѣхъ наугольника 12 фунтовъ.

Лимберборты изъ двухъ поясовъ, связанныхъ замками. Связные поясы, по стыкамъ набора, толщиною на срединѣ $2\frac{1}{2}$ дюйма. Между лимбербортами, связными поясами и клямсами, находится внутренняя обшивка, толщиною $1\frac{1}{4}$ дюйм., шириною 6 дюйм.

Все вообще крѣпленіе желѣзное; по форъ-штевню и фалшкню, во всю длину, идетъ желѣзная полоса, шириною 4 дюйм., толщиною $\frac{1}{2}$ дюйма.

Между полосою и мѣдными обшивными листами положенъ свинецъ въ $\frac{1}{16}$ дюйма толщины, для отвращенія разложенія желѣза отъ прикосновенія къ мѣди.

Стенсы мачтъ положены поперекъ судна, надъ кильсономъ, 9 дюйм. вышиною и 18 д. шириною.

Три главныхъ переборки на шкунѣ, по приказанію г. Главнаго Командира, состоятъ изъ двухъ рядовъ досокъ, положенныхъ крестообразно, скрѣпленныхъ съ бимсами и между собою костьюльковыми гвоздями; кромѣ того, по этимъ же перегородкамъ положены желѣзныя полосы, вертикально, скрѣпляющія верхніе бимсы съ килемъ. Крѣпленіе это не позволяетъ бимсамъ ни сѣсть, ни выпучиться,

въ морѣ препятствуетъ измѣненію боковъ судна, и малѣйшему движенію перегородокъ.

Руль на шкунѣ центральный, съ круглою головою.

Шкуна выведена изъ дока 1847 года 8 Октября, съ чугуннымъ лекальнымъ баластомъ 480 пудъ.

Погрузилась:

Ахтеръ-штевнемъ 7 фут. 2 дюйм.

Форъ-штевнемъ 4 — 4 —

Диферен. 2 фут. 10 дюйм.

Слѣдовательно, диферентъ шкуны, при спускѣ на воду, былъ уже почти настоящій, потому что изъ опыта оказался лучшимъ 3 фута.

Водоизмѣненіе (70,5 фунт.=вѣсу 1 куб. ф. воды)=4.986 пудовъ	куб. ф. д.	2829	53.
Площадь Г. WL квад. футъ		87324	
Площадь Ж		66.12	
Центръ величины ниже Г. W. L.		02.03	
Метацентръ выше Г. W. L.		4.32	
Центръ тяжести Г. WL впереди середины . .		0.24	
Центръ величины впереди середины Г. WL . .		0.24	
Ж Впереди середины Г. WL		3.30	
Ж впереди центра величины		3.06	
Диферентъ		2.6	
Оказался въ морѣ лучшимъ		3—	
Количество баласта въ пудахъ		586	пудъ.
Моментъ трехъ главныхъ парусовъ въ отношеніи Г. WL.		104800.	
Центръ парусности трехъ главныхъ парусовъ отъ Г. WL.		29	
Центръ парусности позади $\frac{1}{2}$ Г. WL.		6	
— — — — — центра велич.		6.24	
Площадь 3-хъ главныхъ парусовъ		3727	кв. ф.
Моментъ парусовъ		108070	
Фокъ-мачта отъ шпунта по Г. WL.		13	ф. 6 д.
Гротъ-мачта		41	
Обѣ мачты имѣють уклонъ на каждый футъ . 2.7			дюйм.

Длина гротъ-мачты отъ Г. WL.	66.	ф. д. 3.
Отъ Г. WL до степса.	4.	10.
Діаметръ.	—	14.
Длина фокъ-мачты отъ Г. WL.	65	6.
Отъ Г WL до степса	3.	8.
Діаметръ.	—	15.
Бушпритъ отъ шпунта	18	—
Діаметръ.	—	17.
Гикъ—длина	43.	9.
— діаметръ.	—	9.
Гротъ-стенга—длина	22	—
Діаметръ.	—	7.
Фоковой гасель	19	6.
Гротовой.	21	—

Чертежъ мидель-шпангоута и грузовой ватеръ-линіи, съ показаніемъ расположенія баласта, воды и провизіи, прилагается.

Вотъ элементы, могущіе дать довольно полное понятіе о шкунѣ.— Теперь слѣдуетъ перейти къ практическимъ подробностямъ, и я начну съ тѣхъ измѣненій, которымъ были слѣдствіемъ того, что шхуна получила назначеніе лхты, и потому неизбежно произошло отступленіе отъ первоначальнаго плана г. контръ-адмирала фонъ-Шанца, въ размѣщеніи баласта и груза, который, по назначенію его, долженъ помѣщаться отъ гротъ-мачты назадъ на 8 футовъ, а впередъ на 12, и того, занимать на срединѣ судна, по длинѣ, 20 футовъ.

Границы баласта, на первоначальномъ чертежѣ, должны были заключаться между буквами b,b,b,b; все это, отъ измѣненія внутренняго расположенія шкуны, по необходимости, измѣнено.

Для большаго простора, на верхней палубѣ уничтожена каютная рубка;—вмѣстѣ съ этимъ опущена нижняя палуба, а въ слѣдствіе того, трюмъ сдѣлался такъ малъ, что невозможно было помѣстить потребнаго количества баласта, въ опредѣленномъ мѣстѣ.

Баластъ, водяные котлы и провизія заняли слишкомъ

много мѣста по обѣимъ оконечностямъ шкуны, какъ и видно изъ приложеннаго чертежа; даже лекальный балластъ не могъ помѣститься въ такомъ количествѣ, чтобы посадить шкуну до настоящей грузовой ватеръ-линіи. Прибѣгнули къ новому средству, и доски разборной лючной нижней палубы отлиты чугуныя; но и при всемъ этомъ, балластъ все еще былъ излишне удаленъ отъ середины къ оконечностямъ. Этому обстоятельству должно приписать довольно сильную, порывистую, килевую качку; но несмотря на измѣненіе въ статьѣ такой важности, какъ нагрузка, въ плаваніи шкуны къ О-ву Готланду, въ самое бурное время года (въ Августѣ мѣсяцѣ), качества ея, ходъ, остойчивость, поворотливость и легкость, съ которой она восходитъ на волненіе, самое неправильное, могутъ служить ручательствомъ, что шкуна, подвергнутая испытанію Океанскаго плаванія, еще болѣе заставила бы цѣнить ея морскія достоинства; я говорю морскія, потому что есть и рейдовые, въ которыхъ трудно состязаться съ нѣкоторыми судами, гдѣ многое пожертвовано одному, — ходкости на безмятежныхъ водахъ. — Легко брать рифы въ штиль, — еще легче оказывать только хорошія качества, когда нѣтъ случая выказать дурныхъ.

Несмотря на то, что многіе, весьма опытные морскіе офицеры, еще въ гавани предвѣщали, что шкуна Опытъ должна опрокинуться, и предрѣкали неизбѣжную валкость, въ слѣдствіе непомѣрной, по ихъ мнѣнію, длины мачтъ, — на дѣлѣ это предсказаніе не сбылось. Опытъ показалъ противное, и я смѣю утверждать, что мачты могли быть футами 2-мя или 3-мя еще длиннѣе, при томъ же діаметрѣ. Рангоутъ легокъ, не обременяетъ судна, вооруженіе не сложно, прочно, и вездѣ имѣетъ надѣжныя опорныя точки, представляющія систему взаимнаго сопротивленія, обезпеченную двумя крайними пунктами: бушпритъ въ діаметрѣ 18 дюйм., съ цѣпнымъ ватеръ-штагомъ въ $\frac{3}{4}$ дюйм., и гротовые шкентеля въ 6 дюйм.; между ними топъ-репъ въ $5\frac{1}{2}$, съ фока-штагомъ въ 8 дюймъ.

Всѣ работы производятся на палубѣ; нѣтъ нужды въ саянгахъ, вывленкахъ, фардунахъ и бакштагахъ.

Парусность шкуны состоитъ изъ 3-хъ капитальныхъ парусовъ—гротъ, фокъ и кливеръ; топселей нѣтъ.—Въ этомъ есть выгоды и невыгоды; сдѣлать топсели и бомъ-кливеръ, убавивъ настоящіе паруса, т. е. раздробить три большіе на шесть меньшаго размѣра, значило бы лишить шкуну выгодъ при лавировкѣ. Теперь, въ крутой бейдевиндъ безъ волненія, шкуна лежитъ 2 1/2 R отъ вѣтра, безъ дрейфа, и паруса хорошо стоятъ, какъ будто на зло старинному предубѣжденію, что у насъ не умѣютъ шить яхтенныхъ парусовъ. И наконецъ, неимѣніе топселей избавляетъ отъ многихъ снастей, которыя на шкункѣ, въ 67 футъ длины, могли бы быть въ тягость.—Невыгоды состоятъ въ томъ, что при дивертисементахъ разнаго рода,—рейдовыхъ катаньяхъ и гонкахъ, между берегами и судами, гдѣ часто набѣгаютъ шквалики, въ тѣснотѣ—брать рифы весьма неудобно, тогда какъ прочія яхты въ моментъ опустятъ топсели и опять поставятъ также скоро.—Правда, что верхъ, одержанный на гонкѣ, не есть еще доказательство высокихъ достоинствъ судна,—потому собственно, что управленіе рулемъ, ловкость, снаровка и физическая сила команды,—короткое знакомство командира съ качествами управляемаго имъ судна,—служатъ едва ли не главнымъ пособіемъ, при которомъ и посредственныя качества яхты являются въ блестящемъ видѣ глазамъ зрителей; рангоутъ и такелажъ стонутъ подъ огромной парусностію, яхта чернаетъ бортомъ, всё гнѣтся, трещитъ,—да не ломится, такъ ношолъ на бомъ-брамсели, (какъ говаривалъ одинъ изъ нашихъ капитановъ). Эффекту много . . . а эффектъ вещь важная—современная.

Можетъ быть я и ошибаюсь,—но мнѣ кажется, что гонка судовъ есть испытаніе или состязаніе во всемъ, что относится къ нагрузкѣ, вооруженію, парусности и управленію, а не испытаніе одного хода исключительно.—Самое судно можетъ быть и плохонькое,—но все остальное хорошо, и обратно.—Однимъ словомъ, сколько элементовъ входятъ въ составъ судна, готоваго вступить подъ паруса,

столько же и причинъ къ успѣху или неудачѣ. При томъ же, для командира яхты навѣкъ отъ долговременнаго управленія судами этого рода, многимъ важнѣе, чѣмъ опытность и знаніе искуснѣйшаго вахтеннаго лейтенанта, взятаго прямо съ линейнаго корабля.—Есть еще многое множество обстоятельствъ: вѣтеръ, курсы, мѣстность, мѣста до начала гонки, скорая постановка и уборка прямыхъ парусовъ, и еще сколько неуловимыхъ мелочей, которые при гонкахъ доставляютъ торжество, или дурное расположеніе духа, по крайней мѣрѣ, на цѣлые сутки.

Въ гонкѣ яхтъ, въ первый день, хотя шкуна Опытъ и принимала участіе, но по причинѣ частыхъ измѣненій вѣтра, перемежавшагося совершеннымъ штилемъ,—паруса висѣли, руль въ бездѣйствіи—удерживать шкуну на румбѣ не было возможности.—Въ то же время нѣкоторыя яхты, находившіяся подъ берегомъ, имѣли паруса полные.—Результатъ этой гонки всѣмъ извѣстенъ.—По окончаніи ея, шкуна Опытъ принуждена была идти на большой Кронштадтскій рейдъ, для отвоза на берегъ тяжело больного матроса.—На другой день, снявшись съ якоря утромъ, при W вѣтрѣ, шкуна пришла на мѣсто гонки въ то самое время, когда всѣ яхты отдали перленя и вступили въ состязаніе.

А потому, не спуская вымпела, т. е. неподымая позывнаго, что, по Уставу Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ-Клуба, означало: что Опытъ въ гонкѣ не участвуетъ, шкуна легла лѣвымъ галсомъ, къ сѣверному берегу, и была только свидѣтельницей начала и конца состязанія, доставившаго призъ шкунѣ Джоржіанъ.

Вскорѣ послѣ гонки, шкуна была въ крейсерствѣ между Кронштадтомъ и Сескаремъ, заходила въ Біорку и возвратилась въ Кронштадтъ.

Въ августѣ мѣсяцѣ, 18 числа, она получила повелѣніе отправиться къ О-ву Готланду, къ 1-й дивизіи, для доставленія депешей начальнику оной, вице адмиралу А. П. Лазареву; плаваніе это продолжалось 12 дней, туда и обратно.

Свѣжіе W, SW и NW вѣтры, съ большимъ волненіемъ

емъ, дали возможность оцѣнить прекрасныя качества шкуны; не имѣвши свѣжихъ попутныхъ вѣтровъ, не было случая узнать самый большой ходъ. Два обстоятельства достойны замѣчанія, что при фордезиндѣ, шкуна держалась равно съ эскадрой, несшей всѣ лисела, и что въ унтеръ-зейль, какъ говорятъ, шкуна подъ однимъ форъ-триселемъ въ 4 рифа, и рулемъ, оставленнымъ на свободѣ, лежитъ въ дрейфѣ, снисходя и восходя по 2 румба, и при этомъ не только удерживаетъ мѣсто, но даже выходитъ на вѣтеръ. Ночь у Сескаря при W вѣтрѣ, и ночь по W сторону Гогланда, проведенныя, при NNO вѣтрѣ, служатъ неоспоримымъ доказательствомъ превосходнаго расположенія парусности.

Въ этомъ плаваніи, шкуна заходила въ Ревель, для пополненія прѣсной воды, которая выплескалась изъ котловъ въ крышки, неплотно закрывавшіяся. Послѣ этого крышки замазаны были ржанымъ тѣстомъ, и вода больше не выплескивалась.

Наконецъ въ Сентябрѣ мѣсяцѣ, шкуна была послана въ Свеаборгъ, для испытанія хода со шкуною Радуга и тендеромъ Снапопъ, которые ушли 17 сентября, а люгеръ Стрѣльна, длиною 90 футъ, (на которомъ въ 1833 году я служилъ въ продолженіи 6 мѣсяцовъ), одно изъ лучшихъ мелкихъ военныхъ судовъ, снялся съ якоря съ большаго Кронштадтскаго рейда 18-го числа, двумя часами прежде шкуны Опытъ, снявшейся съ якоря съ восточнаго рейда. Пройдя траверсъ Стирсудена, шкуна на фордевиндѣ ушла впередъ; на Свеаборгскій рейдъ пришла двумя же часами ранѣе; слѣдовательно, на разстояніи 160 миль, выиграла 4 часа во времени. Вотъ сравнительный ходъ, взятый изъ шканечныхъ журналовъ обѣихъ судовъ.

Часы.	Вѣтръ.	Курсъ.	Узлы.	Узлы.	Часы.	Вѣтръ.	Курсъ.	Узлы.	Узлы.	Шкуна Опытъ.
7	0	WNW	Люг. 2 $\frac{1}{2}$	Шк. "	11	SW	WNW	Люг. 5	Шк. 10	вѣтръ SSW
8	D	D	2 $\frac{1}{2}$	"	12	D	W	7	10	D
9	D	D	2 $\frac{1}{2}$	"	1	D	D	7	9 $\frac{3}{4}$	D
10	D	D	2	3	2	D	D	7	9	
11	D	D	2	4	3	D	D	7	9	
12	D	D	2	3 $\frac{1}{2}$	4	D	WSW	$\frac{7}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	
1	D	D	3	3 $\frac{1}{2}$	5	S	WSW $\frac{1}{2}$	7	8	
2	D	D	2 $\frac{1}{4}$	3 $\frac{1}{2}$	6	D	D	7	7 $\frac{1}{2}$	
3	D	D	2 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{2}$	7	D	WSW $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	Шкуна и вѣ-
4	D	D	3	4	8	D	D	6 $\frac{3}{4}$	7	ла курсъ на
5	D	D	3	3 $\frac{1}{2}$	9	D	D	8	6 $\frac{1}{2}$	Кокшкар -
6	D	D	3	3 $\frac{1}{2}$	10	D	D	7 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{4}$	скій маякъ.
7	D	D	2 $\frac{1}{4}$	4	11	D	NW $\frac{1}{2}$	6	6	
8	D	D	2 $\frac{3}{4}$	4	12	D	D	8	6 $\frac{1}{2}$	
9	D	D	4	4 $\frac{1}{2}$	1	SW	NW $\frac{1}{2}$	7	5 $\frac{1}{2}$	
10	S	D	2	2 $\frac{1}{2}$	2	D	NtO	6	5 $\frac{1}{4}$	
	D	WNW	2 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	3	D	D	3	—	
					4	D	D	2 $\frac{1}{2}$	—	

Всѣ эти курсы показаны по журналу люгера.

Отъ Гогланда, шкуна Опытъ, около 4 часовъ времени, преслѣдовала судно (принятое за шкуну Радуга), до меридіана Кокшкарскаго маяка, и въ разстояніи 4 миль отъ него спустилась на NW $\frac{1}{2}$ W; этимъ уклоненіемъ отъ настоящаго курса она дала возможность люгеру выиграть много времени. Кромѣ того, какъ сказано выше, люгеръ ушелъ съ большаго Кронштадтскаго рейда, а шкуна съ

восточнаго. Люгеръ сталъ на якорь у Свеаборга, а шкуна въ одномъ кабельтовѣ отъ Гельсингфорской пристани.

Возвратясь въ Кронштатъ, шкуна оставалась подъ флагомъ до 1 ноября. Тѣмъ кончилось испытаніе въ плаваніи прошедшаго лѣта.

На шкунѣ, въ парусности можно желать прибавки для верховыхъ вѣтровъ и маловѣтрія, и еще раздѣленія одного огромнаго кливера на два. Большой кливеръ, при вѣтѣхъ рифовъ, во время большаго волненія, дѣлаетъ довольно затрудненія, а главное, что при парусахъ во вѣхъ рифы, кливеръ убавляется двумя рифами, но галсъ его остается на прежнемъ мѣстѣ, на оконечности бушприта, и значительно подвигая центръ парусности впередъ, обременяетъ носъ, подвергая его, иногда, рѣзкимъ и тяжелымъ ударамъ волнъ.

Къ будущей кампаніи предполагается сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ расположеніи тяжестей, какъ то: якорей, канатовъ, баласта и провизіи. Объ этихъ измѣненіяхъ я не примину сообщить сослуживцамъ по ремеслу, любителямъ изящнаго, какъ выразился недавно кто-то, въ полной надеждѣ, что измѣненія исправятъ вкравшіяся ошибки, и тѣмъ еще улучшатъ качества доморощенной, оригинальной яхты. Нѣкоторыя изъ предполагаемыхъ перемѣнъ взяты уже въ расчетъ въ чертежѣ и модели 80-ти футовой шкуны, вновь составленной контръ-адмираломъ И. И. фонъ Шанцомъ, линіи которой такъ легки и прекрасны, что вполне могутъ дать понятіе о качествахъ, которыми будетъ обладать шкуна, когда-нибудь по нимъ выстроенная.

На шкунѣ Опытъ, особенно заслуживаетъ вниманія брашпиль, сдѣланный механикомъ Кронштатскаго литейнаго завода И. И. Бердомъ, по образцу брашпиля на шкунѣ Джоржіанъ, который, по легкости, уютиости и огромной силѣ своей, имѣетъ неоспоримое преимущество передъ прочими.

Еще весьма хороши помпы, отлитыя на томъ же заводѣ, у которыхъ два человека начинаютъ вдвугъ нѣтъ обѣихъ

помпъ, скоро и безъ утомленія. Рѣзми разобщаются, смотря потому изъ одной или изъ обѣихъ помпъ нужно начать.

Въ заключеніе да будетъ дозволено сказать, что въ прошедшую кампанію остается только сожалѣть о томъ, что нѣкоторые изъ г.г. командировъ яхтъ неохотно принимали, или лучше сказать уклонялись отъ сравненія въ ходу, съ яхтою Опытъ.

Надежда—чувство утѣшительное, а потому надѣемся, что будущая кампанія дозволитъ достойнымъ образомъ оцѣнить качества всѣхъ нашихъ яхтъ.

Сравненіе же послужитъ съ пользою составителямъ чертежей, строителямъ и командирамъ, на поприщѣ обширномъ и у насъ еще новомъ.

ЛЕЙТЕНАНТЪ ВЕССАРАВСКІЙ.

—

СУДЪ

НАДЪ ВИЦЕ-АДМИРАЛОМЪ КРЮИСОМЪ, 1715 ГОДА.

(Эпизодъ изъ исторіи Русскаго флота.)

—

Дѣятельнѣйшій сотрудникъ Петра въ образованіи флота, побѣдитель Шведовъ, въ 1705 году, у Кронштата, старѣйшій адмиралъ нашего флота, Крюйсъ, въ 1713 году былъ судимъ за упущеніе непріятеля, и приговоренъ къ смерти... Самъ Царь былъ въ ряду судей его, какъ контръ-адмиралъ флота.—Это событіе, въ свое время, надѣлало много шума въ Европѣ, и почти всѣ иностран-

цы, писавшіе о Россіи того времени, упоминаютъ про него*. Но ни иностранцамъ, ни намъ, доселѣ небыли извѣстны подробности этого дѣла. Предлагаемый здѣсь разсказъ составленъ по подлинному судному дѣлу, по журналу одного изъ участниковъ, Н. Синявина, и по нѣсколькимъ письмамъ Крюйса къ Государю и графу Апраксину.

Лѣтомъ 1712 года, когда Государь былъ въ Даніи, и замышлялъ высадку на о. Ругенъ, вице-адмиралъ Крюйсъ занималъ станцію у Кронштата, для защиты его отъ покушеній Шведовъ. Онъ имѣлъ подъ своимъ флагомъ 3 корабля, 2 фрегата, 2 шнявы и 1 бомбардирское судно; сверхъ того, 6 бригантинъ находилось подъ командою шгутбенахта Шельтинга и 12 скамповей подъ начальствомъ шгутбенахта Боциса.—Вечеромъ 29 іюля, Крюйсъ извѣстился, что у Толбухиной косы показались три непріятельскія судна—2 корабля и 1 шнява. Онъ пошелъ имъ на встрѣчу, но не дойдя мили за три, за наступившею темнотою, былъ принужденъ стать на якорь; непріятельскія суда тоже остановились. Ночью получено извѣстіе, что у Сойкиной горы, показалось 10 непріятельскихъ судовъ. На разсвѣтъ 24-го числа, вчерашнія три судна стали подходить къ нашему флоту, съ попутнымъ вѣтромъ. Крюйсъ послалъ имъ на встрѣчу 2 корабля и 1 шняву; а потомъ и самъ снялся, со всѣми другими судами. Приблизившись къ нашимъ передовымъ судамъ, Шведы привели къ вѣтру и пошли въ море. Между тѣмъ вѣтръ сталъ затихать. Крюйсъ послалъ въ помощь гнавшимся 4 бригантины, а когда совсѣмъ заштилѣло (часу въ 11-мъ) приказалъ буксировать всѣ корабли скампавеями. Но едва успѣлъ распорядиться буксирами, около полудня, когда адмиралъ, обѣдая у себя съ нѣкоторыми изъ капитановъ, пилъ уже «на доброе счастье» рейнвейнъ,—вѣ-

* Берхъ, въ жизнеописаніи Крюйса, привелъ только противорѣчивыя показанія иностранцевъ, ничего не прибавя въ поясненіе ихъ. (Жизнеоп. Росс. Адм. ч. 1 стр. 173—182.)

теръ засвѣжѣлъ, и наши суда, бросивъ буксиры, начали отставать отъ Шведскихъ. Во второмъ часу стало уже такъ свѣжо, что были принуждены закрыть нижніе порты. Непріятель тогда былъ миляхъ въ полуторахъ за косою, наши суда по сию сторону косы, въ линіи довольно растянutoй, и ничего не выигрывали при лавировкѣ; по этому Крюйсъ приказалъ прекратить погоню, поднявъ бѣлый флагъ. Увидѣвъ прекращеніе погони, Шведскія суда снова спустились по вѣтру, и приблизясь къ нашимъ передовымъ на полъ-мили, привели къ вѣтру. Тогда Крюйсъ опять поднялъ красный флагъ—сигналъ погони. Но непріятель, имѣвшій, какъ видно, намѣреніе только высмотрѣть наши силы, или заманить насъ далѣе, къ своему флоту, имѣя суда болѣе ходкія, сталъ опять удаляться. Между тѣмъ вѣтеръ свѣжѣлъ и наступалъ вечеръ. Передъ заходомъ солнца, мы прекратили эту безуспѣшную погоню, и расположились на якорѣ.—На другой и на третій день, Шведскія суда были видимы у Гаривалда; но вѣтеръ стоялъ вамъ противный и свѣжій, и адмиралъ не рѣшался далеко отходить отъ Кронштата. Потомъ тѣ суда скрылись, и получено подтвердительное извѣстіе, что у Сойкиной горы стоятъ 8 непріятельскихъ кораблей и 4 шнявы.

Шаутбенахтъ Боцисъ, издавна враждовавшій съ Крюсомъ, доказывалъ, что непріятельскія суда могли бы быть догнаны, еслибъ Крюйсъ раньше послалъ за буксирами, не прекращалъ погоню во второмъ часу, и не сталъ на якорь передъ вечеромъ. Крюйсъ оправдывался, утверждая, что иначе онъ не могъ поступить; ссылаясь на указъ, повелѣвавшій «не газардовать,» на извѣстіе, что у непріятеля были значительныя силы у Сойкиной горы; что о. Котлинъ укрѣпленъ слабо, и оставить его безъ защиты опасно; приводилъ примѣры изъ исторіи Англіискаго, Голландскаго и Шведскаго флотовъ, выставя свою долготѣнную службу; называлъ Боциса «невѣжливымъ, глупымъ и неискуснымъ Грекомъ»... Нѣкоторые обстоятельства оправдываютъ Крюйса, другія обвиняютъ;

въ показаніяхъ много недомолвокъ и противурчій. Но вообще, дѣло это казалось не очень важнымъ, и судъ по немъ начатъ только на слѣдующій годъ, когда Крюйсъ попалъ въ другую бѣду... Далѣе, въ приговорѣ суда, мы увидимъ, въ чемъ главнѣйше обвиняли Крюйса за кампанію 1712 года; а теперь опишемъ слѣдующее съ нимъ событіе.

Въ 1713 году, было предпринято завоеваніе Финляндіи, важность которой, въ глазахъ Государя, показывають слѣдующія строки Его письма графу Апраксину: «Ни чѣмъ такъ Шведовъ къ резону и къ склонности къ миру не приведемъ, какъ Финляндією, откуда всѣ они довольствуются» * Съ начала весны, Государь отправился къ Гельсингфорсу на 200 гребныхъ судахъ, съ 16,000 войска. ** Гельсингфорсъ былъ оставленъ непріятелемъ; перешедшимъ въ Борго; туда пошли и наши войска, а Государь возвратился въ Кронштатъ, чтобы выслать въ море эскадру.

Эскадра, находившаяся подъ командою вице-адмирала Крюйса, была въ слѣдующемъ составѣ:

Кораблѣ.	54 пуш.	Полтава	Кап. Госслеръ.
			(Шаутб. Петръ Михайловъ)
	50 —	Рига	Кап. Фангентъ.
			(Вице-Адмиралъ Крюйсъ).
	50 —	Св. Антоній	Команд. Рейсъ.
	50 —	Рандольфъ	Капит. Н. Синявинъ.
	50 —	Гарденбрукъ	— Экгофъ.
	50 —	Периовъ	— Беземакеръ.
	50 —	Выборгъ	Команд. Шельтингъ.
	44 —	Эсперансъ	
Мелкія суда.	36 пуш.	Самсонъ	Капит. Эдвардъ.
	30 —	Св. Петръ	— Дегрюйтеръ.
	30 —	Св. Павелъ	— Вессель.
	16 —	Св. Яковъ	— Рамъ.
	16 —	Лизетъ	— Фанвертъ.
	16 —	Мункеръ	— И. Синявинъ.
	—	Діана	— Риго.
	—	Наталія	— Шхонъ.

* Геликова Дополн. къ Дѣл. IX, 333.

** Журн. Петра Великаго, I, 382.

Въ Ревелѣ тогда стояли четыре корабля (Викторія, Штрафортъ, Британія и Аксфортъ) и одинъ фрегатъ (Ландсдоу), только что приведенные изъ Англіи, гдѣ они куплены.

Планъ похода, въ поданномъ 7 іюля отъ шаутбенахта (Государя) «мнѣніи», опредѣленъ такъ:

«1. Чтобъ идти флоту къ Ревелю; имѣть на переди три корабля легкихъ, на парусахъ, и чтобъ оныя были только въ виду, дабы дали знать о непріятелѣ заранѣ.

«2. Если непріятель силенъ, то повернуться назадъ. Если непріятель безсиленъ, то онаго гнать сколько возможно, и чинить поискъ, а къ Ревелю послать тотчасъ указъ, чтобы шли корабли, которые у Ревеля, къ Кроншлоту.

«3. Если поискъ получить или уйдутъ, а увѣдаются подлинно, что непріятель не силенъ, то искать вице-адмирала Шведскаго въ Гельсингфорсѣ запретъ.»

Государь хотѣлъ и самъ участвовать въ этой кампаніи, въ званіи шаутбенахта; но Крюйсъ настоятельно отсвѣтывалъ это, представляя, что Государь, для блага своего государства, не долженъ подвергать себя опасностямъ, и приписывая многіе примѣры бѣдствій, даже отклонялъ Государя отъ поѣздки въ армію. Петръ оскорбился.—«Осымнадцать лѣтъ—отвѣчалъ онъ—какъ служу сему Государству (о чемъ пространно не пишу, понеже всѣмъ извѣстно), и въ коликкихъ баталіяхъ, акціяхъ и белаграхъ былъ, вездѣ отъ добрыхъ и честныхъ офицеровъ прошенъ былъ дабы не отлучался; какъ и послѣдняя нынѣшняя моя отлучка изъ Голландіи, гдѣ не только отъ своихъ, но и отъ Датскихъ и Саксонскихъ генераловъ, о томъ прошенъ былъ дабы тамъ остаться, а не отсылать, и дабы дома яко дитя остался. Я думаю много причинъ о семъ, но нынѣ, до времени, оставляю, дабы никакого препятства дать сему доброму случаю, и того ради, гдѣ не желаютъ—оставляю свою команду; однакъ, дабы я ни въ чемъ причиною не былъ къ нерадѣнію, свое мнѣніе предлагаю. Хотя такимъ или инымъ

образомъ, толькобъ корабли Ревельскіе, еюда въ цѣлости препровождены были; въ чемъ и прочемъ можетъ г. вице-адмиралъ отвѣтъ дать.»—На примѣры же, приводимые Крюйсомъ, Государь написалъ слѣдующіе, язвительные отвѣты:

Предложеніе.

Отвѣтъ.

«Адмиралъ Обдамъ, будучи въ Датскомъ флотѣ, противъ Шведовъ въ баталіи, отъ пороху корабль розорвало.

Дворянинъ Микита Долгой, пхавъ Окою, имѣлъ боченокъ пороху, которой взорвало, ему ногу переломило и многихъ обожгло.

«Адмиралъ графъ Крусъ, на большомъ Шведскомъ кораблѣ, именовавшемъ Три Короны, который былъ противъ Датскихъ, такожь порохомъ подорвало.

Окольниковъ Засѣкинъ свиннымъ ухомъ подавился.

«Адмиралъ Шофель потерялъ свой корабль на одномъ камнѣ: чуть не всѣхъ людей потерялъ.

Ивана Ивановича Бутурлина палаты задавили.

«Адмиралъ Коломбургъ, чрезъ четыре года, только на малое время отлучился отъ своего корабля, но оный отъ пороху розорванъ былъ.

Годъ тому назадъ какъ дѣлали фейерверкъ на Москвѣ, и тогда, только я вышелъ, подорвало и подполковника Страсбурга, Франца Тиммермана, и прочихъ сожгло; о чемъ многіе помнятъ.

«Адмиралъ Рюйтеръ сказывалъ, дабы морскіе люди были опасны, что они не такъ далеко отъ смерти, какъ доска отъ корабля толщину имѣетъ.

Неопасеніе челоуѣку вездѣ вѣдѣть.

«Адмиралъ Троицъ ска-
залъ: счастье и несчастье
въ баталіи многожды сос-
тоитъ въ одной пулкѣ.

«Ежели Вашего Царскаго
Величества флотъ (чего Бо-
же спаси) будетъ осажденъ
отъ непріятеля, или отъ не-
погодъ какое препятствіе у-
чинится.

«Когда въ туманное вре-
мя, флотъ другъ отъ друга
разойдутся; а зѣло мало
штурмановъ при флотѣ Ва-
шего Царскаго Величества.»

Выше мы сказали, что Государь подаль свое «мнѣніе»
о походѣ, какъ шаутбенахтъ; Крюйсъ просилъ подтвер-
дить это мнѣніе «указомъ.» Шаутбенахтъ отвѣчалъ какъ
Государь:

«Пишетъ ваша милость, чтобъ мнѣ письмо мое под-
твердить. Я не знаю болѣе что писать, ибо я свое мнѣ-
ніе вамъ уже объявлялъ, за подписаніемъ своей руки, ко-
торое и ваша милость хвалите; и ежели оное добро есть,
извольте такъ дѣлать, будете инако—толькобъ въ пользу
было. И неизвольте терять времени, и именно, чтобъ
корабли Ревельскіе сюда препроводить. Что же примѣры
пишете (противъ чего и я свои призагаю), а особливо
Троицково, что счастье и несчастье состоитъ въ одной
пулкѣ, я вашей милости никогда не совѣтовалъ чинить
азардовъ, ниже десператно что чинить; безмѣрномужъ
опасенію, которое ваша милость имѣете, не могу слѣдо-
вать и не могу знать. Въ письмѣ своемъ пишете, что
готовы отъ всего сердца исполнить сіе дѣло; а столько
примѣровъ страшныхъ въ другомъ письмѣ кладете. И
такъ прошу—или извольте дѣлать, или кому вручить сіе
дѣло, дабы въ слухъ перепискахъ не потерять интересу
(въ чемъ я весьма, еще вчерашнимъ письмомъ свободенъ.)

*Боятся пулки, пѣйти
въ солдаты; или кому день-
ги дороже чести, тотъ
оставъ службу.*

*Азардовать ни волятъ ни
совѣтуютъ, а деньги брать
и неслужить стыдно.*

*Что же о штурманахъ
надлежитъ; и въ семъ мо-
рь до Ревеля ничего не пом-
зуютъ, кромѣ лоцмановъ.*

Что же пишете, что по доносу ваших непріятелей, то я не хочу совѣсть свою имѣть нечисту предъ Богомъ, дабы доносомъ безъ испытанія вѣрить (8 іюня). *

Отсюда видно, каковы были тогдашнія отношенія Крюйса къ Государю. Послушный подчиненный, Государь не скрывалъ своего гнѣва на адмирала, насильно склонившаго его отказаться отъ похода.—Крюйсъ писалъ въ отвѣтъ на запросъ суда: «Для чего шаутбенахтъ корабельный въ томъ походѣ не былъ?»—«Я, какъ всегдашній вѣрный слуга, прямымъ чистымъ сердцемъ предлагалъ, дабы драгоценную персону сохранить поволилъ, чтобъ въ оной путь не шелъ, для многихъ случаевъ, которые на морѣ могутъ чиниться... Токмо, ежелибъ мой господинъ шаутбенахтъ оное дѣйствіе поволилъ видѣть самъ, и имѣбъ лучше и легче много тамъ было.»

9-го іюля эскадра вступила подъ паруса. Впереди, въ разстояніи около миль, были четыре мелкія судна, «заставныя», или крейсера: Самсонъ, Св. Петръ, Св. Павелъ и Наталія; прочимъ судамъ, хотя и была назначена линія, но по неловкости или небрежности, линія не устроивалась, и всѣ шли какъ попало. Крейсера имѣли довольно опредѣлительную инструкцію; прочіе командиры—никакой. Только адмиралъ постоянно говаривалъ своимъ подчиненнымъ, чтобы, при встрѣчѣ съ непріателемъ, пороку напрасно не тратили, а сойдясь бортъ-о-бортъ, выстрѣлить всѣмъ лагомъ, закрыть нижніе порты, и сѣсть на абордажъ; такія наставленія онъ подтверждалъ и на обѣдѣ у себя, предъ отправленіемъ въ море: «когда съ непріателемъ сойдутся, чтобъ безъ церемоніи, неліцемерно бой чинили, и какъ скоро время усмотрятъ, абординовать.»

* Приведенные здѣсь документы находятся при судномъ дѣлѣ. Голикову (Дѣянія, т. V стр. 173—1762-го изд.) было извѣстно только писанное Государемъ Крюйсу, а писанное Крюйсомъ Государю онъ не зналъ, и потому вывелъ заключенія, не совсемъ правильныя (стр. 172—173).

Около полудни 10-го, когда эскадра находилась между о. Коммерса и Лавенсари, крейсера извѣстили, что впереди три непріятельскія судна. Вѣтеръ былъ нашимъ попутный и тихій; поставили лисели, и въ пятомъ часу непріятеля «въ видъ взяли» — увидали его съ палубы. Адмиралъ призвалъ на совѣтъ бывшихъ по близости его корабля, капитанъ-командоровъ Шельтинга и Рейса, также капитана своего корабля Фангента, прочиталъ имъ свои инструкціи, и въ общемъ совѣтѣ положено: гнаться за непріятелемъ до ночи, а ночью идти въ Ревель, чтобы соединиться съ находящимися тамъ кораблями, «дожде подлинное извѣстіе о непріятелѣ будетъ.» — Въ 8-мъ часу миновали Гогландъ. Непріятельскія суда становились все ближе и ближе, и уже открылся корпусъ ихъ, когда, вмѣстѣ съ наступившею ночью, вѣтеръ затихъ и спустился туманъ. Убравъ лисели, нѣкоторыя суда стали буксироваться; другія не буксировались, и это еще болѣе растянуло и то уже нестройную линію. — Во второмъ часу ночи подулъ попутный вѣтерокъ отъ востока, туманъ прочистился, — вскорѣ взошло солнце, — и непріятельскія суда снова открылись впереди, по курсу. Это было около Гельсингфорса. Адмиралъ, и за нимъ оба капитанъ-командора, подняли красные флаги — сигналъ погони, поставили всѣ паруса, и часу въ пятомъ, передовыя суда начали перестрѣливаться. Корабли: Антоній, Полтава и Выборгъ вышли впередъ, и готовые къ abordажу, выжидали только повелѣнія главнокомандующаго. Въ это время непріятельскія суда вдругъ привели къ вѣтру, какъ будто вызывая на битву. Но они только обходили подводный камень, и обойдя его, снова спустились. Нашимъ эти мѣста не были извѣстны, и, продолжая свой прежній курсъ, корабль Выборгъ взлетѣлъ на камень: паруса были немедленно убраны, красный флагъ спущенъ, сдѣлавъ сигналъ бѣдствія. За Выборгомъ шелъ адмиралъ, на кораблѣ Рига, не успѣвъ отворотить, и тоже приткнулся. Къ довершенію смущенія адмирала, непріятельское ядро пробило у него крѣпость-камеру; поднявшуюся отъ

•

того пылъ сочили дымомъ, и закричали «пожаръ!» Флагъ къ погонѣ спустился.

Адмиралъ говорить, что онъ не считалъ себя вправе предводительствовать флотомъ, находясь на камнѣ, и не имѣлъ возможности дѣлать какія-либо распоряженія. Чтобы понять его положеніе, надобно припомнить недостаточность тогдашняго сигналопроизводства, и оттого зависимость распоряженій отъ личнаго участія.—Но можетъ быть, здѣсь участвовало и замѣшательство, причиненное такимъ неожиданнымъ разстройствомъ. Замѣтимъ только, что судъ не обвинилъ за это адмирала.

На кораблѣ Св. Антоній еще развѣвался красный погонный флагъ, и командоръ Рейсъ, какъ старшій, долженъ былъ принять команду, когда адмиралъ отказался отъ нея. Но Рейсъ, а съ нимъ и другіе, ожидали условнаго знака къ абординванію.—Этотъ условный знакъ, долженъ былъ состоять изъ двухъ выстрѣловъ. Адмиралъ его не сдѣлалъ: потому—объяснялъ онъ передъ судомъ— что этотъ сигналъ употребляютъ, только въ линіи баталіи, а въ настоящемъ случаѣ онъ былъ совсѣмъ не нуженъ, ибо когда вѣрно идти въ погоню, то всякому извѣстно, какъ надобно поступать. — «Что изъ двухъ пушекъ выстрѣлено не было — писалъ онъ Государю — сіе есть худое оправданіе бодрому солдату, только крышка негодныхъ, бездѣльных плутовъ.....» Какъ бы то ни было, но Рейсъ, въ это время уже сошедшійся на близкій пушечный выстрѣлъ, и имѣвшій у себя пробѣлою крЮйтъ-камеру, сдѣлалъ залпъ — и поворотилъ. За нимъ поворотили и другіе.

Адмиралъ, хлопотавшій о снятіи своего корабля съ камня, между тѣмъ призвалъ бывшаго ближе другихъ командира судна Діана, и хотѣлъ переѣхать къ нему. Когда тотъ пріѣхалъ, наши суда уже бѣжали отъ непріятеля. «Теперь поздно!» сказалъ КрЮйтъ, остался на своемъ кораблѣ, часа черезъ два стянулъ его, потомъ поѣхалъ на Выборгъ («по своему обыкновенію въ шапкѣ, какъ шкиперъ на купеческомъ суднѣ», говоритъ Шельтингъ), и

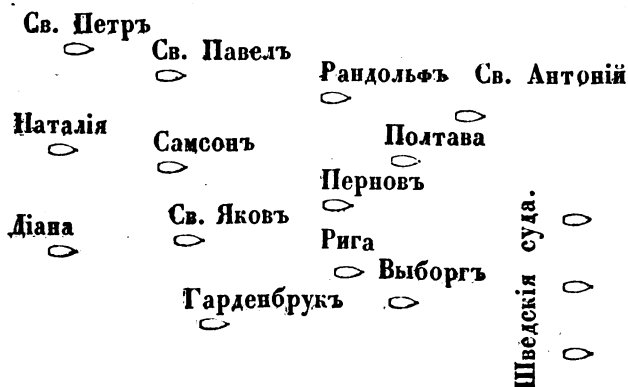
употреблялъ всё усиліа облегчить его. Эскадра стала на жорь.

Созванные на совѣтъ командиры судовъ положили, чтобы корабль Выборгъ, ежели окажется невозможнымъ снятъ, сжечь. Къ вечеру онъ переломился. Между тѣмъ, избѣжавшія погони шведскія суда соединились съ своею эскадрою, въ которой наши насчитывали до десяти судовъ, и на радостяхъ палили изъ пушекъ. (По полученнымъ поздне (20-го числа) извѣстіямъ, у нихъ было 9 кораблей 50 и 52 пуш., 3 фрегата 30 пуш. и 1 шнява 20 пуш.)

На другой день, на разсвѣтѣ, наши зажгли оставленный корабль, и пошли въ Ревель.

«Въ жизнь мою—писалъ Крюйсъ Апраксину—такой трудной и печальной кампаніи не имѣлъ, какъ нынѣшняя.»

Вотъ положеніе нашихъ и шведскихъ судовъ, передъ тѣмъ, какъ корабли Выборгъ и Рига стали на камень,—снятое на взглядъ, безъ масштаба:



Шведы ушли въ Гельсингфорсъ. Послѣ неудачи въ погонѣ за ними, мы уже не рѣшались дѣйствовать наступательно со стороны моря, и потому пропустили случай запереть ихъ здѣсь; напротивъ, мы очень боялись, чтобы самихъ насъ не заперли въ Ревелѣ, и выполняя главнѣйшій пунктъ инструкціи, 25-го того же мѣсяца, выбравъ способный вѣтръ и взявъ съ собою Ревельскіе корабли, «во имя Господне» пришли въ Кронштатъ. Шведы были

вытѣснены изъ Гельсингфорса уже совокупнымъ дѣйствіемъ нашихъ галерныхъ судовъ и береговыхъ батарей, а еще болѣе, подобнымъ нашему, опасеніемъ быть запертыми. — Финляндія была покорена, но господство на морѣ оставалось еще оспориваемымъ..... Общественное мнѣніе сильно обвиняло Крюйса, и Государь былъ глубоко огорченъ неудачею. Назначенный по этому дѣлу судъ, состоялъ изъ слѣдующихъ чиновъ: лейтенанты Мишуковъ и Зотовъ, капит.-лейтенантъ Берингъ, капитаны — Нальсонъ, Кронебургъ, Змаевичъ и Сиверсъ, капитанъ-командоръ кн. Меншиковъ, корабельный контръ-адмиралъ *Петръ Михайловъ*, и президентъ генералъ-адмиралъ гр. Апраксинъ.

Горячо и гордо оправдывался Крюйсъ. Онъ укорялъ своихъ подчиненныхъ въ невыполненіи ихъ долга, доказывая, что Шельтингъ могъ бы сойтись съ непріателемъ еще прежде постановленія корабля на камень; что крейсера, бывшіе впереди, отстали, и капитанъ Дегрюйтеръ поворотилъ еще во время погони (чтобы спасти упавшаго матроса, доносилъ Дегрюйтеръ); доказывалъ параграфами законовъ и примѣрами, что съ одной стороны, онъ долженъ былъ спустить красный погонный флагъ, съ другой—прочіе не должны были принять это за сигналъ отступленія, ибо въ послѣднемъ случаѣ, онъ поднялъ бы бѣлый флагъ; увѣрялъ, что у него не было времени пересѣсть на другое судно, и на противное этому замѣчаніе капитана Рама отвѣчалъ, что морское искусство «выше его ума,» и «что онъ, лучше зная рейтарскую, нежели матрозскую службу, можетъ быть думаетъ, что кораблемъ управляютъ какъ лошадью;» даже обвинялъ командировъ судовъ, что они «намѣреніе имѣли вице-адмирала предать въ руки непріятеля.» Прося Государя розыскать всѣ подробности дѣла и строго наказать виновныхъ, «въ страхъ прочимъ,» онъ заключаетъ одинъ изъ своихъ «меморіаловъ» такъ: «Вице-адмиралъ надѣется единокрлатно, въ началѣ на Господа Бога, такожъ и на свою душевную совѣсть, что въ нынѣшнее и прошедшее время, такожъ и всегда, что воз-

можно къ прославленію Россійскаго государства чинилъ, и надѣется, что высочайшій, благородный и полномочный криссехтъ мнѣ, вице-адмиралу, учинитъ прямой разсудокъ, противъ моихъ нечестивыхъ на меня донощиковъ.»

Но и обвиненія противъ него были сильны. Особенно возставаъ капитанъ-командоръ Шельтингъ, называя Крюйса, «глупцомъ,» позорящимъ всѣхъ иностранцевъ въ Россіи; настоящимъ виновникомъ такой богатой потери, какую имѣли, не только въ трехъ видимыхъ непріятельскихъ корабляхъ, но и въ другихъ, которыми было бы возможно овладѣть; даже прибѣгалъ къ клеветѣ, напоминая о какомъ-то галютѣ съ солью, приведенномъ изъ Ревеля въ Кронштатъ для продажи....

Каждый изъ членовъ суда подавалъ свое мнѣніе письменно, дѣлая приговоры, какъ по настоящему, такъ и по прошлогоднему происшествію. Нѣкоторые присуждали Крюйса къ смертной казни, другіе къ лишенію чина, третьи къ денежной пени; никто не оправдывалъ его. Рейса, почти всѣ, осудили на смертную казнь. Прочіе подсудимые — Шельтингъ и Дегрюйтеръ — были, или оправдываемы, или обвиняемы очень легко. Выписываемъ здѣсь приговоръ суда. Онъ замѣчателенъ тѣмъ особенно, что относительно Крюйса, почти слово въ слово выписанъ съ мнѣнія, поданнаго отъ князя Меншикова и Петра Михайлова, за собственноручными ихъ подписями, съ приложеніемъ печатей. (1)

ПО ПЕРВОМУ ДѢЛУ:

«Понеже въ прошломъ 1712 году, 24 іюля, во время бывшей за непріателемъ погонѣ, господинъ вице-адмиралъ зѣло оплошно поступалъ, первое: что съ самаго утра 24 дня была зѣло слабая погода и между тѣмъ и

(1) Слова Петра, пропущенныя или измѣненныя въ выписываемомъ здѣсь приговорѣ, отмѣчены у насъ въ примѣчаніяхъ.

решъ (какъ самъ объявилъ); и когда швартбенахъ галерной и капитанъ-командоръ Шхематинга прѣѣхали къ нему поутру, то указъ о Русскихъ бригаantinaхъ далъ, а для буксированія скамьявелин, ничего швартбенакту не сказавъ, но уже въ десятомъ часу по нихъ послалъ. Второе: что удержалъ крейсеровъ безъ причины, ибо самъ послалъ къ онимъ бригаantina для помощи абординванія, а потомъ, медля съ два часа, пакы красный флагъ поднялъ; (2) и тѣмъ временемъ крейсеровъ увалило назадъ, а непріятель получилъ свободу. (3) Третіе: что въ 25 и 26 числахъ Іюля, не чинилъ погони за непріателемъ, и такими худыми поступками, непріятельскіе корабли упустилъ. А что ссылался на данный ему указъ, который гласитъ, чтобъ не осматривать надъ непріателемъ авантажу, не азардовать,—и тотъ указъ, его вице-адмирала болѣе обвинялъ, нежели оправдать могъ, ибо сила слова «газардъ» есть сіе: чтобъ въ опасность себя не отдать; а тутъ ее не было: первое,—что непріателей два корабля и шнява, а у него было три линійныхъ, три фрегата и двѣ шнявы; такожь, и мѣсто до Варивалдая безопасно сочилило, для узости оной, гдѣ прокрасться непріателю отнюдь невозможно; (4) къ томужь самъ написалъ, что вѣтръ былъ отъ веста, и такъ свободно было ему ретироваться, ежелибъ болѣе непріателей увидѣлъ, къ кроншлоту, (5) безъ всякаго опасенія.

(2) «Буде тѣмъ мыслилъ приманить непріателей, то чаемъ себя болѣе обманулъ; ибо тѣмъ временемъ» и пр.

(3) Виѣсто послѣднихъ трехъ словъ: «а непріатели не приближались.»

Потомъ: третіе: что самъ написалъ, что въ три лавира можно было ѣхттить, что еще въ день моглобъ учинено быть, а не чинилъ, такожь и ночью не лавировалъ (ибо здѣсь онны свѣты). Четвертое... и пр.

(4) «а Сойкина гора отъ Варивалдая 80 верстъ, а Варивалдай отъ Кроншлота меньше 30 верстъ.»

(5) «Будежь разумѣть, что иногда вѣтръ къ осту перемѣняется, и тогдабъ безопаснѣе было, ибо надвѣтромъ бѣ былъ. А обойти, какъ ныне писано, невозможно непріателю; къ томужь уже самъ указъ далъ гонять.» Слѣдующихъ трехъ словъ вѣтъ.

ПО ВТОРОМУ ДѢЛУ:

Вице-адмиралъ многожды въ своихъ очистительныхъ письмахъ писалъ, что онъ ничего по морскому обычаю не пренебрегъ, но все чинилъ, какъ искусной морской человекъ; (6) но оной во многомъ явился не исполнителемъ своей должности; первое: не надлежало было, чтобъ ордеры давать за рюмками (какъ онъ шлется, что чинилъ въ восьмой день мая), при которомъ только семь человекъ офицеровъ было, а не всё, и изъ оныхъ свидѣтельствовали подписаніемъ своихъ рукъ, что не слышали, кромѣ одного капитана Фенгента (который былъ на кораблѣ его); и хотябъ и то за позитивъ-ордеръ принять, то тѣ, которые не были и не слышали, чѣмъ винны? и какъ всё слова за объдомъ бываемыя, могутъ за позитивъ-ордеръ приняты быть? Надлежалобъ порядкомъ, по сигналу призывъ офицеровъ, сказать; не точію однихъ капитановъ-командоровъ, но и всѣхъ командующихъ кораблями, и не единова, но многожды, дабы подлинно знали; и не точію указъ дать, но и укрѣплять, дабы должность свою всякой исполнялъ по 25 пункту Голландскаго артикула. Но нынѣ, хотябъ и впрямъ не дѣлали офицеры своей должности, то ихъ смѣтъ, поданнымъ ордеромъ, господишъ вице-адмиралъ прикрылъ. Второе: будучи въ погонѣ за неприятелемъ, (7) на консилиіи письменной о погонѣ и поворотѣ, написано было, чтобъ гнать до вечера и поворотить къ Ревелю, и важное слово «абординированіе» не упомянуто; ниже то написано, чтобъ всякъ какъ возмо-

(6) «Изъ сего разсуждается, что онъ или мнѣть, что всё ничего не знаютъ, или онъ.» Потомъ, вмѣсто слѣдующихъ осьми строкъ: «Первое: ни въ какихъ артикулахъ, ниже обычаяхъ есть, чтобъ ордеры давать за рюмками (какъ онъ шлется, что чинилъ въ 10 день мая), и ежелибъ сіе принималось за правду, то не надобнобъ сигналовъ позывательныхъ печатать. Еще того дивнѣе, что тогда было только семь человекъ, а не всё; и хотябъ и то почтеть за правой ордеръ, то тѣ, кои не были и не слышали...» и пр.

(7) Этыхъ трехъ словъ нѣтъ.

жю неприятеля атаковалъ. Такожъ, господинъ вице-адмиралъ винилъ офицеровъ, что мочнобъ было каждому долгъ свой и безъ указу исполнять, а самъ, два письменные указы имѣя въ рукахъ, однакожъ не осмѣлился гнать безъ консиліи (какъ самъ написалъ во оной). (8) Третіе: правда, что сигналъ стрѣлянія изъ двухъ пушекъ не служитъ не регулярному бою; однакожъ разумному командиру всѣ способы употреблять во время нужды надлежить, не смотря на церемонію; и понеже видѣлъ господинъ вице-адмиралъ, что офицеры долгое время въ бою и не абординуютъ (ивѣдалъ, что позитивъ-ордера нѣтъ) (9) то для чего не дѣлалъ сего сигнала, хотя и чрезвычайно? чѣмъ бы могъ весьма оправданъ быть). Четвертое: когда сѣлъ его корабль на мель, то для чего не перешелъ на иной корабль, по 31 артикулу, которыхъ имѣли три, а именно: Діану, Наталію и Св. Іакова, 10 которые къ нему пришли въ четверть часа, а иные и меньше? и какъ свидѣтельствовали капитанъ Рамъ и командоръ Шхонъ, что перейти было ему на другой корабль возможно. А что (11) господинъ вице-адмиралъ предлагалъ, что для того не сѣлъ на иной корабль, что скоро капитанъ-командоръ Рейсъ поворотился, въ томъ онъ виновать по вышеобъявленному свидѣтельству—первое: что не довелось было красный флагъ спускать, когда меньше четверти часа вышерѣченные корабли къ нему пришли, но перешедъ было на которой изъ нихъ, и тогда на корабль Ригъ опустить, а на другомъ куда пересѣлъ, крас-

(8) «И когда онъ, по письменному ордеру, безъ консиліи не осмѣлился, то какъ партикулярному капитану безъ даннаго позитивъ-ордера дерзнуть на абординованіе? И когда бъ корабль потерялъ, чтобъ отвѣтъ далъ? Развѣ у господина вице-адмирала что было на умѣ, чтобъ ежели безъ указу абординовали и взяли, то бъ его была слава, а когда бъ потерялъ кто, то бъ сказалъ, что то чинимъ безъ указу.»

(9) «Такъ какъ онъ чаялъ, (что и безъ ордера то чинить должно.»

(10) Слѣдующихъ строкъ, до прим. 10 нѣтъ.

(11) Отсюда рѣчь Петра.

ной флагъ поднять; второе: хотя и поворотилъ Рейсъ, то бы пересѣсткою на иной корабль поправить можно; (12) и не надлежало бѣ своего дѣла оставлять, какъ кто иной въ своей должности не погрѣшилъ, по примѣру 8 артикула въ началѣ. Третіе (пятое) господинъ вице-адмиралъ на офицеровъ, а паче на капитановъ-командоровъ и на четырехъ крейсеровъ, подалъ письменный отвѣтъ (три дня потомъ, когда начался крихсрехтъ), что они не точію преступили свою должность, но и его хотѣли непріятелю выдать (чего послѣдняго въ дѣлѣ не являлось). Когда такое великое преступленіе видѣлъ, то не токмо по 15 артикулу оныхъ судилъ, но ниже писалъ объ нихъ къ господину адмиралу, ниже при возвращеніи своемъ изъ кампаніи, письменное о томъ подалъ доношеніе,—но капитану-командору Шельтингу (на котораго болѣе всѣхъ вину кладетъ) по потерянн корабля Выборга, которымъ оной командовалъ, изъ первыхъ жораблей Перновъ въ команду поручилъ; (13) и когда отъ адмирала письмомъ о томъ спрашиванъ, то отвѣтствовалъ, что оное не исполнено не для чего иного, но только для безсчастія, что сѣли на мель два корабля, Рига и Выборгъ, (14) но уже тогда почалъ доносить, когда до самаго дѣла дошло, какъ выше изображено, чего было доброму и честному человѣку, чинить не довелось.—И тако, господинъ вице-адмиралъ, не единъ разъ, но въ двухъ кампаніяхъ интересъ сей монархіи потерялъ, и достойно должности (какъ выше писано) не учинилъ.» (15)

(12) «Ибо не всегда случается счастливой бой съ начала и до конца, но болѣе бываетъ, что сперва утѣснены, или частію и раззорены; но добрымъ командиромъ, справясь, напослѣдн побѣдителями бывають.»

(13) Слѣдующихъ строкъ, до примѣчанія 14, нѣтъ.

(14) Рѣчь Петра.

(15) Того ради разсуждается, что вышерѣченный господинъ вице-адмиралъ, по I и II пунктамъ Голландскаго артикула, осудиться долженъ. Впрочемъ полагаются на милость. 19 Января. О слѣдующемъ, особаго мнѣнія Петра Михайлова не подано.

«Капитанъ-командоръ Шхельтингъ самъ сказалъ, что когда ордеръ абордингованію ему не дано было, однакожъ онъ хотѣлъ абординговать по амстрѣбъ однимъ лагемъ, ежели бы корабль его не былъ на камени. А по допросу командора корабля его освидѣтельствовано, что часть стрѣлялъ, и то позади, а не сшедъ между кораблей непріятельскихъ съ боку; и кесену видно есть, что прежде случившагося несчастія корабля его, было время по абордингованію, но онъ въ томъ должности своей не исполнилъ, ибо самъ приказалъ людямъ готовымъ быть, абординговать, и такъ дошло стрѣлялся.

«Капитанъ-командоръ Рейсъ, по учиненному несчастію двухъ кораблей, вице-адмиральскаго и капитанъ-командора Шхельтинга, которые въ гнаніи за непріятелемъ стали на камень, сколь скоро усмотрѣли на кораблѣ вице-адмиральскомъ подобраніе парусовъ и снуженіе краснаго флага, по которому чинема погова, долженъ былъ остаться командоромъ по 8 артикулу, и надлежалобъ ему непріятели абординговать, и всякой, послѣдній способъ къ разоренію непріятели чинить, не смотря на вице-адмирала, понеже онъ на камени былъ, и парусы въ знакъ того подобралъ; развѣ когдабъ перенелъ на иной корабль и паки иные сигналы далъ. Но оной, не токмо по своей должности и по артикулу не исполнилъ, но по усмотрѣнію снуженія краснаго флага (безъ сигнальнаго бѣлаго флага, которой имѣлъ быть, по сигнальному 27 артикулу) изъ такой близости отъ непріятели, (какъ самъ въ своемъ отвѣтѣ написалъ, что уже былъ въ фузейномъ выстрѣбѣ) поворотился. Такожъ, какъ освидѣтельствовано многими офицерами, стрѣлялъ сперва по непріятелю такъ далеко, что ядра не доставали, противно 29 артикулу.

«Капитанъ Деграютеръ, явно себя худымъ человекомъ оказалъ; а именно: въ гнаніи за непріятелемъ, когда у него съ корабля матросъ упалъ, тогда совѣтъ кораблемъ поворотился; для чего можно было шлюпку или ботъ, которые позади влеклись, отсѣчь.

«И тако мы, нижеподписавши, президе и ассесоры, по приложенномъ и доложенномъ вышеобъявленныхъ дѣлъ разсмотрѣніи и разсужденіи, по изобрѣтеніи самой правды, противъ артикуловъ Голландскихъ правъ, во имя Его Царскаго Священнѣйшаго Величества, по большимуъ голосамъ осуждаемъ:

«Вице-адмирала Корнелиуса Крейса, за его преступленія и неисполненіе своей должности, противъ перваго артикула, наказать смертію.

«Капитанъ-командора Шхельтинга, который достоинъ былъ жестокаго наказанія, но понеже на то ордера не имѣлъ, того ради отъ жестокаго наказанія избавляется, но осуждается быть въ молодшихъ капитанахъ.

«Капитанъ-командора Рейса, за неисполненіе его должности, по осьмому и двадцать девятому артикулу, разстрѣлять.

«Капитана Дегрюйтера, за незнаніе его дѣла, выбить изъ сей земли безъ абииту.

«Кошты взять, по обыкновенію, присѣдающими въ кригсхетѣ, изъ оставшихъ пожитковъ вышеобъявленныхъ виноватыхъ, которымъ показана смерть.

«При Петербургѣ. Въ 22 день января 1714.»

Въ тотъ же день, 22 января, поутру, привели передъ собраніе судей всѣхъ обвиненныхъ, за карауломъ, и сентенція прочтена имъ публично. — За тѣмъ объявлена Монаршая милость: Крюйса, «взявъ чинъ», послать въ Тобольскъ; Рейса, привязать съ завязанными глазами къ позорному столбу и приготовить въ разстрѣлянію, а потомъ сослать въ Сибирь; съ Шельтингомъ и Дегрюйтеромъ велѣно было поступить по приговору, но Шельтингъ, въ томъ же 1714 году, уже имѣлъ прежній чинъ.

Крюйсъ былъ сосланъ не въ Тобольскъ, а въ Казань; и пребылъ тамъ около года. Оттуда онъ писалъ письма къ графу Апраксину, умоляя его испросить у Царя помилованіе, и даже подавалъ просьбу самому Государю. — Но оправдываясь и не жалуясь на враговъ своихъ (какъ безпрестанно жаловался на нихъ въ судѣ), Крюйсъ только

напоминалъ свою долголѣтнюю службу; сокрушался, что «Божескимъ посѣщеніемъ» прогнѣвилъ Государя; поздравлялъ его съ побѣдою (Гангаудскою); напоминалъ Апраксину, что они вмѣстѣ служили Государю, и что теперь, больной и старѣй, разлученный съ женою и дѣтьми, онъ предается его великодушію и заступничеству; писалъ, что ему остается надежда «на Всесильнаго и Вышшаго Бога и на милосердіе Его Царскаго Величества,» за котораго онъ жертвовалъ «последнюю каплею крови...»

Есть преданіе, переданное Бюшингомъ, будто по возвращеніи Крюкса изъ ссылки, Государь сказалъ ему: «Я на тебя болѣе не сержусь!» — и что тотъ отвѣчалъ: «и я пересталъ сердиться!»

А. Л. СОКОЛОВЪ.

=

Редакція Морскаго Сборника намѣрена сообщать въ текущемъ году краткія свѣдѣнія о службѣ и дѣяніяхъ замѣчательныхъ лицъ морскаго вѣдомства, скончавшихся въ продолженіи прошлаго года. По невозможности помѣстить всѣ эти свѣдѣнія въ одномъ номерѣ журнала, и по затруднительности получать для нихъ матеріалы, редакція не будетъ держаться хронологическаго порядка, но сообщитъ некрологи, по мѣрѣ возможности, въ различныхъ номерахъ.

5-го Октября прошедшаго года въ С. Петербургѣ скончался Адмиралъ, Членъ Государственнаго Совѣта, Антонъ Васильевичъ фонъ Моллеръ, послѣ кратковременной болѣзни, 84 лѣтъ.

Антонъ Васильевичъ фонъ Моллеръ родился въ Лифляндіи 5-го февраля 1764 году и въ 1775 года опредѣленъ въ Морской Кадетскій Корпусъ. Въ гардемарины произ-

веденъ въ 1778 году, на слѣдующій годъ въ сержанты; въ 1779 году, на фрегатѣ Наталія потерпѣлъ крушеніе на Голландскихъ берегахъ, у острова Тершиллинга. Изъ Голландіи, по повѣленію Императрицы Екатерины, гардемарины фрегата Наталія были отправлены въ Лондонъ, и для окончанія учебнаго курса, помѣщены въ академію. Въ 1780 году, возвратясь въ Кронштатъ, произведенъ 4-го августа въ мичмана, слѣдовательно въ офицерскомъ чинѣ прослужилъ всего 68 лѣтъ и 2 мѣсяца. Въ 1781 году на кораблѣ Нетронъ-меня, подъ командою капитана 1-го ранга Мельникова, въ эскадрѣ контръ-адмирала Сухотина, отправился изъ Кронштата въ Средиземное море, до Ливорно. Бывъ временно откомандированъ на фрегатъ Марія, какъ знающій иностранные языки, отправился на немъ въ Тулонъ для принятія спасенныхъ вещей съ разбившагося, за годъ передъ тѣмъ, у французскихъ береговъ, корабля: Слава Россіи. Въ 1782 году, произведенъ въ лейтенанты и на кораблѣ Нетронъ-меня возвратился въ Кронштатъ; былъ на фрегатѣ Св. Маркъ въ крейсерствѣ въ Балтійскомъ морѣ. Въ 1783 году командированъ въ Каспійскую флотилію и служилъ на фрегатѣ Астрахань, а потомъ на фрегатѣ № 3, на которомъ участвовалъ въ походѣ къ Зензили и Баку, для охраненія торговли. Въ Астрахань возвратился въ 1784 году.

Въ 1785 году назначенъ командиромъ бомбардирскаго корабля Моздокъ, въ эскадрѣ капитана 1-го ранга Шишкина; плавали до Яшъ и обратно. Въ 1787 году командовалъ 12-ти пуш. ботомъ № 2., на которомъ дѣлалъ опись и астрономически опредѣлилъ восточный берегъ Каспійскаго моря. Открытый при этомъ островъ и мель, по указу адмиралтейской коллегіи, названы его именемъ. Въ 1787 году опять назначенъ командовать бомбардирскимъ кораблемъ Моздокъ, а потомъ 12 пуш. ботомъ № 3, на которыхъ плавалъ отъ Астрахани до Зензили и былъ въ крейсерствѣ по Каспійскому морю до 1790 года. Въ 1790 году января 1-го произведенъ въ капитанъ-

лейтенанты, а потомъ назначенъ командиромъ фрегата Кавказъ, на которомъ крейсеровалъ по Каспійскому морю, у Сальяна и Баку, а въ 1791 году, на томъ же фрегате, имѣя подѣ начальствомъ своимъ транспортъ Уринъ и ботъ № 1, дѣйствовалъ противъ города Баку, взбунтовавшагося противъ Дербентскаго владѣтеля Шахъ Али Хана, который покорилъ законному владѣльцу. По возвращеніи въ Астрахань, переведенъ въ Балтійскій флотъ, гдѣ ежегодно служилъ на крейсирующихъ эскадрахъ. Въ 1795 году назначенъ командиромъ фрегата Архипелагъ, и въ эскадрѣ подѣ начальствомъ вице-адмирала Ханькожа отправился въ Англію. Въ то время знаменитый адмиралъ Дункенъ командовалъ эскадрою, блокировавшею Голландскій флотъ въ Текселѣ. Фрегатъ Архипелагъ назначенъ былъ въ эту эскадру и участвовалъ въ блокадѣ до 1797 года; неоднократно ему поручалось конвоировать огромные англійскіе купеческіе флоты, а въ 1796 году капитанъ Моллеръ командовалъ отрядомъ, состоявшимъ изъ его фрегата, корабля Никаноръ и фрегата Рига и конвоировалъ русскіе транспорты изъ Темзы до Гельсингера. Въ 1797 году, въ эскадрѣ контръ-адмирала Макарова, возвратился въ Кронштатъ.

Въ 1798 году назначенъ командиромъ фрегата Нарва и въ эскадрѣ вице-адмирала Макарова отправился снова въ Англію, гдѣ былъ въ крейсерствѣ у Голландскихъ, непріязненныхъ въ то время, береговъ, и конвоировалъ купеческіе флоты. Въ 1799 году мая 1-го произведенъ въ капитаны 2-го ранга и назначенъ командиромъ 74-хъ пуш. корабля Мстиславъ. Въ эскадрѣ В. А. Макарова блокировалъ Голландскій флотъ въ Текселѣ и крейсеровалъ въ Нѣмецкомъ морѣ. Въ Сентябрѣ мѣсяцѣ того же года участвовалъ въ высадкѣ на Голландскій берегъ Англійскихъ войскъ подѣ начальствомъ генерала Аберкромби, а потомъ назначенъ въ Англійскую эскадру вице-адмирала Митчелля, которая, взойдя на Тексельскій рейдъ, завладѣла бывшимъ тамъ подѣ командою Голландскаго вице-адмирала Сторія флотомъ изъ 8 линійныхъ

кораблей, 3-хъ фрегатовъ и 1 шлюпа, изъ коихъ корабль Бешкерледъ взятъ Метиславомъ и приведенъ къ эскадрѣ, а флагъ, гюйсъ и вымпелъ представлены президенту адмиралтействъ коллегіи, графу Кушелеву, за что А. В. фонъ Моллеръ награжденъ орденомъ С. Анны 2-й степени. Въ 1800 году, вмѣстѣ съ эскадрою В. А. Макарова, возвратился въ Кронштатъ. Въ 1801 году пожалована на 12 лѣтъ аренда. Въ томъ же и въ слѣдующемъ году командовалъ кораблемъ: Зачатіе С. Анны, въ эскадрахъ В. А. Бреера и Симанскаго, и былъ въ крейсерствѣ въ Балтійскомъ морѣ. Въ 1802 году сентября 8-го, по Имянному указу, назначенъ первоприсутствующимъ экспедиціи поправленія Ревельскаго порта и въ томъ же году, за 18-ть шестимѣсячныхъ кампаній на морѣ, пожалованъ кавалеромъ ордена Св. Георгія 4-го класса. Въ 1803 году произведенъ въ капитаны 1-го ранга.

Въ продолженіи сего времени дѣлались приготовленія для строенія новой Ревельской гавани, заготовлялись матеріалы, производились изысканія и составлялись планы, а 29-го января 1807 года заложена новая гавань по симъ, Высочайшее утвержденнымъ, планамъ; въ 1808 году капитанъ Моллеръ, за успѣшное производство работъ, пожалованъ орденомъ Св. Анны 2-й степени съ брильянтами, и 28-го мая тогоже года произведенъ въ капитанъ-командоры. Въ 1808 году командовалъ авангардомъ въ эскадрѣ адмирала Ханыкова, имѣя брейдъ-вымпелъ свой на кораблѣ Зачатіе Св. Анны. Января 1-го 1809 года, по балотираниіи произведенъ въ контръ-адмиралы, съ оставленіемъ первоприсутствующимъ экспедиціи по постройкѣ Ревельской военной гавани. Въ слѣдующемъ году, февраля 17-го 1810 года, опредѣленъ директоромъ Кронштатскаго порта и штурманскаго училища и почетнымъ членомъ Государственнаго адмиралтейскаго Департамента; въ томъ году командовалъ эскадрою на Кронштатскомъ рейдѣ, и за произведенныя 10-го и 19-го Іюля, въ присудствіи Государя Императора Александръ Павловича, эволюціи на конанирскихъ лодкахъ, удостоился

получить Монаршее благоволеніе и брильянтовый перстень съ вензелемъ Его Величества.

Лѣтомъ 1811 года командовалъ легкою эскадрою для практическихъ эволюцій.

Въ 1812 году командовалъ гребнымъ флотомъ, состоявшимъ изъ 100 трехъ—пушечныхъ кононерскихъ лодокъ, съ нужнымъ числомъ транспортовъ и другихъ судовъ. Вышелъ изъ Кронштата, черезъ Роченсальмъ и Свеаборгъ, прибылъ въ Ригу и дѣйствовалъ противъ непріятеля на Двинѣ и Болдера, гдѣ овладѣлъ Прускою батареею изъ четырехъ 24-хъ фунтовыхъ мѣдныхъ орудій и преслѣдуя непріятеля, выгналъ его изъ г. Митавы и овладѣлъ симъ городомъ, за что Всемилостивѣйше награжденъ орденомъ Св. Анны 1 степени.

Въ 1813 году командовалъ эскадрою изъ четырехъ вновь построенныхъ въ Архангельскѣ кораблей: Дрезденъ, Любекъ, Гамбургъ и Берлинъ, которые несмотря на позднее осеннее время, привелъ изъ Архангельска, Бельтомъ, въ Ревель благополучно. Въ февралѣ 1814 года, по Высочайшему повелѣнію, вступилъ по прежнему въ исправленіе должности первоприсутствующаго экспедиціи поправленія Ревельскаго порта, для продолженія строенія тамошней гавани, остановленнаго на время войны. Въ 1816 году, за успѣхи въ построеніи, награжденъ брильянтовыми знаками ордена Св. Анны 1 степени. Въ томъ же году командовалъ легкою эскадрою между Кронштадомъ и С. Петербургомъ для практическихъ эволюцій. Въ 1817 году командовалъ эскадрою изъ линѣйныхъ 74-хъ пуш. кораблей: Нептунъ, Дрезденъ, Гамбургъ, Нордъ-Адлеръ и Три Святителя, для отвоза сухопутныхъ войскъ въ Ревель и Свеаборгъ и пожалованы два арендныхъ имѣнія въ Лифляндской губерніи на 12 лѣтъ. Съ тою же эскадрою и тремя фрегатами отправился въ Кадиксъ для сдачи всей эскадры Гишпанскому правительству, что благополучно исполнено, а отъ Гишпанскаго Короля, съ соизволенія Его Императорскаго Величества, пожалованъ орденомъ Карла III большаго креста.

По возвращеніи Антона Васильевича изъ Кадикса, онъ снова вступилъ въ отправленіе прежней должности по построению Ревельской гавани, и въ 1818 году Всемиловѣйше награжденъ орденомъ Св. Владиміра 2 степени большаго креста. Тутъ онъ находился въ 1819 и 1820 годахъ, а 25 Ноября 1821 года Высочайшимъ Указомъ назначенъ Начальникомъ Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества, съ управленіемъ и Морскимъ Министерствомъ. 30 Января 1822 года Высочайше повелѣно присутствовать въ Комитетѣ Министровъ и въ Государственномъ Совѣтѣ.

Въ 1823 году декабря 12, Высочайшимъ приказомъ «въ награду трудовъ», произведенъ въ вице-адмиралы, въ 1824 году марта 14-го пожалована аренда на 12 лѣтъ въ Курлянской губерніи, а 12-го декабря того же года кавалеромъ ордена Св. Александра Невскаго.

1-го Января 1826 года пожалованъ кавалеромъ ордена Св. Владиміра 1 степени.

1-го Января 1828 года Высочайше повелѣно быть Морскимъ Министромъ и присутствовать по прежнему въ Государственномъ Совѣтѣ, Комитетѣ Министровъ и Правительствующемъ Сенатѣ.

1-го января 1829 года произведенъ въ адмиралы.

8-го ноября 1832 года пожалованы брилліантовые знаки ордена Св. Александръ Невскаго.

30-го августа 1834 года награжденъ брилліантовымъ перстнемъ съ портретомъ Государя Императора. Февраля 5-го 1836 года, въ тотъ самый день, когда Антону Васильевичу Моллеру минуло 72 года, онъ, по совершенно разстроенному здоровью, въ слѣдствіе прошенія его, Всемиловѣйше уволенъ отъ должности Морскаго Министра, съ оставленіемъ членомъ Государственнаго Совѣта и съ сохраненіемъ получаемаго до того содержанія.

Съ тѣхъ поръ адмиралъ Моллеръ продолжалъ присутствовать въ засѣданіяхъ Государственнаго Совѣта, сколько того позволяли тѣлесныя силы его, ослабѣвавшія замѣтно. Лѣтомъ онъ всегда жилъ на дачѣ, по Петергофу.

ской дорогѣ, а зимою въ С. Петербургѣ, въ кругу многочисленнаго своего семейства. Хотя тѣлесныя силы въ послѣдніе годы почти вовсе его оставили, но силы душевныя и умственныя сохранились въ немъ до послѣдней минуты его жизни, въ удивительной свѣжести. Мас-титый старецъ скончался почти внезапно, отъ легкаго, но при его слабости, имѣвшаго рѣшительныя послѣдствія, припадка холеры, черезъ два дни по возвращеніи его съ дачи въ городъ.

Членъ Адмиралтействъ-Совѣта, Вице-Адмиралъ Александръ Алексѣевичъ Дурасовъ, скончался въ Кронштатѣ 6 Сентября на 69 году. Вступивъ въ 1793 году въ Морской Кадетскій Корпусъ, Александръ Алексѣевичъ произведенъ въ гардемарины въ 1795, а въ Мичмана 1-го мая 1797 года, слѣдовательно въ офицерскомъ званіи прослужилъ всего 51 годъ. Первые два года послѣ производства въ офицеры, онъ былъ въ крейсерствѣ на эскадрахъ въ Балтійскомъ морѣ, и въ 1799 году, на кораблѣ Москва, подъ командою капитана 1-го ранга Сарычева, совершилъ плаваніе изъ Архангельска къ англійскимъ берегамъ и въ Кронштатъ. Потомъ, до 1804 года опять ежегодно былъ на крейсерующей въ Балтійскомъ морѣ эскадрѣ, а въ семь году, будучи произведенъ въ лейтенанты, на кораблѣ Ретвизанъ, подъ командою капитанъ-командора Грейга, отправился въ Средиземное море. Александръ Алексѣевичъ, на этомъ кораблѣ, на фрегатѣ Венусъ (капитанъ 1-го ранга Эльфинстонъ), а потомъ опять на кораблѣ Ретвизанъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Селиванова и капитана 2-го ранга Ртищева, участвовалъ въ такъ называемой Корфинской экспедиціи, и въ эскадрѣ знаменитаго адмирала Сенявина, былъ во всѣхъ сраженіяхъ и дѣлахъ этой кампаніи; въ сраженіи 19-го іюля 1807 года, при Лемнось, раненъ въ високъ, а въ 1809 году, прибывъ на эскадрѣ въ Портсмутъ, по сдачѣ ея Англичанамъ, возвратился въ Ригу. За сраженіе при

Лейтенантъ Дурасовъ награжденъ орденомъ св. Анны 4-й степени.

Въ 1811 году Александръ Алексѣевичъ переведенъ въ Черноморскій флотъ, въ 68 корабельный экипажъ, и въ томъ же году, на кораблѣ Варахаилъ, былъ въ кампаніи изъ Севастополя до Варны и обратно.

Въ 1812 году лейтенантъ Дурасовъ командовалъ брикомъ Панагія и въ томъ же году декабря 12-го, произведенъ въ капитанъ-лейтенанты.

Въ 1813 году командовалъ корветомъ Або, въ крейсерствѣ у Крымскихъ береговъ, а потомъ люгеромъ Экспедиціонъ; въ 1814 году переведенъ въ Балтійскій флотъ и на кораблѣ Мироносецъ, подъ командою капитанъ-командора Мура, былъ въ плаваніи отъ Кронштата въ Любекъ и обратно. Въ 1815 на фрегатѣ Аргусъ имѣлъ плаваніе до Гельвутслѣйса а оттуда на французскомъ фрегатѣ Эридисъ (Eurydice) въ Копенгагенъ и на коммерческомъ суднѣ въ Кронштатъ.

Въ 1816 году опять былъ въ крейсерствѣ по Балтійскому морю, на кораблѣ Гамбургъ, капитанъ 1-го ранга Ратмановъ; въ томъ же году награжденъ орденомъ св. Георгія 4 класса за 18 кампаній на морѣ.

Въ 1818 году служилъ на кораблѣ Юпитеръ, капитанъ 1-го ранга Ратмановъ, а въ 1820 году назначенъ командиромъ фрегата Поллюксъ, и на немъ занималъ брантвахтенный постъ на Кронштатскомъ рейдѣ.

Въ 1822, 23 и 24 годахъ, командовалъ фрегатомъ Легкій, въ эскадрахъ вице-адмирала Кроуна, въ крейсерствѣ въ Балтійскомъ морѣ и къ берегамъ Исландіи. Въ то время фрегатъ Легкій считался образцовымъ во всѣхъ отношеніяхъ и капитанъ Дурасовъ былъ однимъ изъ любимцевъ адмирала Кроуна. Декабря 12-го произведенъ въ капитаны 2-го ранга.

Въ 1825 году посланъ въ Архангельскъ и командуя вновь построеннымъ кораблемъ Царь Константинъ, назначенъ начальникомъ отряда, слѣдовавшаго изъ Архангельска въ Кронштатъ. Отрядъ въ Сѣверномъ океанѣ

имѣлъ весьма крѣпкіе вѣтры и корабль Царь Константинъ потерялъ гротъ и крѣпость-стенгу, но когда стихло, то, исправясь въ морѣ, благополучно прибылъ въ Копенгагенъ и въ Кронштатъ.

Въ 1824 году страшное наводненіе во время урагана, свирѣпствовавшего во всѣхъ сѣверныхъ моряхъ Европы, разбросало Балтійскій флотъ, за исключеніемъ немногихъ военныхъ судовъ, по мелямъ Кронштатской гавани. Александръ Алексѣевичъ, на ряду съ другими флотскими офицерами, былъ употребленъ въ 1825 году для стаскиванія сихъ судовъ, и за успѣшныя труды свои въ концѣ года награжденъ орденомъ св. Владиміра 4-й степени.

Въ 1826 году капитанъ 2-го ранга Дурасовъ, въ эскадрѣ адмирала Кроуна и дивизіи вице-адмирала Лутохина, командовалъ кораблемъ Сысой-Великій, а въ 1827 году, въ эскадрѣ адмирала Сениавина, былъ на этомъ же кораблѣ въ Портсмутѣ и возвратился въ Кронштатъ. Въ 1828 и 29 годахъ на томъ же кораблѣ крейсеровалъ въ эскадрахъ по Балтійскому морю, будучи 1-го января 1829 года произведенъ въ капитаны 1-го ранга. Въ 1830 и 31 годахъ командовалъ въ крейсерующихъ эскадрахъ кораблемъ Императрица Александра. 10-го апрѣля 1832 года произведенъ въ контръ-адмиралы и въ этомъ году имѣлъ въ крейсерующей эскадрѣ флагъ свой на кораблѣ Смоленскъ, будучи командиромъ 3-й бригады 1-й флотской дивизіи. 28-го сентября того же года назначенъ капитаномъ надъ Кронштатскимъ портомъ, въ какой должности находился до 6-го декабря 1834 года, и получилъ 21-го апрѣля, въ награду трудовъ, орденъ св. Владиміра 3-й степени.

Въ началѣ 1835 года вступилъ въ командованіе 2-ой бригады 3-й флотской дивизіи и Всемилостивѣйше пожаловано, въ награду понесенныхъ по званію капитана надъ портомъ трудовъ, 3000 десятинъ земли. Въ теченіи лѣта имѣлъ флагъ свой на корабляхъ Бородино и Нарва въ крейсирующей эскадрѣ В. А. Гамильтона, въ 1836 году на кораблѣ Дефортъ въ эскадрѣ контръ-адмирала фонъ-

Платера, а въ 1837 на корабляхъ Нарва и Св. Георгій Побѣдоносецъ въ эскадрѣ тогоже начальника 3-й дивизіи; въ 1838 году имѣлъ опять флагъ на послѣднемъ кораблѣ, въ томъ же году награжденъ орденомъ Св. Станислава 1 степени. Въ 1839 году 15-го іюля назначенъ начальникомъ 2-ой флотской дивизіи, и въ продолженіи плаванія дивизіи въ балтійскомъ морѣ имѣлъ флагъ свой на фрегатѣ Діана. Въ 1840 году имѣлъ флагъ на фрегатѣ Діана и кораблѣ Императоръ Александръ 1; 6-го Декабря того же года произведенъ въ вице-адмиралы. Въ 1842 году пожалованъ кавалеромъ ордена Св. Анны 1 степени и опять поднялъ флагъ свой на кораблѣ Императоръ Александръ. Въ 1843 году имѣлъ флагъ на фрегатѣ Цесаревна и кораблѣ Императоръ Александръ, на которомъ былъ въ походѣ съ своею дивизією и въ 1846 и 47 годахъ, а въ послѣднемъ году имѣлъ флагъ и на фрегатѣ Аврора. Въ 1848 году 30 Августа назначенъ членомъ Адмиралтействъ-Совета, но 6 Сентября, до прибытія еще въ С. Петербургъ, послѣ кратковременной болѣзни, скончался въ Кронштатѣ.

14 Декабря, прошедшаго 1848 года, скончался въ С. Петербургѣ, на 75 году отъ рожденія, преподаватель математическихъ наукъ въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, *Иванъ Васильевичъ Кузнецовъ*, ветеранъ на поприщѣ учебнаго образованія морскихъ офицеровъ, болѣе полустолѣтія съ честію проходившій многотрудную обязанность наставника.

Въ 1784 году, изъ учениковъ Морской Славянороссійской школы, онъ поступилъ въ гимназію, бывшую при Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ для образованія учителей. Послѣ 10 лѣтняго ученія тамъ, въ 1794 году, былъ онъ произведенъ въ *заучители* (званіе, соотвѣтствовавшее отчасти нынѣшнему *репититору*), и тогда началась его дѣйствительная служба, въ которой онъ пробылъ до 1834 года. Въ этомъ году, состоя въ чинѣ 5-го класса, вы-

шелъ въ отставку, но не прекратилъ занятій въ Корпусѣ; напротивъ, съ прежнею неутомимостью, продолжалъ ихъ почти до послѣдняго года своей жизни, такъ что собственно учебной службы его при Корпусѣ было около 53-хъ лѣтъ. Въ теченіе ея, получилъ онъ слѣдующія награды: въ 1798 году, вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими учителями, лично самимъ Государемъ Императоромъ Павломъ Петровичемъ, при посѣщеніи Имъ Корпуса, былъ произведенъ въ Подпоручики; въ 1805 году, за отличный экзаменъ гардемаринъ въ присутствіи Министра Морскихъ силъ, удостоился получить брилліантовый перстень; въ 1811 году получилъ чинъ 8-го класса, четырьмя годами ранѣе срока, за особенные труды по составленію астрономическихъ таблицъ; въ 1816 году, за отличіе по службѣ, былъ награжденъ орденомъ Св. Владіміра 4-ой степени, и наконецъ въ 1846 году получилъ одновременно 350 р. сереб. по представленію Директора Корпуса Н. П. Римскаго-Корсакова, бывшаго его ученика.

Не лишнимъ считаемъ также упомянуть, что онъ сдѣлалъ съ гардемаринами двѣ морскія кампаніи: одну въ 1792 г. въ Эскадрѣ контръ-адмиралъ Лежнева, на кораблѣ Константинѣ, отъ Кронштата до Готланда; другую въ 1799 г. на кораблѣ Пантелеймонѣ, который слѣдуя въ эскадрѣ, назначенной къ Голландскимъ берегамъ, потерялъ, при входѣ въ Балтійское море, мачту и принужденъ былъ возвратиться въ Кронштатъ.

Въ продолженіи полуѣвковой службы своей, онъ образовалъ до тысячи морскихъ офицеровъ; старѣйшіе изъ его учениковъ, находящихся на службѣ—Ихъ Высокопревосходительства адмиралы П. И. Рикордъ и П. А. Колзаковъ, и самые младшіе—еще носятъ гардемаринскіе якоря. Много было примѣровъ, что два поколѣнія, отцы и сыновья были его учениками.

Иванъ Васильевичъ соединялъ въ себѣ всѣ качества превосходнаго наставника, и что гораздо важнѣе—превосходнаго человѣка. Знаніе наукъ, искусство и способность преподавать, замѣстованныя имъ изъ школы П. Я.

Гамалѣя, и неистощимое терпѣніе, памяты всѣмъ его ученикамъ. Будучи, въ свое время, однимъ изъ лучшихъ преподавателей въ Морскомъ Корпусѣ, онъ пользовался большою извѣстностію и въ Петербургѣ: въ числѣ учениковъ его были князья Голицыны, Юсуповъ, графы Бобринскіе, Шереметевъ, Кутайсовъ (павшій въ Бородинской битвѣ), Кушелевъ, Кутузовъ, и мн. др. Наконецъ, лучшею оцѣнкой достоинствъ Иванъ Васильевича можетъ служить довѣренность Начальства, поручившаго ему (въ 1801 г.) управленіе Корпусною гимназіею, *черезъ 7 лѣтъ по выпускъ его оттуда*, когда еще онъ былъ молодымъ учителемъ, едва 27 лѣтъ, и аттестатъ, данный ему (въ 1811 г.) незабвеннымъ Инспекторомъ классовъ Гамалѣю: въ этомъ аттестатѣ, за подписью и печатью Платона Яковлевича, сказано, что Иванъ Васильевичъ «обучалъ гардемариновъ, кадетъ и гимназистовъ чистой математикѣ, высшимъ вычисленіямъ (дифференціальному и интегральному счисленіямъ), механикѣ, навигаціи и астрономіи, *«съ отличнымъ искусствомъ раченіемъ и успѣхомъ;»* а такое свидѣтельство Платона Яковлевича должно цѣнить на вѣсь золота, потому что даромъ хвалить онъ не любилъ.

Почтенный старецъ искренно былъ обрадованъ подаркомъ своихъ учениковъ, выпуска 1838 года, поднесшихъ ему золотую табакерку. Объ этомъ подаркѣ онъ всегда отзывался съ особенною признательностію.

Истинно христіанская жизнь его, душевная доброта, скромность, благородство характера, свѣтлый умъ и любознательность, не ослабѣвшая до послѣднихъ минутъ жизни, пріобрѣли ему, въ скромномъ его званіи, нелицемѣрное уваженіе, какъ начальниковъ, такъ сослуживцевъ и учениковъ.

Отпѣваніе тѣла его происходило въ церкви Морскаго Кадетскаго Корпуса. Въ числѣ присутствовавшихъ находились многіе изъ бывшихъ его учениковъ, желавшихъ почтить память достойнѣйшаго наставника ихъ юности.

С М Ъ С Ь.

Электрическое освѣщеніе. Этотъ способъ освѣщенія, о которомъ такъ много говорили, былъ показанъ публикѣ въ Декабрѣ мѣсяцѣ прошлаго года, около 8 часовъ вечера, изъ портика національной галлерей въ Лондонѣ. Лучшаго положенія для опыта избрать было невозможно и новость этого освѣщенія привлекла большое стеченіе зрителей, наполнявшихъ улицу и терассу противоположную галлерей, и также большую часть площади внизу. Появился свѣтъ и обширное пространство ярко имъ освѣтилось, причемъ свѣтъ фонарей совершенно затмился. Не только на площади, но и въ нѣкоторомъ разстояніи отъ мѣста опыта, свѣтъ былъ столь силенъ, что при направленіи его на толпу народа, можно было узнать черты лица самаго отдаленнѣйшаго изъ зрителей и различить всѣ особенности покроевъ платья. По временамъ сильный лучъ свѣта былъ наводимъ на памятникъ Нельсона и выказывалъ его изъ окружающей тьмы отъ основанія до вершины. Свѣтъ былъ столь же постояненъ какъ и силенъ, и тѣнь, бросаемаая предметами, была такъ рѣзко окраена, какъ отъ яркихъ лучей солнца. Вообще опытъ былъ произведенъ удачно и удовлетворительно для зрителей.

Непромокаемая замазка. Испанцы употребляютъ для замазыванія своихъ судовъ слѣдующій составъ: берутъ лучшей негашенной извести, заливаютъ ее водою, и когда, простынетъ, то обративъ известъ въ мелкій порошокъ, просѣиваютъ ее и кладутъ въ сосудъ, прибавляя рыбьяго жиру столько, чтобъ сдѣлать замазку въ родѣ стекольной.—Этой-то замазкой наполняютъ всѣ щели, скважины и пазы подводной части судна. Она въ водѣ нисколько не размягчается.

Опыты надъ боковой качкой судовъ. Г. Финчамъ (Fincham), корабельный инженеръ Портсмутскаго адмиралтейства, получилъ приказаніе отъ Адмиралтействъ-Совѣта, вмѣстѣ съ директоромъ центральный кораблестроительной школы въ Портсмутѣ, сдѣлать въ морѣ испытаніе надъ боковой качкою судовъ, съ цѣлью улучшенія ихъ качествъ въ этомъ отношеніи.

Проба каменнаго угля. Въ муфленой печи, въ тигелѣ, сжечь опредѣленное количество угля, потомъ взвѣсить остатокъ, который покажетъ, сколько въ этомъ углѣ было негорючаго вещества, пепла.

Въ другомъ тигелѣ положить извѣстное количество угля. Закрыть тигель и поставить въ печь. Количество оставшагося кокса покажетъ, сколько бы въ томъ углѣ оказалось дыму. Ежели много коксу, было бы мало дыму, и обратно; но коксъ долженъ быть въ тоже время не спекающійся: въ противномъ случаѣ уголь будетъ прилипать къ колысникамъ.

Клапаны Кингстона для гашенія огня. Г. Морисъ Джонсонъ, инженеръ на пароходѣ Файрбрэндъ, придумалъ весьма простое средство для тушенія пожара на судахъ. Имѣя одинъ край вдѣланный въ дно судна, соединяющійся съ капитанской каютою посредствомъ рычажнаго ключа, капитанъ, въ случаѣ пожара, можетъ легко затопить трюмъ и потушить огонь, не трогая груза, и спасти подводную часть корабля отъ обугленія. Приборъ г. Кингстона введенъ на англійскихъ пароходахъ для наполненія котловъ водою; онъ открывается и закрывается при малѣйшемъ усилии.

Невыгоды системы трубчатыхъ котловъ. Французскаго флота капитанъ Буэ (A. Bouet), командиръ воен-

наго парохода Геттидара (Guett'ndar) въ Journal de la Marine описываетъ неудобство трубчатыхъ котловъ, имѣющихся на его пароходѣ, для плаванія по рѣкамъ съ иловатою водою и прохожденія черезъ баръ въ устьяхъ рѣкъ, впадающихъ въ море.

Согласно съ мнѣніемъ комисіи, состоявшій изъ флотскихъ штабъ-офицеровъ и механиковъ, онъ полагаетъ, что система котловъ машины, сдѣланной для сего парохода г-мъ Гашъ, для рѣкъ съ иловатомъ дномъ негодится. Дѣйствительно, какъ скоро достаточно, чтобы рѣчная вода была болѣе или менѣе грязна, болѣе или менѣе смѣшана съ морскою соленою, для произведенія неправильнаго дѣйствія котловъ, то есть для того, чтобы вода изъ котла попадала въ цилиндры, причиняя тѣмъ сильные удары, то непременно должно признать такую машину *неудобною*.

Возраженіе, что эти случаи, хотя довольно часты, но неопасны, потому что исправный и внимательный механикъ легко предупредить и исправить ихъ,—столь же неосновательно, какъ еслибъ сказать про бѣшенную лошадь, что порокъ ея ничего не значитъ, потому что хорошій ѣздокъ съ англійскимъ мундштукомъ усмирить ее.

«Система трубчатыхъ котловъ, безъ всякаго сомнѣнія, представляетъ большую выгоду въ томъ, что поверхность топленья въ данномъ пространствѣ можно почти удвоить. Это весьма выгодно для небольшихъ судовъ. Очевидно, что эта мысль преобладала у офицера, составившаго данныя, по которымъ построены корпусъ и машина парохода Геттидара. Но очень жаль, что онъ не подумалъ о слѣдующихъ неудобствахъ:

1) При трубчатой системѣ, на водахъ грязныхъ или смѣшанныхъ съ морскою, вода отъ сильнаго кипѣнія попадаетъ безпрестанно въ паровыя трубы, и слѣдовательно въ цилиндры. *

* Въ Англіи и Швеціи, гдѣ это также было замѣчено, введены различные способы, для уничтоженія этого незначительнаго недостатка

2) Что этому пароходу предназначалось плавать именно въ такихъ водахъ и особенно на барахъ у истока рѣкъ.

3) Что находясь въ бурунахъ на барѣ или въ устьяхъ рѣкъ, нельзя и думать застопорить машину или уменьшить давленіе паровъ на двѣ трети; напротивъ, въ эти моменты нужна вся сила машины, если не хотимъ подвергнуть-ся важнымъ поврежденіямъ и даже потерѣ судна и наконецъ:

4) Что въ случаѣ поврежденій, они произойдутъ въ странахъ неизвѣстныхъ, варварскихъ и часто непріязненныхъ, не представляющихъ никакихъ средствъ для исправленія. Все это заставляло бы, для подобнаго назначенія парохода, отдать преимущество той системѣ, которая менѣе легко портится.

Приведемъ примѣръ. Пароходы Серпанъ (Serpent) и Базиликъ (Basilic), построенные другимъ инженеромъ, плаваютъ уже 4 года по рѣкѣ Сенегалу, переходятъ черезъ баръ, выходятъ въ море, входятъ снова въ рѣку и никогда на нихъ не случилось этого смѣшенія воды съ паромъ; котлы на нихъ обыкновенные цилиндрическіе.

Но это неудобство трубчатыхъ котловъ не встрѣчается въ морѣ на чисто морской водѣ, даже во время задняго хода, при которомъ на рѣкахъ, это чаще случалось.

Катамаранъ. (см. М. С. Т. 1, стр. 432). Въ декабрѣ мѣсяцѣ прошлаго года были произведены въ Портсмутѣ, въ присутствіи Принца Алберта, новые опыты надъ этимъ важнымъ и полезнымъ приборомъ. Онъ состоитъ изъ цилиндровъ или мѣшковъ, сдѣланныхъ изъ непромокаемой матеріи, наполненныхъ всякими вещами, имѣющими мень-

въ котлѣ, отъ чего иногда можетъ даже треснуть цилиндръ; капитанъ Бузъ, въ концѣ своей статьи, упоминаетъ о какомъ-то приборѣ, который на его пароходѣ назначено употребить для уничтоженія описаннаго имъ неудобства трубчатыхъ котловъ. / р. Ред.

шую удѣльную тяжесть нежели вода, какъ-то: койками, платьями, провизіею и пр., которые, привязанные къ вымбовкамъ, шестамъ и т. п., могутъ быть быстро связаны въ плотъ, углубляющійся только на нѣсколько дюймовъ. 30' человекъ составили, наполнили и спустили катамаранъ на воду въ 10 минутъ. Каждый цилиндръ вмѣщаетъ провизіи на 30 дней на одного человека, или круглымъ числомъ 250 фунтовъ вѣсу, считая по 64 фунта на каждый кубическій футъ водоизмѣщенія.

Крушеніе англійскаго военнаго брика *Mutine*. 9/21 декабря прошлаго года Англійскій 12 пуш. большаго ранга брикъ Мютинъ (428 тонн), подъ командою капитана Пальмеръ, прибывъ изъ Триеста, стоялъ на якорѣ на вѣшнемъ рейдѣ Венеціи, противъ прохода Маламокко, образуемаго двумя узкими песчаными косами, изъ коихъ сѣверная называется *Littorale di Malamocco*, а южная, *Littorale di Pelestrina* или *Murazzi*. * По длинѣ сей послѣдней устроена, еще въ средніе вѣка, каменная стѣна съ тремя уступами съ морской стороны. Капитанъ, по дѣламъ службы, поѣхалъ въ городъ. Въ то время настала страшная бора при 8° мороза. Гѣтръ былъ такъ жестокъ, что ни одинъ лоцманъ не рѣшался вести капитана въ Пелестрину. Онъ на колокольнѣ Св.—Марка оставался бездѣйственнымъ свидѣтелемъ гибели своего судна.

Старшій лейтенантъ брика, Кортисъ, срубилъ мачты, по несмотря на то и на брошенную за бортъ пушку, привязанную къ кабельтову въ помощь цѣпямъ—объякор-

* Венеціанскія лагуны отдѣляются отъ моря тремя песчаными косами, образующими четыре прохода: сѣверный изъ нихъ называется *Тре-Порти*, второй отъ сѣвера *Лидо*, третій—самый глубокий и главный проходъ *Маламокко*, и наконецъ послѣдній или южный, между косою Мурацци и материкомъ, навывается *Kiód-jia*.

ныя цѣпи лопнули и лейтенантъ Кортисъ, для спасенія команды, пустился на брикъ прямо въ берегъ. Судно остановилось въ 10 саженьяхъ отъ стѣны, переброшенное чрезъ мель, имѣющую около $\frac{5}{4}$ мили ширины. Брызги налетавшія на брикъ тотъ-часъ замерзали. Послѣ 30 часового бѣдствія, вся команда, исключая 5 потонувшихъ, была спасена. Изъ числа спасенныхъ многіе были ранены, ушиблены и имѣли отмороженные члены. При спасеніи экипажа жители Пелестрина дѣйствовали съ большимъ самоотверженіемъ, и неутомимо отогрѣвали окостѣвшихъ, братски раздѣляя съ ними свою одежду, обувь и пр. По прекращеніи боры, англійскій пароходъ *Argent* отвезъ команду Мютина въ Неаполь.

Погибшій брикъ, по красотѣ и прочимъ морскимъ качествамъ, былъ однимъ изъ лучшихъ въ англійскомъ флотѣ.

Публичныя лекціи курса коммерческихъ знаній И. С. Вавилова, въ С. Петербургѣ. Императорское Вольное Экономическое Общество поручило члену своему, И. С. Вавилу, по примѣру прошлыхъ годовъ, читать лекціи о коммерческихъ знаніяхъ. Изъ программы пятаго курса коммерческихъ знаній, объявленнаго этимъ просвѣщеннымъ и опытнымъ негоціантомъ нашимъ, видно, что и въ нынѣшнюю зиму, между прочимъ, онъ говоритъ о торговомъ мореплаваніи, составляющемъ второй отдѣлъ сказаннаго курса. Надѣясь доставить удовольствіе читателямъ Морскаго Сборника, слѣдящимъ за успѣхомъ нашего торговаго мореплаванія и доброжелательствующимъ ему,—выписываемъ изъ этой программы названія всѣхъ статей втораго отдѣла:

Мореплаваніе и море-судо-водо-ходство: *Морское право.*

а) Объ экипажѣ, его значеніи, обязанностяхъ, правахъ, отношеніяхъ къ кораблю и кораблехозяину, права и отвѣтственность капитана.

б) О морскомъ протестѣ.

в) О флагѣ, его значеніи, національности и правахъ.

- г) О блокадѣ.
- д) О крейсерствѣ.
- е) О призахъ.
- ж) О неутралитетѣ.
- з) О страхованіи, опредѣленіе и расчетъ морскихъ премій.

Лекціи эти преподаются по воскреснымъ днямъ отъ 6¹/₂ до 8 часовъ вечера, безъ всякой платы со стороны слушателей, въ домѣ общества, на углу Обуховскаго проспекта и 4 роты измайловскаго полка.

Некрологъ. Надавно скончался въ Англіи первый лордъ Адмиралтейства графъ Ауклендъ (Earl of Auckland). Въ день погребенія его, на всѣхъ военныхъ и купеческихъ судахъ, стоявшихъ въ Темзѣ и въ другихъ портахъ Англіи, съ утра до захожденія солнца, флаги были припущены до половины.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель, Генералъ-Адъютантъ *Литке*.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

ТОМЪ II.

№ 2.

ФЕВРАЛЬ.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФИИ.

=
1849.

ИЗЪ ЗАПИСОКЪ СТАРАГО МОРЯКА. *

СТАТЬЯ V

ПРЕВРАЩЕНІЕ ДАТСКАГО ПРИВАТЕРА ВЪ НАШЪ ТРАНСПОРТЪ И
ВСТРѢЧА СЪ АНГЛІЙСКИМЪ ВОЕННЫМЪ БРИКОМЪ РЕНДЖЕРЪ.

Въ одно прекрасное утро, съ восхожденіемъ солнца, при брамсельномъ вѣтрѣ отъ SO, начали выходить изъ Либавской гавани коммерческія суда, долженствовавшія поступить въ нашъ конвой. Каждое изъ нихъ, приближаясь къ фрегату Амфитрита, ложилось въ дрейфъ. Конвой состоялъ изъ 23 судовъ, въ числѣ коихъ было и Датское, нагруженное артиллерійскими снарядами, которое англійскій капитанъ Р. называлъ приватиромъ. Въ 9 часовъ утра, съ выходомъ послѣдняго судна, отъ начальника отряда сдѣланъ былъ первый сигналъ всему конвою: «слѣдовать за Адмираломъ,» а корвету Помона приказано остаться на высотѣ Либавы. Фрегатъ, поставя всѣ паруса, началъ обгонять конвой; брику Меркурій сигналомъ велѣно было позади конвоя.

До 11 часовъ брикъ непрерывно приводилъ то на одинъ, то на другой галсъ, понуждая заднія суда нести всѣ возможные паруса, или спускался къ удалившимся въ сторону судамъ, заставляя ихъ держаться соединенно, и, такимъ образомъ, сомкнутый конвой, до 2-хъ часовъ по полудни, шелъ

* Смотри Томъ I стр. 298. 345. 437 и 491.

въ совершенномъ порядкѣ. Въ 3-мъ часу набѣжалъ шквалъ отъ S и суда наши распушились лиселями съ обѣихъ сторонъ, однакожъ не надолго. Вѣтръ началъ измѣняться, а въ 4 часа, съ нашедшимъ шкваломъ отъ SW, установился на этомъ румбѣ. Въ 6 часовъ онъ довольно засвѣжѣлъ; на купеческихъ судахъ непрерывно трещали и ломались лисель-спирты, но они уже безъ всякаго понужденія несли всѣ паруса, желая засвѣтло миновать узкости между Домеснесомъ и берегомъ Эзеля, къ которымъ мы приближались. Фрегатъ бѣжалъ впереди конвоя подъ марселями въ два рифа; брикъ нашъ шелъ позади, съ отданными марса-фалами при двухъ рифахъ у марселей; Датское же судно держалось подлѣ фрегата съ марселями, подтянутыми на слабѣ-горденьяхъ, и вѣроятно уходило отъ него въ этомъ положеніи, ибо мы видѣли по временамъ, что оно приводило къ вѣтру.

За полчаса до захожденія солнца открылся мысъ Люзерордъ. Фрегатъ привелъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, началъ брать третій рифъ и слѣдалъ сигналъ старшему по немъ, принять начальство надъ конвоемъ. По отвѣтѣ нашемъ, онъ посадилъ фокъ и гротъ и отдѣлился отъ насъ. Какъ передовыя суда конвоя ушли далеко отъ заднихъ, то мы сигналомъ велѣли послѣднимъ нести всѣ возможные паруса и сами подняли марса-фалы. Крѣпкій вѣтръ съ пасмурностію продолжался до 2-хъ часовъ за полночь; мы палили каждую слянку для показанія своего мѣста, но не могли видѣть ни одного судна. Къ разсвѣту вѣтръ сталъ смягчаться и съ восходомъ солнца дулъ уже умѣренно; конвой открылся, большею частію, позади насъ; впереди было только датское и еще судна три, которымъ приказавъ приблизиться, мы легли въ дрейфъ, и, по соединеніи всего конвоя, взяли курсъ прямо на Рижскій рейдъ.

Въ полдень показался Англійскій военный брикъ, который, подойдя къ Меркурію, уведомилъ, что имѣетъ къ намъ депеши. Немедленно отправленъ былъ къ нему офицеръ нашъ за бумагами, по разсмотрѣніи конхъ капи-

танъ самъ поѣхалъ на Англійскій брикъ, приказавъ конвою держаться въ дрейфѣ. Такъ какъ брики легли въ дрейфъ на разные галсы, то мы поворотивъ чрезъ фордевиндъ, привели подъ вѣтромъ Англійскаго брика и легли въ дрейфъ на одномъ съ нимъ галсѣ. Вскорѣ возвратилась наша шлюпка съ приказаніемъ отъ капитана, чтобы Датское судно немедленно приблизилось къ брику. Лишь только шлюпка наша возвратилась къ Англійскому брику, мы увидѣли, что онъ наполняетъ гротъ-марсель и въ ту же минуту ставитъ всѣ паруса до послѣдняго лиселя. Мы тоже снялись съ дрейфа, посадили фокъ и гротъ и послали на брамсели; но какъ вѣтръ былъ свѣжій брамсельный, то и съ гротомъ брикъ нашъ оставался совершенно въ одномъ положеніи съ Англійскимъ, почему и вѣрно было сойти съ салыговъ. Намъ казались весьма странными дѣйствія Англійскаго капитана и было жаль шлюпки съ людьми, державшейся при большомъ ходѣ у его борта. Вскорѣ показался на верху нашъ капитанъ. Посмотрѣвъ на свой брикъ и шлюпку, онъ скрылся; но вслѣдъ за симъ на Англійскомъ брикѣ къ нашему удовольствію всѣ лиселя спустились на низъ, фокъ и гротъ взяты на гитовы и гротъ-марсель положенъ на стеньгу.

Капитанъ нашъ тотчасъ возвратился на брикъ и приказалъ потребовать шкипера съ Датскаго судна, а Англійскій брикъ, поставивъ всѣ паруса, пошелъ къ выходу изъ Рижскаго залива. Всѣ это чрезвычайно интересовало насъ и любопытство наше было чрезмѣрно, но къ сожалѣнію мы ничего не могли узнать въ это время. Уже гораздо послѣ нашей кампаніи открылись мнѣ всѣ подробности сношеній капитана нашего съ Англійскимъ, которыя и помѣщаю для поясненія здѣсь описанныхъ дѣйствій.

Депеши, полученные нашимъ капитаномъ, были отъ Рижскаго генералъ-губернатора, которыми предписывалось первому встрѣтившемуся Русскому крейсеру снять съ Англійскаго брика фельдгегера, доставить его немедленно въ Стокгольмъ и, по окупчаніи возложеннаго на него порученія, привезти обратно въ Ригу. Капитанъ нашъ очень

желалъ исполнить предписаніе, но затруднялся оставить на произволъ ввѣренный ему конвой съ подозрительнымъ Датскимъ судномъ, а потому и рѣшился ѣхать самъ на Англійскій брикъ, чтобы предложить его командиру довести конвой до Рижскаго порта, находившагося отъ насъ въ 15 миляхъ. Но Англійскій капитанъ отказался вести конвой, увѣряя, что ему должно немедленно соединиться съ своимъ адмираломъ. Тогда капитанъ нашъ рѣшилъ, чтобы одного изъ своихъ офицеровъ и нѣсколько членовъ команды посадить на Датскій брикъ и отправить съ конвоемъ въ Ригу, о чемъ и объявилъ Англійскому капитану.

Въ слѣдствіе этого рѣшенія, капитанъ прислалъ къ намъ шлюпку съ приказаніемъ Датскому судну «приблизиться»; самъ же спустился въ каюту, чтобы написать донесеніе генералъ-губернатору, о сдѣланномъ имъ распоряженіи. Но едва онъ успѣлъ начать это, какъ услышалъ вызовъ людей на верхъ и скоро почувствовалъ, что брикъ накренился. Онъ вышелъ на шканцы и къ величайшему удивленію увидѣлъ брикъ, несущійся подъ всѣми парусами. «Что это значитъ?» спросилъ онъ Англійскаго капитана. Тотъ отвѣчалъ: что не можетъ медлить ни минуты; что брикъ нашъ ходитъ хорошо и можетъ пересадить офицера и людей на Датское судно и догнать его. Капитанъ нашъ взглянулъ на Меркурій, и хотя торжествовалъ отъ удовольствія, видя такое значительное превосходство своего судна предъ Англійскимъ, однакожъ не согласился на предложеніе Англійскаго командира и рѣшительно объявилъ, что не можетъ бросить конвой, не сдѣлавъ основательныхъ и точныхъ распоряженій, прибавивъ къ тому, что какъ брикъ нашъ дѣйствительно ходитъ гораздо лучше его судна, то если вѣтръ не переменится, онъ будетъ въ Ригѣ чрезъ четыре часа, и передавъ брантвахтѣ конвой, можетъ догнать его. Еслиже, по какимъ-либо непредвидимымъ обстоятельствамъ, это не выполнится, тогда онъ непременно найдетъ на высотѣ Либавы нашъ фрегатъ и корветъ, и на нихъ передастъ фельдгегера. Послѣ

этого объясненія, капитаны раскланялись и разстались не совсѣмъ довольные другъ другомъ. Вскорѣ явился къ намъ командиръ съ Датскаго брика: онъ былъ молодъ, хорошъ собою и Датскій крестъ въ петлицѣ дѣлалъ его еще интереснѣе.

Капитанъ нашъ, послѣ обычнаго привѣтствія, просилъ его вмѣстѣ съ нимъ отобѣдать, на что тотъ охотно согласился; а какъ онъ былъ приглашенъ для того, чтобы идти съ нами въ Ригу подъ всѣми парусами, ибо въ приходѣ другихъ шкиперовъ безъ конвоира капитанъ не сомнѣвался, то и сдѣланъ былъ сигналъ Датскому судну подойти для переговоровъ, а командиръ его приказалъ своему штурману не отставать отъ Меркурія. Вслѣдъ за тѣмъ у насъ въ моментъ были поставлены всѣ паруса, даже до бомъ-трюм-селей и бомъ-брамъ-лиселей; конвою сдѣланъ сигналъ нести всѣ паруса и показанъ румбъ въ Рижскій портъ.

Датскій брикъ, поднимая медленно паруса, началъ постепенно отставать и наконецъ дошелъ до бомъ-брам-селей. Мы ожидали, что заставимъ его поставить всѣ лиселя. Любопытно было смотрѣть въ это время на командира Датскаго брика, слѣдившаго за прибавкою каждого паруса на своемъ суднѣ и за его ходомъ. Ни одного еще лиселя на немъ не было поднято, а брикъ, какъ будто бы къ намъ приближался, и къ общей досадѣ нашей, скоро подобрался къ самому гака-борту на четверть кабельтова и убралъ бомъ-браисели. Съ этими парусами оставался онъ во все время въ одномъ и томъ же отъ насъ разстояніи, какъ бы на бакштовѣ. Датскій капитанъ видимо торжествовалъ: то закинувъ голову назадъ, смотрѣлъ онъ на наши трюмсели и лиселя, то, обращаясь къ своему судну, любовался его ходомъ, и тѣмъ, что оно не отставало отъ насъ ни на одинъ футъ. Наконецъ онъ не выдержалъ, и относясь къ командиру нашему, сказалъ, что Меркурій очень хорошо ходитъ. Капитанъ отвѣчалъ ему холодно, что принимаетъ комплиментъ его въ противномъ смыслѣ. «Еслибъ это не была истина, сказалъ Датчанинъ, то я ни какъ не позволилъ бы себѣ сдѣлать такое невѣжес-

тво; увѣрю васъ моею честью, что я гонялся съ извѣстными ходаками англійскаго флота и подъ такими парусами не шелъ бы у нихъ на бакштовѣ, а былъ бы въ состояніи привести ихъ въ свой кильватеръ.»

Въ это время сказали, что готовъ обѣдъ и всѣ спустились въ каюту

Начатый разговоръ продолжался и за столомъ. Капитанъ нашъ замѣтилъ гостю свое удивленіе, что при военныхъ обстоятельствахъ Даніи съ Англіею, онъ не употребитъ такое превосходное судно приватиромъ, что конечно доставило бы ему болѣе выгоду, нежели перевозка груза. На это онъ отвѣчалъ со всею откровенностію моряка: «Два года судно мое было приватиромъ; въ это время я взялъ пять призовъ, сдѣлалъ себѣ независимое состояніе и удостоился получить отъ своего правительства орденъ.»

«Конечно, это было пріятнѣйшее время моей жизни. Еслибъ тогда кто-нибудь сказалъ мнѣ, что я буду возить грузъ на славномъ моемъ брикѣ, я разсердился бы не на шутку; — но два года опыта великое дѣло. Къ тому-жъ можетъ быть и обезпеченное мое положеніе заставило меня смотрѣть на вещи другими глазами и избрать вмѣсто воинственнаго, — мирное, коммерческое занятіе.»

«Нынѣшнею весною я сдѣлалъ первый рейсъ въ Либаву съ собственнымъ грузомъ, и на возвратномъ пути въ Копенгагенъ располагалъ нагрузиться хлѣбомъ, но какъ видите, совсѣмъ не ожиданно сдѣлался русскимъ транспортомъ.»

Мы съ большимъ любопытствомъ желали знать, гдѣ онъ досталъ такого замѣчательнаго ходака и какъ началъ первое крейсерство на приватирѣ, и онъ съ тою-же любезностію и охотою удовлетворилъ нашему желанію. — «Я служилъ лейтенантомъ въ Датскомъ флотѣ, началъ онъ, и какъ, по разрывѣ съ Англіею, многіе флотскіе офицеры должны были оставаться праздными, то у меня и родилась мысль служить на приватирѣ. Хотя я имѣлъ маленькій капиталъ, однакожъ его далеко не доставало на покупку судна для этого предмета. Дѣятельно сталъ

я искать участниковъ на мое предпріятіе и былъ столько счастливъ, что вскорѣ нашли двоиxъ. Мы прочитали въ газетахъ объявленіе о продажѣ брика, построеннаго въ Америкѣ; и какъ онъ находился въ одномъ изъ портовъ большаго Бельта, то мы безъ замедленія туда отправились, нашли судно, соответствующее нашему намѣренію и купили его. Хозяинъ его объявилъ, что прошедшею осенью въ крѣпкій вѣтръ оно стало на мель не далеко отъ ихъ порта и при всемъ стараніи шкипера не могло быть спасено и налилось водой.—Свезя товары на берегъ, шкиперъ продалъ его, и прощаясь съ своимъ судномъ, увѣрялъ, что оно очень хорошо ходитъ. Последнему мы не вполне довѣряли, ибо какой продавецъ не похвалитъ своего товара? и скажу еще болѣе: найдется ли капитанъ, непристрастный къ своему судну?

«Со всемъ усердіемъ принялись мы общими силами за его исправленіе и когда подводная часть была совсѣмъ отдѣлана, то занялись другими: вооружили его 14 коронадами 24 фунтоваго калибра и заготовили припасы, чтобы съ раннею весною выслать его въ море. Съ исправленіемъ и вооруженіемъ, судно обошлось намъ около семидесяти пяти тысячъ талеровъ; эта сумма, также какъ и будущія издержки, раздѣлялись поровну на каждого изъ трехъ участниковъ.

«Въ число непремѣнныхъ условій, положено было мнѣ командовать судномъ, съ незначительнымъ жалованьемъ. Въ половинѣ апрѣля, брикъ былъ совершенно готовъ къ выходу въ море; но за двѣ недѣли до того, началъ являться на видъ нашего порта Англійскій фрегатъ, а иногда становился и на якорь, только что не на пушечный выстрѣлъ отъ порта. Я не одинъ разъ выѣзжалъ на яликѣ, чтобы ознакомиться съ нимъ, и по нѣсколькимъ часамъ наблюдалъ за его дѣйствіями. Онъ былъ замѣчательно красивой наружности, держался въ отличномъ порядкѣ, и, слухи носились, былъ славный ходокъ. Последнее особенно мнѣ не нравилось. Двѣ недѣли я не могъ выбрать благопріятной минуты къ выходу; наконецъ, въ исходѣ апрѣля, фрегатъ

скрылся изъ виду; я снялся съ якоря со свѣтомъ, при туманной погодѣ и брамсельномъ вѣтрѣ.

«Расположившись идти къ самому выходу изъ Бельта въ Каттегатъ, и тамъ крейсеруя, выжидать добычи, я спустился въ бакштагъ подъ всѣми парусами, и при довольно густомъ туманѣ, бѣжалъ по 11 узловъ. Часу во 2-мъ пополудни, мы прошли уже около 40 миль, когда закричали съ баку: судно передъ носомъ! я бросился на бакъ и увидѣлъ близко фрегатъ, лежавшій подъ марселями въ дрейфѣ на правомъ галсѣ. Медлить было нѣкогда; мы были прямо подъ его батареей, въ разстояніи около двухъ пушечныхъ выстрѣловъ. Спустивъ лиселя, я тотчасъ привелъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсѣ. Фрегатъ не замѣшкалъ пустить къ намъ ядро, вмѣсто привѣтствія,—но оно не долетѣло до насъ. Поставивъ всевозможные паруса, онъ поворотилъ съ нами на одинъ галсѣ, и я успѣлъ разсмотрѣть, что это былъ тотъ самый фрегатъ, который подходилъ на видъ нашего порта. Три часа мы лежали оба на лѣвомъ галсѣ, и хотя я увеличилъ отъ него разстояніе, но мнѣ казалось, что онъ приближается къ моему кильватеру, и когда ляжетъ полнѣе, то первое мое крейсерство будетъ и послѣднимъ. Однакожъ дѣлать было нечего: я рѣшился поворотить; фрегатъ оставался на томъ же галсѣ. Проходя его контръ-галсомъ, я наконецъ успокоился и убѣдился въ преимуществѣ хода моего судна, ибо разстояніе отъ него увеличилось болѣе, нежели въ два раза. Онъ продолжалъ гнаться за мной до самихъ сумерекъ, поворачивая съ одного галса на другой; я также сдѣлалъ нѣсколько поворотовъ и отдалился отъ него на значительное пространство. Такое превосходство въ ходѣ моего судна придало мнѣ столько смѣлости, что когда фрегатъ совершенно скрылся за темнотою, я рѣшился спуститься, проскользнуть мимо его и идти согласно съ моимъ предположеніемъ. Это мнѣ удалось; счастливо избѣжалъ я встрѣчи съ нимъ, и послѣ того постоянно крейсеровалъ на избранномъ мною мѣстѣ, выбѣгая изрѣдка въ Каттегатъ.

«Много судовъ попадалось мнѣ на пути, но всѣ подѣ прикрытіемъ конвоировъ, которые въ началѣ весны, въ большемъ числѣ, высланы были изъ Англіи. Свѣтлыя ночи также не благопріятствовали первымъ моимъ попыткамъ. Погони за мною производились столько разъ, что перестать ихъ я не въ состояніи; скажу только, что я избавлялся отъ нихъ очень легко, и выгода перваго крейсера заключалась единственно въ томъ, что я познакомился съ отличными качествами моего судна, и могъ дѣйствовать рѣшительнѣе въ будущее время. Настоящее же было не утѣшительно: издержавъ провизію, я долженъ былъ явиться къ товарищамъ съ пустыми руками, но поспѣвать было нѣчемъ. Въ условіи же нашемъ сказано, чтобы по издержаніи провизіи, придти съ брикомъ въ тотъ портъ, изъ котораго я вышелъ; если же обстоятельства не позволятъ, то немедленно увѣдомить, гдѣ я буду стоять. Вѣтръ дулъ попутный въ назначенный портъ и я спустился къ нему; чѣмъ ближе подходилъ я къ берегу, тѣмъ вѣтръ становился свѣжѣе, при дурной и мокрой погодѣ, что и давало мнѣ надежду избѣжать опасной встрѣчи съ фрегатомъ «Тартаръ», который, по словамъ встрѣтившагося со мною приватира, крейсеровалъ на прежнемъ посту. Съ разсвѣтомъ, находясь миляхъ въ тридцати отъ якорнаго мѣста, и идя въ бакштагъ около 12-ти узловъ, подѣ двумя рифами у марселей, я вдругъ увидѣлъ судно на правой раковинѣ. Фрегатъ лежалъ въ бейдевиндѣ на вѣтрѣ, и лишь только увидѣлъ мой брикъ, началъ спускаться къ нашему курсу. Теперь разстояніе до него было вдвое болѣе того, въ какомъ мы находились съ нимъ при первой встрѣчѣ; я не сомнѣвался, что это былъ тотъ же Тартаръ. Тогда я ушелъ отъ него въ бейдевиндъ, теперь же онъ находился у меня на вѣтрѣ и по необходимости я долженъ былъ продолжать идти въ бакштагъ, а потому и безпокоился, не будетъ ли онъ имѣть преимущества при полномъ вѣтрѣ, и особенно при волненіи, которое было гораздо чувствительнѣе для моего судна. Вѣтръ дулъ очень крѣпкій, но мнѣ не оставалось ни-

чего болѣе, какъ рисковать всѣмъ и я поставилъ брамсе-
ли. Онъ также несъ брамсели на двухъ рифахъ у марсе-
лей, и скоро вошелъ въ мой кильватеръ. Каждая 10 ми-
нутъ наблюдалъ я его секстаномъ, однакожъ не замѣ-
чалъ, чтобы фрегатъ приближался. Къ моему счастью,
часа чрезъ полтора начало прочищаться и берегъ от-
крылся, но онъ упорно продолжалъ гнаться за мною и
лишь тогда привелъ въ бейдевиндъ, когда оставалось не
болѣе двухъ миль до входа въ портъ, куда я прибылъ
благополучно. Какъ только усмотрѣна была изъ города
погоня за мною, всѣ жители собрались на пристани и встрѣ-
тили меня съ торжествомъ; въ особенности мои товари-
щи, ожидавшіе каждую минуту, что я сдѣлаюсь добычею
сильнѣйшаго непріятеля. Со всѣхъ сторонъ привѣтствова-
ли меня вопросомъ: «какъ ты могъ избавиться отъ Тар-
тара, считающагося лучшимъ ходокомъ между Англій-
скими судами?» Я отвѣчалъ, что и при выходѣ моемъ изъ
порта, онъ также гнался за мною и также безуспѣшно,
и удивленію не было конца. Но когда первый восторгъ
миновался и я описалъ товарищамъ, со всею подробне-
стію, мои дѣйствія во время крейсерства; когда они уви-
дѣли, что результатъ есть неудача; то и сдѣлали мнѣ
вопросъ: «что я думаю предпринять теперь?» Не за-
пинаясь, я отвѣчалъ, что должно немедленно снаб-
дить брякъ провизіею и выслать въ море. Они съ своей
стороны объявили, что рѣшились окончить наше пред-
пріятіе и продать судно. Я увѣрялъ, что мы должны бу-
демъ отдать его за безцѣнокъ. Они возражали, что хо-
тятъ лучше потерять часть, нежели весь капиталъ и на-
считали мнѣ нѣсколько человекъ, совершенно раззоривших-
ся отъ своихъ приватировъ, взятыхъ Англичанами. Нѣ-
сколько сутокъ мы спорили и ничего не предпринимали. На-
конецъ я убѣдилъ ихъ въ превосходствѣ нашего судна,
въ несомнѣнномъ успѣхѣ, какой оно обѣщаетъ, и вызвал-
ся идти на немъ безъ жалованья. Они согласились по-
жертвовать провизіи еще на полтора мѣсяца, и послѣ то-
го, если не будемъ имѣть ни какаго успѣха, то продать

судно. По окончаніи кампаніи, мнѣ назначено было войти въ ближайшій и удобный портъ, но ни какъ не возвращаться назадъ мимо опаснаго поста, занимаемаго Тартаромъ.

«Черезъ двѣ недѣли я вышелъ въ море и благополучно достигъ до прежняго своего мѣста къ выходу изъ Бельта, гдѣ прокрейсеровавъ 14 дней безъ всякаго успѣха, выбѣжалъ въ Категатъ. На третій день моего прихода, густой туманъ заставилъ меня лечь въ дрейфъ часа на четыре. Въ это время подошло вплотъ къ моему борту трехъ мачтовое купеческое судно. Наполнивъ гротъ-марсель, я тотчасъ его опросилъ, немедленно абординировалъ и безъ хлопотъ взялъ его. Судно было нагружено колониальными товарами, ночью отстало отъ конвоя и при разсвѣтѣ, за пасмурностію, уже не могло съ нимъ соединиться. До меня доходили выстрѣлы конвоировъ, когда я лежалъ въ дрейфѣ, но какъ они слышны были у меня шодъ вѣтромъ, то я и оставался покойно на мѣстѣ.

«Овладевъ дорогимъ призомъ, я находился въ 40 миляхъ отъ Гельспнора и съ попутнымъ вѣтромъ спустился туда вѣстѣ съ моимъ сокровищемъ. Счастье мнѣ благопріятствовало; туманъ очистился, когда я подошелъ очень близко къ Гельспнору, гдѣ и сталъ благополучно на якорь. Товарищи мои не замедлили явиться и были въ полномъ восторгѣ, ибо одинъ грузъ судна оцѣненъ былъ елишкомъ въ шесть разъ болѣе того, чего намъ стоилъ брикъ и всѣ сдѣланныя на него издержки. Взятое судно было не старое, въ 700 тоннъ; на покупку груза намѣлись тотчасъ охотники и я очень желалъ скорѣе кончить продажу и идти вновь за добычею. Но товарищи не довольны были цѣной и опредѣляли ее такъ, чтобы чистая прибыль выходила въ шесть разъ болѣе стоимости судна; а потомъ настоятельно рѣшились продать, какъ взятое судно, такъ и брикъ, и тѣмъ окончить нашу компанію.

«На мою долю доставалась третья часть груза; я продалъ ее и купилъ у нихъ нашъ общій брикъ; поручилъ имъ заняться продажей призоваго судна, а самъ пустил-

ся въ море на новыя поиски. По выходѣ изъ Гельсингора, я отправился опять въ большой Бельтъ; мнѣ много обѣщало превосходство въ ходѣ судна, и въ этотъ разъ дѣйствія мои были уже несравненно отважнѣе, сколько по увѣренности въ брикѣ, столько и потому, что я не боялся, чрезъ потерю судна, лишиться всего моего имущества. Смѣло подходилъ я на видъ всякаго конвоя и наблюдалъ его; разумѣется, каждый разъ за мной были погоня, но къ великой досадѣ конвоировъ, я шутя ускользалъ отъ нихъ. Лишь только они прекращали погоню, я снова бросался къ конвою и неотступно за нимъ слѣдовалъ. Самыя вѣрныя мои союзницы были долгія и темныя осеннія ночи. Нѣсколько разъ я врѣзывался въ самую середину конвоя, и часто безъ всякаго успѣха, только надблещь конвоирамъ тревогу. Но два раза, такимъ образомъ, удалось мнѣ вывести по призу. Третье судно въ это лѣто я взялъ въ Каттегатѣ съ разсвѣтомъ; оно отстало отъ конвоя. Осенью, имѣя надежное судно въ ходу, и зная хорошо берега Бельта, здѣсь можно съ небольшимъ рискомъ захватывать призы вѣрнѣе, нежели въ Каттегатѣ или въ другомъ открытомъ плаваніи. Тутъ конвой обыкновенно на ночь становятся на якорь. Замѣтивъ, гдѣ расположены конвоиры, можно смѣло, безъ шума выбрать суда, лежащія отъ нихъ подалѣе. Если конвой остается подъ парусами, то и тогда въ лунную, но пасмурную ночь, приватиры могутъ безъ труда выхватывать себѣ призы изъ большаго конвоя.

«Три приза мои разбросалъ я по разнымъ мѣстечкамъ Бельта, и хотя поручилъ заняться продажей ихъ людямъ надежнымъ, однакожъ, желая скорѣе все порѣшить, и привести въ извѣстность мое состояніе, я положилъ окончить плаваніе въ половинѣ Октября. Призы состояли изъ трехъ бриковъ: одинъ былъ съ колоніальными товарами, другой съ мукою изъ Балтики, и третій съ баластомъ. Все вмѣстѣ, суда и товаръ, доставили мнѣ болѣе половины того, чего стоилъ первый призъ съ грузомъ.

«На другое лѣто я опять выходилъ сторожить конвой,

но счастье уже мнѣ измѣнило. Въ Августѣ взялъ я одинъ брикъ съ баластомъ, отвелъ его въ портъ и по выходѣ изъ него встрѣтилъ тотчасъ такой крѣпкій вѣтръ, что не могъ никуда спуститься, ни отойти отъ берега, и брикъ мой бросило на мель. Хотя вѣтръ скоро стихъ, однакожъ съ величайшимъ трудомъ и съ большими поврежденіями сняли его съ мели. Послѣ этой неудачи я вошелъ въ гавань и съ нынѣшняго лѣта пустился въ коммерческія предпріятія.»

Когда Датскій капитанъ кончилъ рассказъ, всѣ вышли на верхъ и увидѣли брикъ его у насъ на траверсѣ, убиравшимъ фокъ, что и послужило еще къ большому удостоверенію въ справедливости тѣхъ достоинствъ, какія приписывалъ ему командиръ его. Однакожъ въ этомъ случаѣ датскій брикъ пошелъ впередъ, потому что вѣтръ, сдѣлавшись почти фордевиндъ, былъ наименѣе выгоденъ для нашего брика.

На Рижскомъ рейдѣ нашли мы на якорѣ Англійскій военный шлюпъ и два брика. Мы стали подлѣ нихъ, а датское судно ввели въ рѣку. Капитанъ, съѣзжая на берегъ съ донесеніями, отдалъ приказаніе, чтобы, по приходѣ конвоя, ввести въ рѣку всѣ суда, а самимъ быть готовымъ вступить подъ паруса тотчасъ по его возвращеніи.

Но чрезъ три часа вѣтръ засвѣжѣлъ и развелъ такое волненіе, что шлюпки не могли выходить изъ рѣки и капитанъ долженъ былъ остаться на берегу. На другой день вѣтръ очень скрѣпчалъ и мы спустили брамъ-стенги и вытравили 150 сажень канату. Одинъ изъ Англійскихъ бриковъ далеко продрейфовало и онъ принужденъ былъ бросить другой якорь.

На третій день рано утромъ пріѣхалъ нашъ капитанъ; мы тотчасъ снялись съ якоря и чрезъ три дня соединились съ фрегатомъ Амѣтрита. Брикъ Ренджеръ предупредилъ насъ нѣсколькими часами; онъ не успѣлъ обогнать Домеснесъ и весь крѣпкій вѣтръ держался въ Рижскомъ заливѣ. Фельдъегеря отправили въ Стокгольмъ на

корветъ Помона. Онъ лавировалъ еще въ виду, и мы съ завистию смотрѣли на корветъ, въ третій разъ шедшій въ Швецію; и потому болѣе, что кампанія наша, продолжавшаяся слишкомъ три мѣсяца, приходила уже къ концу. Однакожъ она была очень пріятна по своему разнообразію, поучительна во многихъ случаяхъ для начинающихъ служить на морѣ, и достопамятна тѣмъ, что начальникъ отряда нашего И. Р. Т. имѣлъ счастье получить одно повелѣніе, написанное собственноручно Императоромъ І.

=

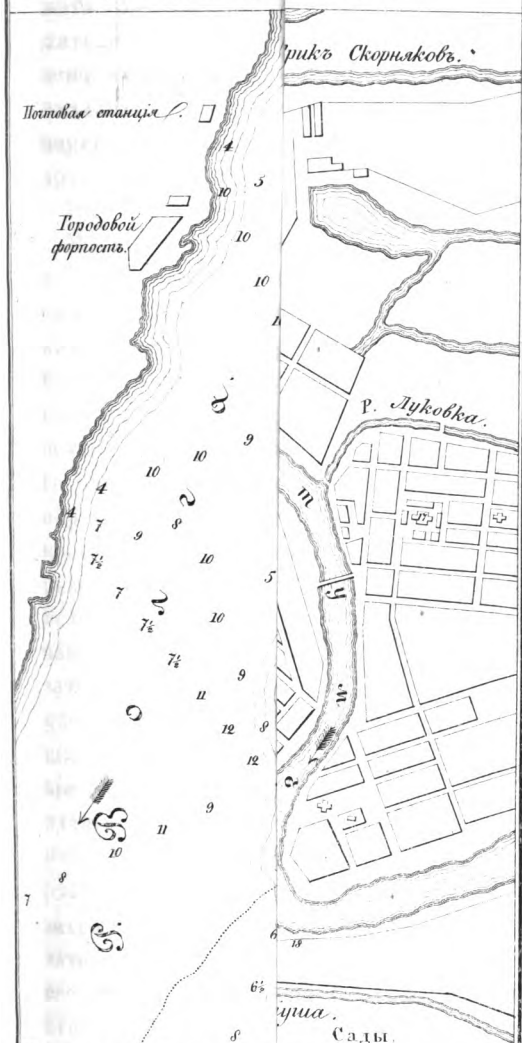
НАЧАЛО

АСТРАХАНСКАГО ПОРТА. *

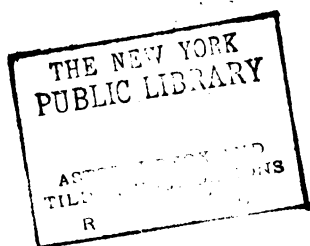
За два дни до отъѣзда изъ Астрахани въ Москву, 4 ноября 1722 года, Петръ Великій приказалъ строить здѣсь верфь, «въ томъ мѣстѣ, гдѣ нынѣ суды осенью на

* Большою частію изложенныхъ здѣсь подробностей мы обязаны просвѣщенной дѣятельности бывшаго, въ царствованіе Екатерины II, президента Адмиралтействъ-Коллегіи, графа И. Г. Чернышева. Онъ приказалъ, въ 1785 году, выбрать свѣдѣнія, касающіяся Астраханскаго порта, въ здѣшнемъ Адмиралтейскомъ архивѣ, а капитанъ-лейтенантъ Радингъ выбралъ и доставилъ ему свѣдѣнія, отысканныя въ Астраханскомъ портовомъ архивѣ. — По кончинѣ Чернышева, собранные ими документы вновь поступили въ архивъ (главный морской) и вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими (найденными въ дѣлахъ графа Апраксина и въ дѣлахъ Адмиралтействъ-Коллегіи) служили матеріалами настоящей статьи. — Статья «Дворецъ Петра Великаго въ Астрахани», помѣщенная въ предшествующемъ номерѣ Сборника, можетъ служить введеніемъ къ настоящей. Обѣ онѣ поясняются приложеннымъ здѣсь планомъ Астрахани.

Дорода съ плана 180-есть положеніе
и весь приволажскій берега вѣка .



а-Казармы, б-Житной дворъ, с-сѣкія ворота, 1-Казармы,
5-Восточной дворъ, 6-Садикъ, 7-А сосѣдь, 8-Церк. Петра
и Павла, 9-Церк. Иоанна Златоустъ, 10-Церк. Петра Великаго,
11-Церк. (Church), 12-Церк. (Church), 13-Церк. (Church).



Кутумовой (рѣкѣ) вытаскивали.» Потомъ, 29 декабря того же года, генералъ-адмиралъ графъ Апраксинъ писалъ въ губернскую канцелярію, что Государь повелѣлъ: «при Астраханскомъ портѣ, для военной службы содержать адмиралтейство и морскихъ адмиралтейскихъ служителей, и для того построить казармъ на осмотрѣнномъ подѣ строеніе способномъ мѣстѣ.»—Таковы были начальныя распоряженія для основанія Астраханскаго порта, поясненныя и пополненныя, тогда же, многими другими—письменными и словесными—наставленіями.

Ихъ не выполнили.

Мѣсто, выбранное Петромъ для порта, было совсѣмъ не то, на которомъ построенъ портъ впоследствии, гдѣ онъ и теперь находится.—Теперешній портъ расположенъ на югозападной сторонѣ города, подлѣ Волги, подѣ стѣнами крѣпости «Кремля». Когда его основывали, Волга протекала подѣ самыми стѣнами Кремля, была глубока здѣсь, и потому все портовые строенія были расположены у самаго берега, загороженнаго отъ размывовъ деревянными обрубками. Но потомъ, особенно съ послѣднихъ годовъ прошедшаго вѣка, Волга—вмѣсто предполагавшихся прежде размывовъ—стала накидывать противъ города и порта отмель, которая, непрерывно измѣняясь и все увеличиваясь, наконецъ образовала обширную здѣсь низменность; узкій затонъ, называемый рѣчка Скаржинка, и теперь указываетъ мѣсто, гдѣ нѣкогда протекала Волга. При такомъ измѣненіи мѣстности, пришлось, оставя главные портовые строенія на прежнемъ мѣстѣ, зенги и геобходимыя при нихъ зданія перенести къ новому берегу Волги, на вновь образовавшуюся низменность. Но наносы продолжаютъ, рѣчка здѣсь мелѣетъ, образуются косы и острова: готовится новая низменность, долженствующая опять отрѣзать портовые строенія отъ рѣки.—Вѣроятно, предвидя все это, Петръ опредѣлялъ для адмиралтейства иное мѣсто—берегъ рѣки Кутума, подѣ стѣнами крѣпости. (Точнаго мѣста не знаемъ; въ 1785 году еще видны были слѣды начатыхъ работъ.) Правда, и эта рѣчка теперь обме-

мѣла до того, что въ лѣтнее время, мѣстами, не проходили и пустыя барки; но обмелѣнію ея способствовали, во-первыхъ, каналъ (Варваціевъ), вырытый подъ весьма острымъ угломъ къ ея направленію; тогда какъ по предположенію Петра, онъ долженъ былъ идти въ иномъ, гидравлически гораздо способнѣйшемъ направленіи: именно, отъ самаго края назначеннаго адмиралтейства, мѣсто котораго, какъ мы сказали, было подъ стѣнами крѣпости; а во-вторыхъ, обмелѣнію Кутума способствовало и то, что оставленная безъ вниманія, какъ пенужная и ни къ чему неспособная, эта рѣка была равнодушно засариваема всякою дрянью и никогда не прочищаема; объ искусственномъ направленіи ея теченія думали еще менѣе. Петръ предвидѣлъ, что предоставленная сама себѣ, эта рѣка, даже независимо отъ направленія вышеупомянутаго канала, должна будетъ обмелѣть, и потому писалъ графу Апраксину (4 ноября 1722 года): «Устье Кутумовы рѣчки надлежитъ чистить граблями нынѣшнею жъ зимою, для чего и грабли образцовыя сдѣланы. Близъ вышерѣченнаго устья уголъ фашинами сдѣлать, дабы тѣмъ отворотить Волги, чтобъ не заносило пескомъ того устья, и ежели меля съ верху поровняется съ концомъ того угла, то его пакн прибавлять, дабы песокъ угла никогда не обходилъ.»—Можно судить, какова тогда была глубина въ Кутумѣ, когда и рѣка Луковка, выходящая изъ Кутума, теперь совсѣмъ пересохшая, была столько глубока, что на берегахъ ея производилось судостроеніе! Даже въ 1785 году, въ рѣкѣ Кутумѣ, противъ назначеннаго подъ адмиралтейство мѣста, было еще $3\frac{1}{2}$ фута глубины!

Правда, мѣсто, выбранное подъ адмиралтейство, было низменное; но это обстоятельство не укрылось отъ Петра, и потому онъ приказалъ (4-го же ноября 1722 года): «Понеже сіе мѣсто потопляетъ вешнею водою, того ради копать рвы около того мѣста, и тою землею насыпать то мѣсто выше вешней воды.»

Строенія начались, но, по недостатку рабочихъ и ма-

теріаловъ, производились довольно медленно, и наконецъ, по кончинѣ Петра (1725 г.), совсѣмъ оставлены.

Въ началѣ 1726 года прѣхалъ въ Астрахань, главнымъ командиромъ, Шаутбенахтъ И. А. Синявинъ. Ему показалось, что Петръ ошибся въ выборѣ мѣста подъ адмиралтейство, и не сообразивъ, что способность этого мѣста обуславливалась предположеннымъ каналомъ отъ Кутума къ Волгѣ и искусственными насыпями—дѣло трудное, за то прочное—, онъ представилъ Адмиралтействъ-Коллегіи (18 апрѣля того же года), что «строеніе зачатое строить не въ удобномъ мѣстѣ, понеже то мѣсто весьма низкое, и всегда полою водою не токмо то мѣсто потопляетъ, но гораздо выше того мѣста полая вода бываетъ; къ тому жъ, въ самомъ томъ мѣстѣ имѣется вода какъ болото, и никогда, во все лѣто, не высыхаетъ.» А за тѣмъ предлагалъ построить адмиралтейство на самомъ берегу Волги (гдѣ оно и теперь стоитъ), «понеже то мѣсто высокое и отъ воды близкое.»—Коллегія не долго думала, и, указомъ 6 іюня того же (1726) года, повелѣла «строить адмиралтейство на показанномъ мѣстѣ, на берегу рѣки Волги, близъ города Астрахани, подишущечною стрѣльбою; и оставить оное мѣсто полносадомъ, и кругомъ сдѣлать *контрашарфъ*, и ворота сдѣлать къ рѣкѣ Волгѣ, и служителямъ адмиралтейскимъ опредѣлить строиться при томъ же мѣстѣ...а строеніе въ томъ адмиралтействѣ производить противъ присланнаго чертежа изъ адмиралтейской суммы.»

Послѣдствія мы видѣли.

Такъ какъ Астрахань стоитъ довольно далеко отъ моря (около 90 верстъ), то Петръ Великій повелѣлъ (указъ 22 ноября 1722 года) сдѣлать пристань у взморья, именно у о. Четырехъ-Бугровъ, «чтобъ впредь морскимъ судамъ по провіантъ въ Астрахань не ходить, но тамъ брать.» Пристань эта, съ земляною крѣпостцю при ней, и съ провіантскими магазинами, вскорѣ и была устроена; но весною 1726 года сильнымъ вѣтромъ ее разломало, и стоявшія въ ней суда выбросило на берегъ; поэтому

выбрали для новой пристани другое мѣсто, островъ Съд-
листый. Тамъ она держалась дольше. На островѣ Четы-
рехъ-Бугровъ было приказано построить и маякъ съ ос-
вѣщеніемъ (и еще поставить такіе же маяки: на остро-
вахъ Двѣнадцать-Колковъ, Тюленьемъ, на Брявскомъ лби-
щѣ и Суеткиной косѣ).

Судостроеніе, какъ прежде основанія порта, такъ дол-
го и послѣ его основанія, здѣсь производилось очень рѣд-
ко: суда, обыкновенно, строились въ Нижнемъ-Новгоро-
дѣ и въ Казани, а потомъ исключительно въ одной Ка-
зани.—Число судовъ и интересные—теперь забытые—ро-
ды ихъ, въ изображаемую нами эпоху устроенія порта,
представляются въ слѣдующей таблицѣ:

С У Д А.	Было въ 1722 г.	Прибыли въ 1722 г.	Постр. въ 1722 г.	Прибыл. въ 1723.	Постр. въ 1723 г.	Приб. въ 1724 г.	Итого въ 1725 г.	Разломаны.	Разбиты.	Пропали.	На лиц.	Въ похор.
Гекботы	а	а	а	30	а	а	30	а	4	4	22	а
Шнявы	3	а	а	а	а	а	3	2	а	а	1	1
Гукоры	1	а	1	а	а	а	2	а	а	а	2	а
Галѣоты	1	а	а	а	2	а	3	1	а	а	2	а
Прамы	а	а	а	а	4	а	4	а	а	а	4	а
Дастовыя суда	а	29	а	а	а	а	29	4	1	1	23	3
Эверсы	а	6	а	а	а	а	6	а	3	а	3	а
Бригантины	1	а	а	а	а	а	1	а	а	а	1	1
Шкуты	4	а	а	а	а	а	4	3	1	а	а	а
Тяпки	14	а	а	а	а	а	14	5	а	а	9	2
Боты сканавей	14	а	а	а	а	а	14	14	а	а	а	а
Боты ординарные . . .	а	а	а	30	а	6	36	а	3	а	33	а
Боты малые	2	2	а	а	а	а	4	а	а	а	4	а
Почтъ-боты	1	1	а	6	а	а	8	а	а	а	8	1
Буеръ	а	1	а	а	а	а	1	а	а	а	1	а
Шлюпки	3	3	а	31	3	3	43	2	5	а	36	а
Лодки островскія . . .	а	а	26	а	а	а	26	а	а	а	26	26
Лодки почтовые	а	а	а	а	2	а	2	а	а	а	2	а
И т о г о	44	42	27	97	11	9	230	31	17	5	177	34

За исключеніемъ четырехъ послѣднихъ родовъ, какъ судовъ гребныхъ и потѣшныхъ (буеръ), будетъ однихъ парусныхъ въ 1725 году всего 158,—а на лицо 112. Команда флотиліи въ это время состояла изъ 1050 разныхъ чиновъ, въ томъ числѣ 770 матросовъ; при портѣ было 186 мастеровыхъ. На содержаніе порта и флотиліи отпускалось по 147,882 р. 6¹/₂ к., (съ Астраханской губерніи 88,039, съ Сибирской 59,843 р. 6¹/₂ к.); но расходъ ограничивался 80,560 р. 17¹/₂ к.

Памятниками пребыванія Петра въ Астрахани, хранятся въ Астраханскомъ портѣ его Плезиръ-яхта и Баржа.

А.А. СЕ.

=

О СКОРОСТИ ДВИЖЕНІЯ И ВЫСОТѢ ВОЛНЕНІЯ.

Въ засѣданіи «Британскаго общества для усовершенствованія наукъ» (British association for the advancement of science) въ концѣ августа 1848 года читана статья капитана Англійскаго флота Стенли (Stanley), заключающая наблюденія, произведенныя имъ во время командованія пароходомъ Ретльснекъ, надъ быстротою и возвышеніемъ волненія. Способъ, принятой этимъ офицеромъ для опредѣленія длины вала и скорости его движенія, состоялъ въ томъ, что онъ, на размѣренномъ лотлинѣ, вытравлялъ за корму рангоутину, когда пароходъ шелъ прямо по направленію вѣтра и волненія, доколѣ эта рангоутина была на вершинѣ одного вала, въ то время, какъ корма парохода находилась на вершинѣ предшествующаго. Послѣ нѣсколькихъ опытовъ, онъ нашелъ, что при сколь-ко-нибудь правильномъ волненіи, можно было измѣрять

разстояніе между валами съ точностью до двухъ или трехъ сажень, когда длина измѣряемаго разстоянія простирается до 50-ти. Для узнанія скорости вала замѣтали время, когда вершина вала проходила рангоутину за кормомъ, и когда она достигала кормы парохода. Умножая число этихъ наблюдений, онъ достигъ средняго вывода, который, какъ полагаетъ, весьма близокъ къ истинѣ. Для измѣренія высоты вала, кап. Стенли употреблялъ слѣдующій способъ. Когда судно, спустившись съ вала, находится между двумя валами, то наблюдатель бѣжитъ по вантамъ, пока не увидитъ вершины слѣдующаго вала на линіи горизонта. Тогда возвышеніе его глаза надъ ватерлиніею судна дастъ достаточно вѣрную мѣру высоты, между вершиною вала и углубленіемъ основанія его. Разумѣется, что для вѣрности необходимо брать среднее изъ множества наблюдений, потому что, даже при самомъ правильномъ волненіи, существуетъ довольно большая разность между высотой отдѣльных валовъ. Капитанъ Стенли представилъ слѣдующія наблюденія, чтобы показать, какъ близко полученные результаты сходились между собою, даже въ разные дни.

Наблюденіе № 1.

Длина вала 55 саж; скорость парохода 7,2 узловъ; высота вала 22 фута; время прохожденія вершины вала отъ рангоутины до кормы парохода 10 секундъ. Изъ сего выведена скорость вала 27 миль въ часъ.

Наблюденіе № 2.

Промежутки времени прохожденія вершины вала отъ рангоутины до кормы парохода.

Сек.	
8,7	Длина вала 43 сажени.
7,0	Средняя высота 20 футъ.
9,2	Скорость парохода 6 узловъ.
6,3	Изъ сего вычислена скорость вала 24,5 морскихъ миль въ часъ.
7,0	

1849.)

— 115 —

8,6
8,8
8,4
8 64,0
8,0

Средній промѣжутокъ времени.

Наблюденіе № 3.

Сек.
7,4
13,0
10,7
10,0
10,2
9,0
6 60,3
10,0

Длина вала 50 саж.

Высота вала 20 футъ.

Скорость парохода 6 узловъ.

Изъ сего вычислена скорость вала 24 морскія мили въ часъ.

Средній промѣжутокъ времени.

Наблюденіе № 4.

Сек.
7,5
7,0
10,0
9,0
9,0
10,0
9,0
8,0
9,5
9 79,0
7,8

Длина вала отъ 30 до 60 саж.

Высота вала — — —

Скорость парохода 5 узловъ.

Изъ сего вычислена скорость вала 22,1 морскія мили въ часъ.

Средній промѣжутокъ времени.

Наблюденіе № 5.

Длина вала 33 саж.

Скорость парохода 6 узловъ.

Изъ сего вычислена скорость вала 22,1 морскія мили въ часъ.

Наблюденіе № 6.

Сек.
12,0
9,0
7,5

Длина вала 57 саж.

Высота вала 22 фута.

Скорость парохода 7 узловъ.

волненіе не правильное, наблюденія не очень хороши.

10,5
10,5
13,0

6 | 62,5

10,4

Изъ сего вычислена скорость вала 26,2 морскія мили въ часъ.

Средній промежутокъ времени.

Наблюденіе № 7.

Сек.

9,5

6,5

8,0

8,5

7,0

12,5

10,0

7 | 62,0

8,9

Длина вала 35 саж.

Высота вала 17 футъ.

Скорость парохода 7,8 узловъ.

Изъ сего вычислена скорость вала 22 морскія мили въ часъ.

Средній промежутокъ времени.

ОБЩІЙ ВЫВОДЪ НАБЛЮДЕНІЙ.

Мѣсяцъ и число. 1847 г.	Число на- блюденій.	Сила вѣтра.	Скорость па- рохода.	Высота вала.	Длина вала.	Время прох. вала отъ ранга до горны.	Вычислен- ная скорость вала.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Апрѣль 21	—	5	узл. 7,2	фут. 22	саж. 55	секун. 10,0	Узлы. 27	Пароходъ шелъ на фордевиндъ при большомъ попутн. волненіи.
23	8	5	6,0	20	43	8,0	24,5	То же.
24	6	4	6,0	20	50	10,0	24,0	То же.
25	9	4	5,0	«	35 до 40	7,8	22,1	Неправильное вол- неніе.
26	—	4	6,0	«	33	7,4	22,1	Большое попут- ное волненіе.
Мая. 2	6	(4-5)	7,0	22	57	10,4	26,2	Неправильное вол- неніе. Отъ того на- блюденія не очень хороши.
3	7	5	7,8	17	35	8,9	22,0	Вѣтръ и волненіе немного съ лѣвой стороны.

Примѣчаніе. Сила вѣтра означена числами по способу адмирала Бофорта.

Гг. Скотъ Россель и Лордъ Адёръ (Adare) дѣлали замѣчанія на эту статью. Послѣдній говорилъ, что стоя на скалахъ западнаго берега Ирландіи и замѣчая огромный прибой Атлантическаго океана, онъ тѣмъ же способомъ, какъ капитанъ Стенли, измѣрилъ высоту валовъ, и нашелъ возвышеніе ихъ до 50 футъ, а иногда валы, въ этихъ мѣстахъ, достигали огромной высоты 150 футовъ.

=

ВОЕННАЯ ШКУНА ОПЫТЪ,

ПОСТРОЕННАЯ ДЛЯ КАСПІЙСКОЙ ФЛОТИЛИИ.

—

Военная шкуна Опытъ построена на Абовской частной верфи, и приведена въ Кронштатъ въ Октябрѣ 1843 года; въ слѣдующемъ году отправлена въ Астрахань, куда и прибыла еще до прекращенія навигаціи.

Длина по Г. WL. 67 ф. 0 д.

Ширина \mathfrak{W} у Г.W.L. по наружную кромку
набора. 20 — 5 —

\mathfrak{W} отстоитъ къ носу отъ середины Г.W.L. 4. — 0. —

Водоизмѣщеніе по Г.W.L. 4595 пудъ.

при этомъ водоизмѣщеніи:

Ахтеръ штевень въ грузу отъ шпунта. . . . 5. — 0. —

Форъ-штевень. 4. — 2. —

Ахтеръ-штевень съ килемъ 6. — 0. —

Форъ-штевень съ килемъ 5. — 0. —

Центръ величины отстоитъ къ кормѣ отъ
средины Г.W.L. на 1,01 футъ.

Центръ парусности трехъ главныхъ парусовъ
отстоитъ къ кормѣ отъ середины Г.W.L. на 3. ф. 0. д.

Площадь трехъ главныхъ парусовъ 3142 квад.

футъ. Моменты этой парусности 89893.

Моменты по формулѣ Чапмана около 90300.

Вся длина гротъ-мачты	66. ф. 3. д.
Главный діаметръ ея.	1. — 2 1/2
Вся длина фокъ-мачты.	65. — 0. —
Главный діаметръ ея.	1. — 3 1/2
Длина бушприта за шпунтомъ	17. — 3. —
Главный діаметръ его.	1. — 5. —
Длина гика.	43. — 7. —
Длина гротъ-стенгъ.	20. — 0. —

Стоячій такелажъ не сложенъ. Онъ состоитъ, изъ двухъ вантъ у фокъ-мачты съ каждой стороны, а у гротъ-мачты изъ одной со стороны, всѣ въ 6 дюймовъ толщины; изъ одного фока-штага въ 8 дюймовъ, взятого сквозь бушпритъ къ форъ-штевню.

У гротъ мачты, съ каждой стороны, имѣется еще по одному шкентелю, одинаковой съ вантами толщины, который тянется мантилемъ и таями. Вывленковъ же на шкунѣ вовсе не имѣется.

Третій ригъ у фока, и второй ригъ въ кливерѣ, отстегиваются, для облегченія рангоута и носовой части, въ крѣпкую погоду,—а также и для сбереженія самой парусины отъ гніенія.

Для легкаго вѣтра въ бакштагъ употребляется летучій тонсель; поднимаемый на гротъ-стенгъ съ подъ-вѣтра. Галсъ его ходитъ съ желѣзнымъ кольцемъ по задней навѣтренной фокъ-вантѣ, а шкотъ тянется въ блокъ на носъ гика. Тонсель пристегивается удобно къ рейку, и когда не въ употребленіи, хранится въ палубѣ. Гротъ-стенга не имѣетъ никакого такелажа, кромѣ сигнальнаго и тонсель-фала.

Для умѣреннаго вѣтра фордевиндъ имѣется брифокъ, глубиною отъ такелажа до планшера; а для крѣпкаго вѣтра, прямой тонсель. Оба паруса, когда не употребляются, хранятся также въ палубѣ. Прямой тонсель можно носить при какой угодно высотѣ отъ палубы и даже

высоты до тяжелая фокъ-мачты. Отъ этого предполагая следующее неудобство: когда шкуна бываетъ захвачена жестокими вѣтрами (фордевинды, тогда ясно, что косаго фокъ имѣть возможности носить, въ особенности въ темнотѣ; а такъ какъ главная забота въ подобныхъ случаяхъ состоитъ въ томъ, чтобы уходить отъ волненія, то и это будетъ достигаемо помощію прямого топселя, который сабдуетъ поднимать до таковой по мачтѣ высоты, чтобы между подкатывающимися валами парусъ этотъ не могъ обезвѣтриваться, и тѣмъ подвергать шкуну явной гибели. Непростительно было бы сочинителю вооруженія шкуны, оставить ее безъ такого спасительнаго паруса. Высота же, которую имѣетъ фокъ-мачта до $\frac{2}{3}$ отъ палубы, полагаю достаточною для достиженія этой цѣли. Въ подобныхъ опасныхъ обстоятельствахъ, на такомъ маломъ суднѣ нельзя и подумать о постановленіи брифокъ съ длиннымъ его реемъ, сколько бы рифовъ не имѣлъ этотъ парусъ, и даже парусина, изъ которой слѣдуетъ шить вообще брифокъ, то есть, № VI, недостаточно надежна при такомъ вѣтрѣ.

Топсель, равно какъ и брифокъ, ригится по нижней шка-торинѣ, въ томъ предположеніи, что первый изъ этихъ парусовъ, даже въ то время, когда берутъ рифъ, можетъ вслѣдствіе еще помогать судну уходить отъ волненія.

Въ запасъ парусовъ имѣется лишь одинъ косой фокъ; и такъ какъ невозможно для столь большаго паруса устроить каюту, то онъ убирается въ палубѣ, придраивая его къ борту на цѣвой сторонѣ, подъ бимсами вдоль судна; сезыями въ желѣзныхъ кольцахъ. Подобнымъ же образомъ на другой сторонѣ расположены тенты, брифокъ, прямой и летучій топсель. Это расположеніе считаю выгоднымъ, не только относительно вѣстительности, но и для уменьшенія боковыхъ размаховъ на мелководномъ суднѣ.

Брифокъ и топсель-рен, которые, какъ видѣли, почти безъ тяжелая, служатъ также для удобнаго растягиванія тента, состоящаго изъ трехъ частей. Для сего топ-

сель-рей переносится назадъ, ставя его поперекъ судна впереди гротъ-мачты; а бри-окъ-рей остается у фокъ-мачты. Этимъ избавляемся отъ многочисленнаго прибора, состоящаго изъ лееровъ, стоекъ, шнуровъ и проч. обыкновенно необходимаго на мелкихъ судахъ.

Три главные паруса, какъ и прямой топсель, сшиты изъ бѣлой парусины № IV, а остальные № VI. Парусина же, того и другаго номера, имѣетъ въ ширину не болѣе 18 дюймовъ, о выгодѣ чего считаю излишнимъ распространяться.

При сочиненіи чертежа военной и морской шкуны Опытъ, требовалось, чтобы она, при извѣстной длинѣ по палубѣ, считая съ бушпритомъ, и при углубленіи ахтеръ-штевня не болѣе 6 футовъ, въ состояніи была помѣстить для 30 человѣкъ воды на одинъ, а провизіи на два мѣсяца, одну 8 фунтовую длинную пушку и 3 фалконета со снарядами на 6 мѣсяцовъ. Когда же шкуна, по прибытіи въ Астрахань, погрузила всѣ эти тяжести, команда совершенно перебралась и шкуна готова была идти въ море, то ахтеръ-штевень углубился въ прѣсной водѣ на 5 футовъ 11 дюймовъ съ желаемымъ дифферентомъ 12 дюймовъ. Не худо упомянуть, что дифферентъ этотъ, со дня спуска и до совершеннаго окончанія погрузки, всегда оставался постоянный или около 12 дюймовъ. (Это замѣчаніе сообщаю здѣсь для строителей вообще).

Чугуннаго баласта всего около 700 пудовъ. Изъ этого количества расположено 520 пудовъ отъ самой гротъ-мачты и впереди ея на 7 ф. 3 д. только. О баластѣ не излишне упомянуть, что онъ уложенъ въ ящикъ, нарочно для него сдѣланномъ, карлены котораго прокрѣплены на стапелѣ сквозь наборъ болтами, заклепанными подъ наружной обшивкой. Ящикъ имѣетъ внутри 6 футовъ 3 дюймовъ въ ширину, и закрытъ сверху глухо закрѣпленною и проконопаченною палубою, избѣгая этимъ устройствомъ несчастій, иногда случающихся на мелкихъ морскихъ судахъ, отъ неосторожной укладки баласта. Самое же расположеніе баласта, занимающее, какъ видѣли,

всего около $\frac{1}{9}$ части длины грузовой ватеръ-линіи, должно способствовать спокойной килевой качкѣ.

Всѣ бимсы безъ исключенія поддерживаются толстыми деревянными пиллерсами. По контракту слѣдовало сквозь пиллерсы, бимсы и киль пропустить желѣзные прутья въ 1 дюймъ діаметра, туго заклепанные на стапель, сверху у бимсовъ, еще до настилки палубы, и снизу у киля, до пришиванія фалшкиля. Для сего пиллерсы должно было, послѣ обтачиванія, распилить вдоль и поставить ихъ на мѣста, съ пруткомъ въ срединѣ и связать бугелями, кромѣ обыкновеннаго скрѣпленія, вообще употребляемаго на этотъ предметъ свѣдущими съ морскимъ дѣломъ строителями; но по ошибкѣ и къ сожалѣнію это было пропущено. Токого рода связь, то есть: сверху и снизу, считаю необходимою на всѣхъ судахъ, обремененныхъ высокимъ рангоутомъ, не исключая даже линійныхъ кораблей, для сохраненія боковъ судна въ постоянномъ положеніи, и для предохраненія пазовъ вадеръ-вейсовъ отъ раскрыванія.

На верху, въ кормовой части, въ разстояніи $7\frac{1}{2}$ футъ отъ ахтеръ-штевня, имѣется въ палубѣ уступъ, въ 19 дюймовъ. Это сдѣлано, дабы въ продолжительно ненастную погоду защищаться отъ силы вѣтра и брызговъ волненія, и чтобы люди были болѣе закрыты отъ выстрѣловъ. Здѣсь рулевой также, нѣкоторымъ образомъ, закрытъ отъ вѣтра и можетъ стоять тверже нежели обыкновенно бываетъ, и при томъ, въ жестокую погоду, не такъ легко съ этого мѣста волненіемъ смоесть кого-нибудь за бортъ, что часто случается на мелкихъ судахъ съ открытыми ихъ палубами и низкими планшерами. Съ этого уступа имѣется входъ въ капитанскую каюту, которую защищаетъ порогъ, вышиною около 2 футъ, отъ всякой мокроты. Здѣсь также имѣется съ каждой стороны по большому шпигату, въ случаѣ поддаванія вдругъ на палубу большой массы воды.

Гротъ-люкъ, въ который спускается команда, находится прямо надъ баластнымъ ящикомъ, и защищенъ отъ

толщина высокою, глухою, съёмною рубкою съ иллюминаторами; она закреплена, изъ жилой палубы, четырьмя толстыми желѣзными гаками. Въ бурное время рубка накрывается на люкъ, а въ верхней ея сторонѣ имѣется небольшой лючикъ на петляхъ, который служить для сообщенія; когда же и это наконецъ становится опаснымъ, то команда можетъ проходить сверху въ жилую палубу по единственной, всегда сухой и безопасной дорогѣ, то есть по капитанскому трапу.

Капитанская каюта не менѣе защищена отъ ярости волнъ, потому что въ ней не имѣется ни одного стекляннаго или такъ называемаго свѣтлаго люка съ приборомъ; а свѣтъ и воздухъ сообщается большимъ числомъ иллюминаторовъ въ мѣдныхъ рамкахъ съ петлями, совершенно такихъ размѣровъ, какъ на пароходѣ Камчатка. Видно однако, что одному изъ командировъ стало слишкомъ душно, ибо я слышалъ, что сверху у рубки сдѣланъ нынѣ свѣтлый съёмный люкъ. Для закрыванія сего люка и для безопасности любимой мною шкуны, надѣюсь, что имѣется по крайнѣй мѣрѣ глухой люкъ, который со внутри можно задраить, подобно рубкѣ надъ гротъ-люкомъ.

Теперь осталось только закрыть еще одно отверстіе, а именно форъ-люкъ, но это нетрудно, ибо въ него никто не спускается. Онъ закрыть по купечески или по морскому, то есть двойнымъ смоленнымъ брезентомъ, не гвоздями однако прибитымъ, а рейками и клиньями твердо закреплёнными, невредящими нисколько парусинѣ, и непронускающими воздуха, но за то и воды; все это устройство можно снять въ нѣсколько секундъ. Изъ этого видно, что шкуна, герметически закупоренная и съ закреплённымъ наглухо баластомъ, едва ли можетъ быть залита и что при всѣхъ этихъ устройствахъ отстранено употребленіе парусинныхъ чехловъ, какъ предметовъ самыхъ не морскихъ, причиняющихъ въ ненастную темную ночь болѣе хлопотъ, чѣмъ взятіе послѣдняго риза у штурмоваго паруса.

Шкуна была выкрашена въ Крошчатѣ снаружи бѣ-

люю краскою, съ предположеніемъ предохраненія какъ судна, такъ и команды отъ вреднаго дѣйствія солнца въ тепломъ климатѣ; а чтобъ сохранить палубу отъ разрушительнаго употребленія камней съ пескомъ, равно и отъ всасыванія понапрасну воды, она окрашена была сѣрою краскою. Бѣлый корпусъ въ темнотѣ различается труднѣе другаго цвѣта, что я полагалъ не дурнымъ, въ особенности въ Каспикѣ, гдѣ мѣшковатому судну можно ожидать съ берега внезапныхъ неприятельскихъ посѣщеній. Видно однако, что мои предположенія не были одобрены, какъ можно заключить изъ того, что для лѣтняго солнца Астрабадскаго, шкуна нынѣ представляетъ уже бока свои покрытые черною масляною краскою.

Шкуна выстроена изъ Финляндской сосны съ натуральною погибью во всѣхъ своихъ наборныхъ деревьяхъ. Въ ней ничего нѣтъ составленнаго изъ короткихъ, прямыхъ, чахоточныхъ кусковъ, связанныхъ разными желѣзными скобами, полосами и Богъ-вѣсть какими остроумными средствами, въ искусномъ распредѣленіи которыхъ другъ передъ другомъ щеголяютъ ученые инженеры. Все въ ней просто, гладко, твердо и плотно пригнано, подобно твердымъ гранитнымъ скалѣ, въ ущельяхъ коихъ выросли наборныя ея деревья.

Скрѣпленіе подводное, до грузовой ватеръ-линіи, мѣдное, и по этой линіи она обшита мѣдно съ иными, въ обшивныхъ листахъ, расположеніемъ, нежели употребляется нашими инженерами. Наборъ со снаціями, и разстояніе между шпангоутами увеличивается по мѣрѣ приближенія ихъ къ оконечностямъ судна.

Подробными размѣреніями всѣхъ членовъ считаю излишнимъ утруждать читателей Сборника, потому что онѣ, всѣ почти, сходятся съ размѣреніями яхты Главнаго Командира Кронштатскаго порта, о которой уже сообщены свѣдѣнія въ этомъ журналѣ.

Чтобы наконецъ судить о качествахъ шкуны на самомъ дѣлѣ, прилагается здѣсь копія съ отношенія по се-

му предмету Главнаго Командира Астраханскаго порта въ кораблестроительный департаментъ, какъ служащее дополненіемъ къ вышеизложенному:

«Командующій отрядомъ военныхъ судовъ въ Астрабадскомъ заливѣ, капитанъ лейтенантъ Воеводскій, по предписанію моему къ нему за № 3313, доставилъ въ рапортѣ своемъ ко мнѣ, отъ 10 мая сего года, замѣчанія, сдѣланныя имъ о качествахъ военной шкуны *Опытъ*, находящейся въ составѣ ввѣреннаго ему отряда:

«1.) Шкуна эта имѣетъ въ превосходной степени качество хода, въ чемъ легко удостовѣриться изъ шканечнаго журнала.»

«2.) Слушаетъ руля вообще хорошо.»

«3.) Идучи бейдевиндъ безъ волненія, руль обыкновенно бываетъ прямо, если же при свѣжемъ вѣтрѣ, съ полными парусами и случается на вѣтрѣ, то не болѣе $\frac{1}{4}$ шлага.»

«4.) Поворачиваетъ оверъ-штагъ съ полными парусами вообще хорошо; имѣя два рифа, въ Астрабадскомъ заливѣ, слѣдовательно безъ значительнаго волненія, также хорошо.»

«5.) Имѣетъ великую остойчивость, т. е. хорошо носитъ паруса. А какъ почти всѣ остойчивыя мелководныя суда подвержены размашистой безпокойной боковой качкѣ, то и шкуну нельзя исключить изъ ихъ числа; удостовѣряясь въ этомъ на опытѣ, онъ не можетъ сказать, что бы она отстаивалась на якорѣ въ какой-угодно вѣтрѣ, предпочитая въ подобныхъ обстоятельствахъ держаться подъ парусами.»

«6.) Напротивъ, килевая качка довольно покойная, и хотя въ морѣ, при большомъ волненіи, ощутительны толчки отъ погруженія бушприта въ воду, однако же, судя по толщинѣ этого дерева, нельзя опасаться дурныхъ отъ того послѣдствій.»

«7.) Дрейфъ при волненіи значителенъ, какъ у всякаго мелководнаго судна, и напротивъ, безъ волненія ничтоженъ, такъ, что шкуна выпгрывала при лавировкѣ болѣе

того, сколько отъ нея ожидали; безъ сомнѣнія мѣдная обшивка даетъ въ этомъ случаѣ судну большое преимущество.»

«8.) Шкуна неоднократно держалась въ морѣ противъ свѣжаго противнаго вѣтра, съ совершенною безопасно-стію. Лучшая парусность въ подобныхъ случаяхъ, по мнѣнію его, одинъ фокъ съ отстегнутымъ боннетомъ, или вообще зарюченый.»

«9.) Постройка сего судна, сколько онъ могъ замѣтить, весьма прочна, отдѣлка во всѣхъ частяхъ чиста. Отно-сительно удобства и легкости въ управленіи парусами ма-лочисленной командою, нельзя кажется желать ничего лучшаго. Что касается до прочной во всѣхъ отношені-яхъ оснастки, то 3-хъ лѣтнее плаваніе шкуны Опытъ по Каспійскому морю, безъ всякихъ поврежденій въ воору-женіи, можетъ служить яснымъ тому доказательствомъ. Но какъ нѣкоторые сомнѣваются въ прочности этого воо-руженія, то онъ долгомъ считаетъ присовокупить мнѣніе свое, основанное на опытѣ, что всякая перемѣна въ этомъ отношеніи, вѣроятно, будетъ вредна для судна.»

«10.) Вооруженіе шкуны одною 8 фунтовою пушкою, на вращающемся по погону станкѣ, даетъ возможность, при небольшихъ уклоненіяхъ отъ курса, обстрѣливать весь горизонтъ. Подходя при томъ ближе къ берегу, шкуна нанесетъ непріятелю болѣе чувствительный вредъ, нежели брикъ, имѣющій числительно сильнѣйшую артиллерію; но какъ пушки его 3-хъ фунтовыя, то онъ тщетно будетъ стараться добросить свои ядра до берега, мелководнаго для него, на значительное разстояніе. Съ болѣею еще пользою шкуна можетъ прикрывать высадку десанта, и, въ случаѣ надобности, подкрѣпить ее свозомъ на берегъ своей пушки, снабженной сухопутнымъ лафетомъ. При слѣдованіи въ морѣ судовъ или лодокъ, шкуна имѣетъ рѣшительный перевѣсъ передъ всѣми парусными судами, нынѣ плавающими по Каспійскому морю. Находясь же при Астрабадскомъ отрядѣ въ продолженіе года, шкуна Опытъ была полезна въ крейсерствѣ не менѣе парохода.

Посылки въ Мешедисеръ, Фарахобадъ, Гассатъ-Гули, Челокень и Красноводскъ, съ порученіями, успѣхъ которыхъ часто зависѣлъ единственно отъ быстроты, были окончиваемы шкуною вполне удовлетворительно. И потому онъ (г. Воеводскій) позволяетъ себѣ сказать, что лучшаго крейсера для Астрабадской станціи, по мѣстнымъ обстоятельствамъ, желать нельзя.»

«Наконецъ, нельзя также не обратить вниманія на то, что общее мнѣніе объ отличныхъ качествахъ нашей военной шкуны, распространившееся здѣсь даже между владѣльцами коммерческихъ судовъ, вполне говоритъ въ ея пользу. Если же въ настоящее время она имѣетъ одно-го только подражателя, выстроившаго, по образцу ея, коммерческую шкуну Ласточку, то это надо приписать единственному недостатку сего послѣдняго судна, происходящему отъ мѣстныхъ обстоятельствъ. Известно, что на Каспійскомъ морѣ нѣтъ портовъ, гдѣ бы коммерческія суда выгружались прямо на пристани, или въ шарочно содержимыя для сего флешкоуты (за исключеніемъ Волжскихъ дощениковъ), а потому имъ необходимо имѣть при себѣ большую лодку, для своза на берегъ груза, въ особенности при доставкѣ на Кавказъ провіанта, сгружаемаго на открытыхъ рейдахъ, въ чемъ и шкуна Ласточка терпѣла недостаткъ, за непомѣщеніемъ таковой лодки на палубѣ.»

Капитанъ-Лейтенантъ Воеводскій, говоря въ своихъ замѣчаніяхъ весьма справедливо, что наилучшая парусность въ крѣпкую погоду есть косою фокъ во всѣхъ рифахъ, или со снятымъ боннетомъ (bonnet), могъ бы присовокупить, что когда шкуна лежитъ подъ этимъ парусомъ, тогда можно смѣло вынуть румпель, оставляя руль на штокѣ; ибо шкуна станетъ то приходить къ вѣтру, то уклоняться отъ него искуснѣе, нежели могъ бы, дѣйствіемъ руля, править ею лучший рулевой въ мірѣ,—съ тѣмъ еще результатомъ, что бывъ отпущена на волю, она очутится навѣрно на вѣтрѣ,—считая отъ мѣста, гдѣ вынуть былъ румпель. Это же всегда случается при противномъ или обыкновенномъ

обращении съ рулемъ, тѣмъ болѣе, что рулевому, при подобныхъ обстоятельствахъ и въ особенности въ темную, длинную темную ночь, свойственно засыпать, и просыпаться обыкновенно не ранѣе, какъ когда шкуна, уклонившись подъ вѣтръ, возметъ большой уже ходъ, и накрѣившись, при новомъ, курсѣ, до такой степени, что въ низу, въ койкѣ, становится ясно, что рулевой уснулъ. Повторявъ же это по нѣскольку разъ въ теченіе ночи, уже много терпится. Это испытано на самомъ дѣлѣ, на подобномъ же суднѣ въ Атлантическомъ океанѣ съ Американскими матрозами, нисколько не болѣе нашихъ привыченными ко сну.

Если же теперь въ заключеніе, при крѣпкомъ вѣтрѣ, наприкѣрѣ, сравнимъ положеніе этой шкуны, лежащей подъ форъ-триселемъ со всѣми рифами взятыми, съ выпутымъ рулемъ, когда вахтенные спокойно сидятъ на палубѣ у навістренной стороны кормоваго уступа, и шкуна плавно качается на волненіи, которое она сама сторожитъ какъ будто по инстинкту, — сравнимъ повторяемъ, совѣтными ужасами, претерѣнными крещикою-яхтою Александра, во время плаванія ея по безбрежнымъ пустынямъ, безъ надежды на постороннюю помощь, съ утомленною, отъ безпрестанныхъ поворотовъ, командою, лишенною даже варева, — то преимущества шкуны Опытъ становятся еще очевиднѣе. Длина сихъ двухъ судовъ, по грузовой ватерлиніи, почти одинакова.

Въ заключеніе, неизлишнимъ считаю сообщить короткую выписку изъ походнаго формуляра шкуны Опытъ за 1844 и 1846 годы, давно уже полученную мною изъ Астрахани, дабы, какъ выразился въ своемъ рапортѣ капитанъ-лейтенантъ Воеводскій: «удостовериться изъ канечнаго журнала о качествахъ ея хода.»

Шкуна Опытъ въ кампаніи 1844 года:

Килевая качка: очень легко восходитъ на волненіе.

Боковая качка: спокойная.

Во время качки не претерпѣваетъ ли ударовъ носомъ или кормомъ?—нѣтъ.

Остойчивость: по величинѣ своего рангоута очень бстойчива.

При свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ въ бейдевиндѣ: отъ 6 до 8 узловъ.

Въ галфвиндѣ: 8 и 9 узловъ.

Въ бакштагѣ: 8 и 9 узловъ.

На фордевиндѣ: 5 и 7 узловъ.

При рифъ-марсельномъ вѣтрѣ: бейдевиндѣ отъ 2 до $2\frac{1}{2}$ узловъ; при галфвиндѣ и фордевиндѣ не испыталъ.

Въ кампаніи 1846 года:

Килевая качка: умѣренная.

Боковая качка: довольно сильная.

Ударовъ не претерпѣваетъ ни съ носу, ни съ кормы.

Остойчивость: при вышинѣ своего рангоута остойчива довольно хорошо.

При свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ: въ бейдевиндѣ отъ 6 до 7 узловъ; въ галфвиндѣ отъ 8 до 9 узловъ; въ бакштагѣ отъ $8\frac{1}{2}$ до 10 узловъ; въ фордевиндѣ отъ 5 до 8 узловъ.

При рифъ-марсельномъ вѣтрѣ: въ бейдевиндѣ 2 и 3 узла; въ галфвиндѣ 4 и 6 узловъ; въ бакштагѣ отъ $7\frac{1}{2}$ до 10 узловъ.

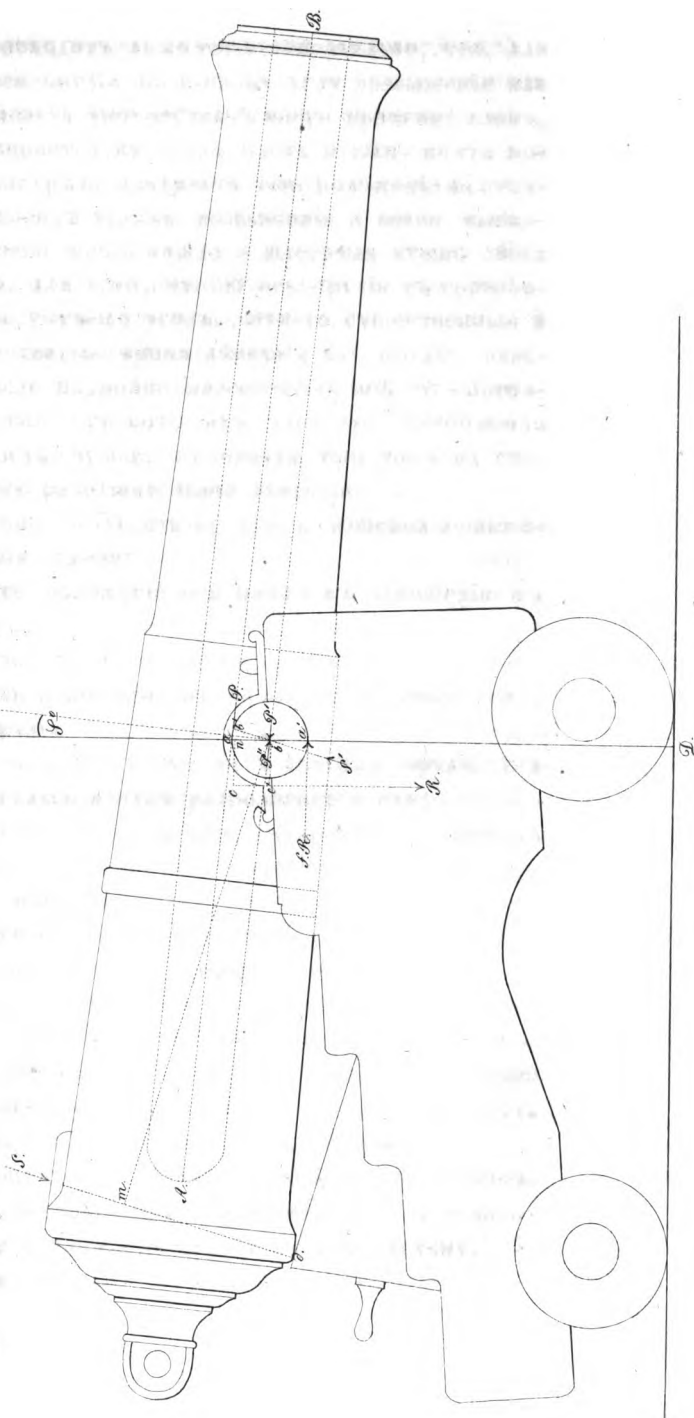
Контръ-Адмиралъ **ФОНЪ-ШАНЦЪ.**

=

ОБЪ УСТРОЙСТВѢ И РАСПОЛОЖЕНІИ ПУШЕЧНЫХЪ ЦАПФЪ.

Положеніе оси цапфъ у орудій, въ разсужденіи оси канала, по направленію которой дѣйствуетъ сила пороха, а также и положеніе ихъ, въ отношеніи центра тяжести пушки, имѣетъ большое вліяніе на прочность станка и подвижность орудія въ цапфенныхъ гнѣздахъ.

Кому неизвѣстно, что вращательное движеніе пушекъ въ гнѣздахъ цапфъ, не только что требуетъ большого



усилія, но происходитъ даже такъ неправильно, что, для установленія оси орудія по данному углу возвышенія или пониженія, прислуга употребляетъ много времени; кливъ, на который упирается казенная часть пушки, почти послѣ каждого выстрѣла измѣняетъ свое положеніе на станкѣ; а при большихъ углахъ возвышенія и вовсе выскакиваетъ, отъ чего послѣ каждого выстрѣла нужно снова установить его, для того, чтобы ось орудія съ горизонтомъ составили тотъ-же уголъ. Эти-то существенныя и важныя неудобства, во время дѣйствія изъ орудій, навели меня на мысль подробно разсмотрѣть всѣ тѣ обстоятельства и условія, отъ которыхъ зависитъ наибольшая удобо-подвижность пушки, производа при томъ на станокъ наименьшее разрушительное дѣйствіе.

Для сего нужно раздѣлить предметъ изысканія нашего на слѣдующія задачи:

- 1) Опредѣлить положеніе оси цапфы въ отношеніи къ оси орудія.
- 2) Опредѣлить центръ тяжести орудія, и
- 3) Опредѣлить положеніе оси цапфы въ отношеніи центра тяжести орудія.

Съ давнихъ временъ, у пушекъ и другихъ орудій, ось цапфы располагалась и нынѣ располагается ниже оси орудія, на извѣстныхъ разстояніяхъ; напримѣръ: у нашихъ морскихъ пушекъ, ось цапфы находится въ одной плоскости съ нижнею кромкою канала, у 10 ф. длинныхъ единороговъ на срединѣ между осью единорога и нижнею кромкою канала, у фалконетовъ цапфы расположены такъ-же какъ и у пушекъ. Собранныя по этому предмету практическія замѣчанія, не въ пользу такого расположенія. Г. Ильинъ, въ своей «наука Морской Артиллеріи,» первый посоветовалъ, ось цапфы помѣстить въ одну плоскость съ осью орудія. Теорія, разсматривая этотъ же предметъ, доказываетъ вредъ существующаго расположенія цапфы.

Разсмотримъ теперь, какъ дѣйствуетъ сила пороха въ орудіи, и какое оказываетъ вліяніе на всю систему, т. е. пушку и станокъ.

Представимъ пушку (смотри черт.) въ томъ положеніи, когда ось ея составляетъ съ горизонтомъ наибольшій уголъ склоненія. (Здѣсь все проектировано по вертикальной плоскости, проходящей чрезъ ось пушки; ось же цапфъ горизонтальна). АВ ось орудія, CD представляетъ вертикальную плоскость, проходящую чрезъ опорныя точки и ось цапфъ; С центръ тяжести пушки или точка приложенія ея вѣса R; а есть пересѣченіе перпендикулярныхъ АВ и ab, и вмѣстѣ точка приложенія силы порока Р; а' есть проекція опорныхъ точекъ въ гнѣздахъ цапфъ и точка приложенія силы FR, тренія въ цапфенныхъ гнѣздахъ, гдѣ F есть коэффициентъ тренія; d есть точка опоры назенной части пушки, на клинѣ или головкѣ винта; sp перпендикулярное разстояніе центра тяжести до вертикальной CD. Направленія дѣйствія силъ показаны стрѣлками.

Дѣйствіе силы Р неизмѣнится, ежели возьмемъ вмѣсто точки ея приложенія А, другую а, на томъ же направленіи. Теперь, ежели въ точкѣ b проекція оси цапфъ, приложимъ двѣ силы Р' и Р'', равныя и противоположныя между собою, и разныя и паралельныя силѣ Р, то дѣйствіе силы Р можно разсматривать, какъ силу Р', и пару Р и Р'', дѣйствующую на плечо ab. Сила Р' будетъ двигать всю систему назадъ; а пара Р' и Р'' будетъ вращать пушку около горизонтальной оси, отъ правой руки къ лѣвой. Замѣнимъ пару Р и Р'', дѣйствующую на ab, парю S и S', дѣйствующею потому же направленію на плеча bm (здѣсь md перпендикулярна къ поверхности клина въ точкѣ касанія, или нормальна къ поверхности головки винта въ опорной точкѣ). Для того, чтобы дѣйствіе пары S и S' было равно дѣйствію пары Р и Р'' нужно, чтобы

$$S \cdot mb = P \cdot ab, \text{ откуда } S = \frac{ab \cdot P}{mb}$$

Изъ этого видно, что S будетъ тѣмъ меньше, чемъ меньше будетъ ab, или другими словами, когда при той же силѣ Р, уменьшимъ ab или увеличимъ mb, то въ обоихъ случаяхъ S будетъ уменьшаться. Въ парѣ S и S' дѣйствіе силъ не измѣнится,

если въѣсто точекъ ихъ приможенія m и b , возьмемъ на нихъ же направленіяхъ, другія точки: для S точку d , и для S' точку b' . Дѣйствіе силъ S и S' въ точкахъ d и b' уравниваются, первой: силою упругости задней оси, а второй—горбылей. Такъ какъ дѣйствіе пары S и S' , совершенно прекращается въ первый моментъ, или лучше сказать во второй моментъ не дѣйствуетъ, то сила упругости задней оси и горбылей, чтобы установить между своими частицами прежнее равновѣсіе, во второй моментъ обнаруживаютъ усиліе, въ тѣхъ же точкахъ, съ тѣмъ же напряженіемъ, и потому же направленію, но въ обратную сторону; такъ что получится таже самая пара, или тотъ же самый моментъ $S. mb$ или $P. ab$, вращающій пушку отъ лѣвой руки къ правой. (Хотя я и сказалъ, что отъ дѣйствія упругости получаютъ тѣже самыя силы S и S' , но это справедливо только тогда, когда тѣла, подверженныя ихъ дѣйствію, совершенно упруги. Этого однако не бываетъ на самомъ дѣлѣ, и сверхъ того сила S дѣйствуя на клинъ, можетъ передвинуть его, на что потеряетъ часть своей силы безвозвратно. Слѣдовательно моментъ пары, полученный отъ дѣйствія упругости, будетъ всегда меньше момента $S. mb$, или равнаго ему $P. ab$. По этому выведенное противу его условіе равновѣсія и подавно удовлетворитъ меньшимъ моментамъ.) Чтобы уничтожить дѣйствіе вращательнаго движенія момента $P. ab$, т. е: чтобы казенная часть пушки неподпрыгивала, нужно, чтобы моментъ вѣса R пушки, отъ вертикальной CD , вмѣстѣ съ моментомъ силы FR тренія, были равны моменту $P. ab$. Если изъ b на направленіе R опустимъ перпендикуляръ bc' , то моментъ силы R отъ CD выразится чрезъ $R. bc'$; а какъ $bc' = \sin \theta \cdot R. cb = R. \sin \theta$. Моментъ же тренія выражается чрезъ $fR. ba'$. Сумма этихъ моментовъ, т. е. $R. \sin \theta + fR. ba'$, дѣйствующая отъ правой руки къ лѣвой, представитъ усиліе вращенія момента $P. ab$. А чтобы дѣйствіе ихъ уравнивалось, то нужно чтобы $R. \sin \theta + fR. ab' = P. ab$.

Формула эта вполне опредѣляетъ тѣ условія, которыя необходимы для того, чтобы орудіе на станкѣ было въ спокойномъ состояніи. Такъ какъ сила пороха не вполне еще опредѣлена, по этому положеніе оси цапфъ и неопредѣлялось ни по какимъ правиламъ. А ежели и довели ихъ помѣщеніе отъ центра тяжести пушки, и оси орудія, до того, что пушки не подпрыгиваютъ, то этому обязаны единственно одному опыту. Разрушительное дѣйствіе на станокъ отъ вращательнаго движенія, чрезъ это нисколько не уничтожилось.

Для вывода формулы $R \cdot \sin + fR \cdot \sin \alpha' = P \cdot \sin \alpha$ я взялъ то положеніе орудія, когда ось его составляетъ съ горизонтомъ наибольшій условно принятый уголъ склоненія, потому что тогда моментъ вѣса R пушки отъ вертикальной CD , есть наименьшій; и потому при всякомъ другомъ углѣ склоненія, меньшемъ чѣмъ α , и углахъ возвышенія допускаемыхъ устройствомъ станковъ, моментъ силы R отъ вертикальной CD будетъ увеличиваться; а слѣдовательно и подавно удовлетворитъ условію равновѣсія противу момента $P \cdot \sin \alpha$.

Чтобы казенная часть пушки сама опускалась, нужно чтобы въ формулѣ $R \cdot \sin + fR \cdot \sin \alpha' = P \cdot \sin \alpha$, $R \cdot \sin$ было больше $fR \cdot \sin \alpha'$. Кому неизвѣстно изъ практики, что казенную часть въ нѣкоторыхъ орудіяхъ иногда доводится нажимать, для того, чтобы она опустилась на клинъ. Ежели $R \cdot \sin$ сдѣлать гораздо больше $fR \cdot \sin \alpha'$, то хотя пушка и будетъ сама опускаться казенною частью, но за то подъемъ казенной части сдѣлается труднѣе. Облегчая же подъемъ пушки уменьшеніемъ $R \cdot \sin$, кромѣ того что понадобится, при каждомъ возвышеніи дула, нажимать на казенную часть, но можно нарушить и условіе равновѣсія съ моментомъ $P \cdot \sin \alpha$. Изъ этого видно, что помѣщеніе цапфъ вѣтъ оси орудія не позволяетъ сдѣлать между величинами $R \cdot \sin$ и $fR \cdot \sin \alpha'$ такой зависимости, чтобы орудіе около оси цапфъ имѣло легкое и правильное движеніе.

Разрушительное дѣйствіе вращательнаго движенія, какъ видно изъ вывода величины силы S , явѣе всего обнару-

живается въ короткихъ орудіяхъ, какъ напр. въ карронадахъ, фалконетахъ и горныхъ единорогахъ. Въ длинныхъ орудіяхъ хотя величина силы S бываетъ меньше, но и въ этихъ орудіяхъ она бываетъ такъ сильна, что гнетъ въ сторону желѣзный подъемный винтъ, такъ что дѣлаетъ его вовсе негоднымъ къ употребленію.

Все это показываетъ, что уничтоженіе вращательнаго движенія, т. е. перемѣщеніе оси цапфъ въ одну плоскость съ осью орудія, не только полезно, но даже совершенно необходимо. Тщательною отдѣлкою поверхности цапфъ и цапфенныхъ гнѣздъ, можно моментъ fR . ба' сдѣлать возможно меньшимъ, а вмѣстѣ съ этимъ уменьшится и моментъ R . сп, сообразно зависимости его съ fR . ба'. Орудіе отъ этого получитъ возможную правильность, скорость и легкость въ движеніи, чѣмъ можно выиграть время, а выиграть время въ сраженіи, значитъ весьма много и при посредственной вѣрности выстрѣловъ. Само-собой разумѣется, что такое измѣненіе въ устройствѣ цапфъ, поведетъ за собою и сообразное назначенію орудій измѣненіе въ станкахъ. Скажутъ, вѣроятно, мнѣ Гг. Артиллерясты, что станки, сдѣланные для этихъ орудій, будутъ болѣе открыты для непріятельскихъ выстрѣловъ; а болѣе всего, что съ увеличеніемъ высоты станковъ, вся система будетъ имѣть весьма неспокойный откатъ. Вопросы эти до теоретическаго разбора устройства цапфъ не касаются, а относятся до тѣхъ изъ Гг. занимающихся усовершенствованіями морской Артиллеріи, кому эта часть наиболѣе извѣстна, какъ со стороны теоретической, такъ и практической, и за рѣшеніемъ которыхъ дѣло не постоитъ, при томъ вниманіи, какое въ настоящее время обращено на усовершенствованіе всѣхъ отраслей морскаго дѣла.

ФЛОРЪ МАКСИМОВЪ,
Подпоручикъ Морской Артиллеріи.

=

КОРАБЛЬ СВ. ПАРАСКЕВІЯ.

КОМАНДИРЪ КАПИТАНЪ 1-го РАНГА САЛТАНОВЪ. *

«Чтобы побѣждать, надобно умѣть готовиться къ побѣдѣ», говорилъ часто капитанъ Салтановъ. Жребій, однакожь, не выпалъ ему командовать кораблемъ въ большихъ морскихъ сраженіяхъ; за то вооруженіе корабля, дисциплина, отношенія его къ офицерамъ и доведеніе команды до возможнаго совершенства, заслуживаютъ быть извѣстными.

Иванъ Осиповичъ Салтановъ, какъ одинъ изъ лучшихъ воспитанниковъ Морскаго Кадетскаго Корпуса и какъ молодой офицеръ, подававшій большія надежды, былъ посланъ волонтеромъ въ Англіійскій флотъ, гдѣ, служа всею ревностію и съ врожденною любовью къ морскому дѣлу, онъ изучилъ все, что было лучшаго въ лучшемъ Европейскомъ флотѣ. Англичане любили Салтанова, онъ любилъ учителей своихъ; но болѣе всего онъ любилъ Россію, и потому, возвратясь въ отечественный флотъ отличнымъ морскимъ офицеромъ, съ тѣмъ вмѣстѣ возвратился и истиннымъ Русскимъ.

Салтановъ былъ убѣжденъ, что Русскимъ матросамъ недостаетъ только практики, чтобъ быть первыми матросами въ свѣтѣ. Онъ почти доказалъ это, командуя 74-хъ пушечнымъ кораблемъ Св. Параскевія, по спускѣ котораго на воду изъ Херсонскаго Адмиралтейства въ 1800 году, былъ назначенъ командиромъ. Говорить о постройкѣ кораблей того времени считаю излишнимъ: въ насто-

* Помѣщая съ удовольствіемъ и благодарностію эту статью почтеннаго ветерана, Ред. вновь обращается съ просьбою ко всѣмъ старослуживцамъ флота, о доставленіи статей, которыя, быть можетъ, хранятся въ ихъ портфеляхъ, и которыя такъ любопытно бы было видѣть въ печати.

ящее время корабельная Архитектура такъ усовершенствована, что корабль Параскевія показался бы теперь жаднымъ новчегомъ. Капитанъ Салтановъ видѣлъ всѣ недостатки ввѣреннаго ему корабля, и, послѣ испытанія качествъ его на морѣ, изложилъ замѣчанія свои съ такимъ знаніемъ и точностію, что онѣ послужили съ великою пользою для будущихъ построекъ; по крайней мѣрѣ такъ всегда отзывался о тѣхъ замѣчаніяхъ истинно любившій свое, искусство покойный корабельный мастеръ Михаилъ Ильичъ Суровцовъ.

Вооруженіе корабля Параскевія производилось подъ непосредственнымъ наблюденіемъ капитана Салтанова. Все что замѣчено было лучшаго въ Англійскомъ флотѣ, сдѣлано въ оснасткѣ Русскаго корабля; за то корабль Параскевія былъ безусловно образцовымъ въ Черноморскомъ флотѣ. Но всѣ эти улучшенія ничего не значили въ сравненіи съ тѣмъ даромъ и искусствомъ, съ которыми Иванъ Осиповичъ умѣлъ командовать и довести офицеровъ и команду почти до восторженной къ нему преданности. Мы не знали тогда начальной службы Салтанова, но понимали, что онъ умѣлъ повиноваться, когда умѣлъ такъ командовать. Капитанъ Салтановъ, непоколебимый въ опасностяхъ, благородный въ поступкахъ и кроткій въ обхожденіи, никогда не сказалъ своимъ подчиненнымъ ни одного грубаго слова: выговоры его по службѣ были болѣе наставленіями опытнаго начальника, нежели наказаніями; за то каждое замѣчаніе его глубоко вѣсѣнилось въ памяти виновнаго. Ошибаются тѣ начальники, которые думаютъ дерзкимъ и грубымъ обращеніемъ съ подчиненными достигнуть дисциплины и усовершенствованія. Только то дѣло совершается, за которое принимаются съ любовью; а любовь робка: она боится шума.

Въ 1801 году корабль Параскевія назначенъ въ составъ эволюціонной эскадры, подъ командою контръ-адмирала Семена Афанасьевича Пустошкина. Съ самаго выхода на Севастопольскій рейдъ, капитанъ Салтановъ при-

ступилъ къ задуманному имъ, по тогдашнему времени, нововведенію: онъ хотѣлъ уничтожить совершенно на вѣтренномъ ему кораблѣ тѣлесное наказаніе матросовъ. Съ этой цѣлью, собравши въ своей каютѣ офицеровъ, онъ объявлялъ имъ свое намѣреніе. Благородные сотрудники Салтанова, капитанъ-лейтенантъ Салти, лейтенанты: Александръ Николаевичъ Васильевъ, Сабловъ, Панковъ, равно какъ и всѣ младшіе офицеры—поняли его и дѣйствовали сообразно волѣ командира. Впослѣдствіи на корабль Параскевія поступилъ старшимъ лейтенантомъ отличный морской офицеръ, Александръ Ивановичъ Берингъ, и былъ вѣрнымъ исполнителемъ плановъ Ивана Осиповича.

Салтановъ желалъ, чтобы офицеры, при всѣхъ возможныхъ случаяхъ, развивали въ матросахъ любовь къ отечеству, любовь къ службѣ—и наставляли ихъ, какъ они должны вести себя, чтобы избѣжать не только тѣлесныхъ наказаній, но даже выговоровъ. Онъ требовалъ, чтобы офицеры были примѣромъ подчиненнымъ своимъ, какъ поведеніемъ, такъ и точностію исполненія всѣхъ возлагаемыхъ на нихъ порученій; словомъ, капитанъ Салтановъ кроткими наставленіями своими воодушевлялъ офицеровъ,—и тѣ, съ такими же правилами передавали ихъ матросамъ, которые, въ свою очередь, видимо совершенствовались,—такъ, что въ кампанію 1801 года, корабль Параскевія начиналъ уже отличатся согласіемъ офицеровъ, дисциплиною, быстротою въ практической перемѣнѣ частей рангоута и уборкою парусовъ. Къ сожалѣнію, однакожъ, первые успѣхи команды были омрачены горестнымъ случаемъ. Эскадра ложилась на якорь около береговъ Эвпаторіи; корабль Параскевія подходилъ къ якорному мѣсту подъ всѣми парусами. Всѣ приготовились къ щегольской и быстрой уборкѣ парусовъ. Офицеры, даже лейтенанты, командовавшіе вахтами, но не занятые должностію, были на марсахъ. Раздалась команда: паруса взвились на гитовахъ, отдали фалы, вытянули брасы и матросы стройно и быстро разбѣжались по реямъ. Люди, находившіеся на гротъ-марса-реи отпустили руки, что бы захва-

тить пласть паруса. Захватили, но подняли его съ такою быстротою и силою, что перенесли через рей, потеряли равновѣсіе—и почти всѣ матросы, находившіеся на правомъ нокѣ, упали. Восемь человѣкъ убились до смерти. Шкипцы облились ихъ кровью; а нѣжное сердце капитана Салтанова облилось своею собственною. Ни на минуту, однакожъ, не измѣнилось обычное спокойствіе благороднаго лица Ивана Осиповича, и онъ только сказалъ: «о, какъ тяжелы первые наши уроки!»

Въ томъ же 1801 году, корабль Параскевія былъ посланъ къ острову Корфу, гдѣ, соединясь съ отрядомъ капитанъ—командора Грейга, оставался до тѣхъ поръ, пока война съ Турками и Англичанами не раздѣлила Русскій флотъ въ 1807 году въ разныя стороны. Ионическая республика, послѣ Тильзитскаго мира, отдана была Французамъ. Вице-адмиралъ Сенявинъ съ Балтійскою эскадрою пошелъ въ Кронштадтъ; но застигнутый въ океанѣ жестокимъ штормомъ,—по причинѣ ветхости многихъ кораблей, получившихъ большую течь и поврежденія,—зашелъ въ Лиссабонъ, гдѣ заключилъ извѣстную славную капитуляцію съ Англійскимъ адмираломъ Котономъ. Черноморскіе корабли и корабль Св. Елены изъ Балтійской эскадры отправлены въ Триестъ, а мелкія суда въ Венецію. Во всѣхъ этихъ портахъ Русскіе оставили самое пріятное воспоминаніе о себѣ.

Капитанъ Салтановъ, находясь съ вѣренными ему кораблемъ въ заграничной кампаніи, достигъ своей цѣли: не только тѣлесное наказаніе, но брань и грубые выговоры были уничтожены; они сдѣлались ненужными, даже невозможными. Дисциплина доведена до высокой степени: матросы получили также благородное направленіе, которое во всѣхъ случаяхъ ручалось за ихъ поведеніе.

Капитанъ Салтановъ, по приходѣ въ какой-либо портъ, объявлялъ, сколько людей могутъ быть отпущены на берегъ. Объявленное число раздѣлялось уравниательно по артелямъ. Матросы, желавшіе отпуска, записывались съ означеніемъ, кто за какимъ дѣломъ просится на берегъ.

Тѣ, которые ѣхали за покупками, или посмотреть порты и городъ, предоставлялись собственно себѣ; но съ тѣми, которые просились погулять, посылался урядникъ и нѣсколько матросовъ, чтобы товарищи въ разгулѣ не одѣлали чего-нибудь не благопристойнаго. Два первые разряда отпускныхъ, по возвращеніи на корабль, должны были явиться къ вахтенному офицеру точно въ такомъ видѣ, въ какомъ они поѣхали съ корабля; ѣхавшіе погулять могли не явиться. Не было случая, что бы кто-нибудь изъ отпущенныхъ нарушилъ данныя ему наставленія;—даже гуляющіе никогда не выходили изъ правилъ благопристойности. Былъ еще одинъ разрядъ матросовъ, отпускаемыхъ съ корабля: съ тѣми, обыкновенно, посылался фельдшеръ; а по возвращеніи на корабль, люди сіи нѣсколько дней сряду осматривались лекаремъ,—такъ, что болѣзнь... на кораблѣ Параскевія, если и случалась, то была превращаема въ самое начало. Иванъ Осиповичъ не могъ отназывать подчиненнымъ своимъ въ удовольствіи, къ которому самъ имѣлъ исключительную, можно сказать, единственную во всей своей жизни слабость.

Вѣроятно, современники Салтанова помнятъ еще корабль Параскевія,—помнятъ, съ какою быстротою, стройностію и тишиною исполнялись всѣ его дѣйствія. Ни одинъ корабль изъ всего Русскаго флота и ни одинъ Англійскій корабль, случайно сходявшійся съ нашею эскадрою, не могли равняться въ скорости уборки парусовъ съ кораблемъ Параскевія. Многіе даже не довѣряли подобной скорости: одни думали, что все подготовлялось предварительно; а иные утверждали, что самые паруса, шкоты и другой такелажъ были тоньше обыкновеннаго. Подобнаго ничего не было. Такой человекъ, какъ Салтановъ, не могъ рѣшиться на какую-нибудь бесполезную хитрость. Все дѣлалось отъ того, что у офицеровъ и матросовъ было чувство собственнаго достоинства, и что они съ благородною гордостію и любовью занимались своимъ дѣломъ. Капитанъ Салтановъ въ пол-

матросъ смельчакъ былъ отецъ-командиръ: онъ зналъ поименно всѣхъ матросовъ своей команды и ни одно дѣйствіе каждаго изъ нихъ не оставалось безъ похвалы, или замечанія. За то, какая была и команда! матроса корабля Параскевія всегда можно было отличить по бодрой воинственной осанкѣ, по благородному, свободному обращенію и даже по щегольскому наряду, что тогда, за границей, позволялось.

Знатокъ и цѣнитель морскаго дѣла, адмиралъ Алексѣй Самойловичъ Грейгъ, командуя тогда въ чинѣ капитанъ-командора кораблемъ Ретвизанъ, всегда отдавалъ полную справедливость командѣ Салтанова, хотя иногда и оторчался тѣмъ, что корабль Ретвизанъ не могъ соперничать съ кораблемъ Параскевія.

Капитанъ Салтановъ кончилъ достойную подражанія жизнь свою въ Триестѣ, командуя находившимся тамъ отрядомъ Русскихъ кораблей. Чуждая земля покрыла прахъ незабвеннаго; но она сдѣлалась родная намъ по тѣмъ останкамъ, которыя приняла въ свои нѣдра. Искреннія слезы многочисленныхъ друзей и подчиненныхъ Салтанова оросили могилу его, — а память о немъ останется священною для всѣхъ, кто зналъ прекрасную его душу.

И. Н.

Н Е К Р О Л О Г Ъ .

16 февраля 1848 года въ С. Петербургѣ скончался внезапно членъ Морскаго генералъ-Аудиторіата, вице-Адмиралъ Григорій Аргировичъ Панахристо на 68 году жизни.

Григорій Аргировичъ воспитывался въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, въ который опредѣленъ кадетомъ въ 1797

году, а въ 1799 году мая 1-го произведенъ въ мичмана. Въ офицерскомъ чинѣ прослужилъ почти 49 лѣтъ.

Службу свою началъ на крейсирующихъ въ Балтійскомъ морѣ эскадрахъ, а въ 1801 году командовалъ напонецкою лодкою въ Роченсальмѣ, потомъ снова находился на брантвахтенныхъ судахъ около Роченсальма, и въ 1805 году командовалъ военнымъ транспортомъ № 8.

Въ 1806 году на кораблѣ Вольномъ, подъ начальствомъ капитанъ-командора Игнатьева отправился въ Средиземное море, гдѣ потомъ служилъ на фрегатѣ Арминіи подъ командою капитанъ-лейтенанта Коломари и на брикѣ Финансъ, подъ командою лейтенанта Бурхановскаго. Въ 1807 году произведенъ въ лейтенанты, въ 1807 году на этомъ брикѣ прибылъ въ Венецію, гдѣ находился до 1810 года и по сдачѣ брика Французскому начальству, отправился сухимъ путемъ вмѣстѣ съ командою въ Николаевъ, и состоялъ въ 63-мъ корабельномъ экипажѣ. До 1814 года находился въ крейсерствахъ по Черному морю и у Абхазскихъ береговъ, а въ 1815 и 1816 годахъ командовалъ люгеромъ Экспедиціонъ. Въ 1817 году произведенъ въ капитанъ-лейтенанты и продолжалъ служить на корабляхъ крейсерующей въ Черномъ морѣ эскадры. Въ 1821 году командовалъ брикомъ Орфей, плавалъ съ гардемаринами и штурманскими учениками по портамъ Чернаго моря, и въ 1822 году на этомъ же брикѣ былъ въ крейсерствѣ у Абхазскихъ береговъ и съ практическою эскадрою, въ какомъ плаваніи находился и въ 1823, 1824 и 1825 годахъ. Въ 1823 году пожалованъ кавалеромъ ордена Св. Георгія 4 класса за 18 кампаній, а въ 1825 году произведенъ въ капитаны 2 ранга.

Въ 1826 году назначенъ командиромъ 35 флотскаго экипажа и вновь строившагося въ Николаевѣ корабля Императрица Марія, который въ 1828 году привелъ оттуда въ Севастополь. 24 августа того года, съ десантомъ сухопутныхъ войскъ прибылъ подъ Варну. За дѣйствія противу оной съ своимъ кораблемъ, награжденъ орденомъ Св. Анны 2 степени. 2 Октября, на кораблѣ Императрица

Марія, Государь Императоръ изволилъ предпринять плаваніе до Одессы. На переходѣ встрѣтили крѣпкій вѣтръ, отъ котораго корабль пострадалъ въ своемъ вооруженіи, но 7 числа благополучно прибылъ въ Одессу и по сѣзѣ Его Императорскаго Величества, корабль отправился въ Севастополь. Въ Декабрѣ того же года, капитанъ Панахристо у Варны соединился съ флотомъ, подъ начальствомъ адмирала Грейга, а въ 1829 году, будучи произведенъ въ капитаны 1 ранга, на томъ же кораблѣ находился въ эскадрѣ контръ-адмираловъ Кумани и Стожевскаго въ крейсерствѣ у Сизополя и Турецкихъ береговъ. За взятіе Сизополя награжденъ золотою саблею съ надписью за храбрость, а по окончаніи войны, получилъ медаль для ношенія на Георгіевской лентѣ. Въ Ноябрь 1829 года, съ кораблемъ своимъ возвратился въ Севастополь. Въ 1830 году, на кораблѣ перевозилъ изъ Турціи войска и тяжести въ Крымъ и Одессу; за успѣшное исполненіе возложеннаго порученія удостоился получить Высочайшее благоволеніе.

Въ 1833 году капитанъ Панахристо, на своемъ кораблѣ, принявъ въ Одессѣ десантныхъ войска, въ отрядѣ контръ-адмирала Кумани, отправился въ Константинополь и поступилъ въ составъ эскадры вице-адмирала Лазарева. По имевшимъ надобности въ вспомогательныхъ Русскихъ войскахъ, онѣ, въ Июлѣ того же года, были отвезены обратно въ Русскія границы.

Въ 1834 году капитанъ Панахристо на своемъ кораблѣ находился въ практическомъ крейсерствѣ по Черному морю.

6-го Апрѣля 1835 года произведенъ въ контръ-адмиралы, и назначенъ командиромъ 1 бригады 2 флотской дивизіи, въ Балтійскомъ морѣ.

Въ 1836 году былъ въ крейсерствѣ съ флотомъ подъ начальствомъ адмирала Кроуна, въ дивизіи вице-адмирала Бедлинсгаузена и зимовалъ съ отрядомъ въ Свеаборгѣ.

Въ 1837 году, имѣлъ флагъ свой на кораблѣ Іезекиль, и находился въ эскадрѣ В. А. Бедлинсгаузена.

Въ 1839 году, имѣлъ флагъ свой на кораблѣ Императоръ

Александръ I, а потомъ на кораблѣ Императрица Александра, подѣ командою начальника 2-й флотской дивизіи.

Въ 1840 году на томъ же кораблѣ имѣлъ флагъ свой въ крейсерствѣ эскадры 2-й дивизіи въ Балтійскомъ морѣ, а 22 Сентября поднялъ флагъ на кораблѣ Гангутъ и на немъ отправился въ Свеаборгъ.

Въ 1841 году командовалъ 1-ю эскадрою сводной дивизіи и имѣлъ флагъ свой на кораблѣ Императрица Александра.

Въ 1842 и 1843 годахъ, подѣ начальствомъ вице-Адмирала Дурасова, имѣлъ флагъ на кораблѣ Императрица Александра, и былъ въ крейсерствѣ по Балтійскому морю.

Въ 1843 году декабря 6-го Григорій Аргировичъ произведенъ въ вице-адмиралы и назначенъ членомъ Морскаго Генералъ Аудиторіата, въ какой должности состоялъ до самой кончины.

21-го Мая 1848 года въ Свеаборгѣ скончался Главный Командиръ тамошняго порта и Военный Губернаторъ Вице-адмиралъ Александръ Степановичъ Валронтъ, на 62-мъ году.

Въ Морской Кадетскій Корпусъ опредѣленъ въ 1797 году, и въ 1802 году. Юня 29-го, произведенъ въ мичмана, а потому въ офицерскомъ чинѣ прослужилъ почти 46 лѣтъ.

Первую офицерскую кампанію Александръ Степановичъ сдѣлалъ на шлюпѣ Шпицбергенъ, изъ Кронштата въ Архангельскъ, въ 1804 году, откуда возвратился на томъ же шлюпѣ въ слѣдующемъ году. На немъ же, въ 1806 году, отправился въ эскадрѣ В. А. Сениавина въ Средиземное море. Шлюпъ Шпицбергенъ участвовалъ во всѣхъ дѣйствіяхъ этой эскадры, и въ исходѣ 1807 года прибылъ къ Лиссабону, гдѣ тогда находился адмиралъ Сениавинъ со своимъ флотомъ. Англійская эскадра, блокировавшая тогда Лиссабонъ, занятый Французами, не допустила шлюпъ Шпицбергенъ войти въ портъ, а потому онъ отправился въ Испанскій портъ Виго, гдѣ, по причинѣ открывшейся съ Англичанами войны, долженъ былъ простоять до 1812 года. Между тѣмъ, по заключеніи мира съ Англіею, шлюпъ Шпицбергенъ пришелъ въ такую ветхость, что не

могъ уже возвратиться въ Россію, а потому проданъ съ публичнаго торга, а команда на наемныхъ судахъ перевезена въ Ревель. Будучи въ 1810 году произведенъ въ лейтенанты, Александръ Степановичъ въ 1814 году служилъ на кораблѣ Принцъ Густавъ въ Балтійскомъ морѣ и находился при перевозкѣ войскъ изъ Любека въ Кронштатъ.

Въ 1820 году произведенъ въ капитанъ-лейтенанты, а въ Ноябрь 1822 года назначенъ начальникомъ Иркутскаго адмиралтейства, и въ 1823 произведенъ въ капитаны 2 ранга, съ назначеніемъ начальникомъ Охотскаго порта. Въ 1827 году произведенъ въ капитаны 1 ранга и награжденъ орденами Св. Владиміра 4-й степени и Св. Георгія 4 класса за 25 лѣтнюю службу.

26-го Мая 1830 года Высочайшимъ Приказомъ переведенъ въ 10 флотскій экипажъ въ Балтійскій флотъ; въ С. Петербургъ прибылъ 16-го Апрѣля 1831 года и тотчасъ назначенъ командиромъ 22 флотскаго экипажа и корабля Нарва, которымъ командовалъ въ томъ же году, а 22-го Августа 1831 года произведенъ въ генералъ-маіоры и назначенъ командиромъ 1 ластовой бригады Балтійскаго флота. Въ 1833 году назначенъ управляющимъ Охтенскою верфю, съ оставленіемъ въ прежней должности, а 22 Апрѣля 1836 года Высочайшимъ Приказомъ переименованъ въ контръ-адмиралы, съ назначеніемъ исправляющимъ должность Главнаго Командира и Военнаго Губернатора Свеаборгскаго порта. Въ 1837 г. произведенъ въ вице-адмиралы, съ утвержденіемъ въ званіи Главнаго Командира и Военнаго Губернатора Свеаборгскаго порта. Въ 1838 году пожалованъ орденомъ Св. Станислава 1 степени; въ 1839 году Высочайшимъ повелѣніемъ назначенъ исправляющимъ должность инспектора Финляндскихъ маяковъ и лоцманской части въ Финляндіи, съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ; въ 1843 году пожалованъ орденомъ Св. Анны 1 степени.

31 Декабря 1847 г. скончался въ С. Петербургѣ Управлявшій Штабомъ Корпуса Морской Артиллеріи, генералъ

маіоръ Иванъ Васильевичъ Былевъ, на 75 году. Иванъ Васильевичъ началъ службу съ низшихъ степеней въ Морской Артиллеріи въ 1786 году; и въ 1797 году произведенъ въ Констацели Февраля 20; слѣдовательно въ офицерскомъ званіи служилъ всего 51 годъ. Съ 1798 по 1800 годъ служилъ на кораблѣ Мстиславъ, подъ командою капитана 1 ранга Кроуна, а потомъ капитана 2 ранга Молдера; въ продолженіе этой кампаніи былъ при взятіи Голландскаго флота въ Текселъ въ 1798 году, а въ 1799 произведенъ въ унтеръ-лейтенанты; въ 1801 году командированъ въ Петрозаводскъ, а оттуда въ 1802 году въ Архангельскъ, съ отрядомъ для тамошняго порта; въ 1804 году произведенъ въ лейтенанты, а въ 1807 году, на кораблѣ Борей, капитанъ 1 ранга Муръ, прибылъ въ Кронштадтъ; въ 1808 году служилъ въ Балтійскомъ морѣ, на кораблѣ Михаилъ, капитанъ 2 ранга Лукъ, а въ 1809, будучи произведенъ въ капитанъ-лейтенанты, назначенъ на гребную флотилію подъ командою капитанъ-лейтенанта Тулубева, и въ 1810 году служилъ на бомбардирскомъ бригѣ Молнія, капитанъ лейтенантъ Палицынъ.

Въ 1820 году произведенъ въ капитаны 3 ранга.

Въ 1823 году за 25 лѣтнюю безпорочную службу награжденъ орденомъ Св. Георгія 4-го класса.

Въ 1827 году назначенъ дежурнымъ штабъ-офицеромъ при Инспекторѣ Корпуса Морской Артиллеріи; въ 1829 году произведенъ въ капитаны 2 ранга; въ 1830 году награжденъ орденомъ Св. Анны 2-й степени; въ 1831 году произведенъ въ полковники; въ томъ же году, за 35 лѣтнюю безпорочную службу, награжденъ орденомъ Св. Владимира 4-й степени; въ 1836 пожалованъ кавалеромъ ордена Св. Станислава 3-й степени (что нынѣ 2-я); въ 1839 получилъ знаки ордена Св. Анны 2-й степени, Императорскою короною украшенные, а въ 1841 году награжденъ орденомъ Св. Владимира 3-й степени; въ 1847 году Ноября 26 произведенъ въ генералъ-маіоры и назначенъ управляющимъ Штабомъ Корпуса Морской Артиллеріи.

С М Ъ С Ъ.

Печальная свалка въ морѣ французскаго военнаго парохода L'Avergne съ Англійскимъ купеческимъ судномъ. Ночью съ 15¹/₂₇ на 16¹/₂₈ Октября 1848 года, въ 25 лигахъ къ NNO отъ Берлингасскихъ (Berlingas) острововъ (у Португальскихъ береговъ), съ парохода Авернъ, шедшаго на S¹/₄ W при W вѣтрѣ, замѣтили, около полуночи, впереди, судовой огонь. То былъ, какъ послѣ оказалось, Англійскій шкуна-брикъ, шедшій контръ-галсомъ на румбъ N¹/₄ O.

На пароходѣ, вахтенный офицеръ, по общепринятому правилу при встрѣчахъ на морѣ, тотчасъ сномандовалъ: лѣво на бортъ; но на-суднѣ, вмѣсто того, чтобы послѣдовать примѣру парохода, положили руль подъ вѣтръ, т. е. привели, въ надеждѣ пройти пароходъ на вѣтрѣ. Но прежде чѣмъ возможно было отвратить послѣдствія столь дурнаго распоряженія, и не взирая на то, что на пароходѣ немедленно остановлена машина,—суда сошлись. Командиръ Аверна, г. Пижаръ, (Pijeard) выскочивъ на палубу, отошелъ сначала съ пароходомъ отъ другаго судна, потомъ сталъ осматривать полученные поврежденія. Онѣ состояли въ проломѣ на самой ватеръ-линии, между форъ-штевнемъ и лѣвымъ крамболомъ, въ девять футовъ длины и около трехъ футовъ ширины, чрезъ которое могли пролѣзть два человѣка рядомъ. Менѣе чѣмъ въ пять минутъ носовая часть парохода стала погружаться отъ тяжести воды, вливавшейся въ это отверстіе съ сильнымъ стремленіемъ. Положеніе становилось критическое. Нѣкогда было терять ни минуты и въ особенности, оставаться въ нерѣшимости. Первымъ дѣйствіемъ капита-на было поставить пароходъ по вѣтру, для большаго спокойствія отъ волненія, и перенести всѣ тяжести на корму, чтобъ облегчить носовую часть. Вторымъ—приказать

заткнуть какъ можно скорѣе отверстіе тюфяками, одѣлами, и проч., чтобы тѣмъ воспрепятствовать, хотя временно, вливаться водѣ, и въ тоже время привести въ дѣйствіе помпы. Эти первыя распоряженія командира имѣли лишь одну цѣль: достаточно закрывъ отверстіе, доказать командѣ, что опасность не такъ велика и тѣмъ ободрить мужество людей. Послѣ этого, не менѣе важнымъ долгомъ считалъ онъ удостовѣриться немедленно о состояніи купеческаго судна. По этому былъ посланъ туда офицеръ, который убѣдился, что поврежденія на немъ не весьма значительны и не опасны. Однакожъ, по причинѣ малочисленной команды на купеческомъ суднѣ, командиръ парохода приказалъ изготавить буксиръ, въ надеждѣ довести его до Лиссабона. Исполнивъ этотъ долгъ человеколюбія, г. Пижаръ приступилъ къ устройству прибора, посредствомъ котораго надѣялся привести пароходъ въ состояніе продолжать свой путь. Для этого онъ соединилъ люки, обвязанные одѣлами, и приложивъ ихъ снаружи, задраилъ внутри и оставшіяся за тѣмъ небольшія отверстія заткнулъ также снаружи. Въ 6½ часовъ утра, Авернь взялъ курсъ на Лиссабонъ, имѣя судно на буксирѣ, много претерпѣвая отъ килевой качки, ежеминутно угрожавшей разломать носовую часть, разслабленную отъ перелома наборныхъ деревьевъ. Между тѣмъ воду качали безпрестанно. На пароходѣ оставалось угля только на 30 часовъ и терять времени было нѣкогда. Чтобы уменьшить сопротивленіе, которое огромный приборъ представлялъ морю, командиръ подвелъ подъ всю переднюю часть парохода высмоленный парусъ; этимъ средствомъ поврежденная часть приняла болѣе правильный видъ и прибывъ воды уменьшилась. Однакожъ нѣсколько разъ угрожала большая опасность, когда весь приборъ сдвигало волненіемъ. Къ вечеру вѣтръ, перейдя къ SW, скрѣпчалъ и волненіе увеличилось. Одинъ буксиръ лопнулъ; тогда принуждены были выпустить и другой. Г. Пижаръ, успокоившись увѣреніемъ шкипера купеческаго судна, что онъ можетъ управиться безъ помощи, продол

жалъ держать къ Лиссабону. Ночью увидѣли острова Берлингастъ и замѣтивъ себя восточнѣе счислимаго пункта, должны были привести противъ волненія, отъчего, при увеличившейся килевой качкѣ, нѣсколько ударовъ были такъ сильны, что, казалось, вся носовая часть будетъ вдавлена. Это убѣдило въ невозможности продолжать курсъ безъ явной опасности для судна и экипажа. Капитанъ рѣшился спуститься подъ вѣтръ острововъ, чтобъ при разсвѣтѣ, въ случаѣ необходимости, зайти въ ближайшую гаванцу, если не удастся достигнуть Лиссабона. Провели страшную ночь въ дрейфѣ; волненіе било чрезъ бакъ; ежеминутно опасались, что волною оторветъ приборъ, отдѣлявшій пароходъ отъ бездны. Офицеры и команда были удивительны по мужеству, хладнокровію и самоотверженію. Къ разсвѣту, при томъ же вѣтрѣ, и при огромномъ волненіи, оставалось угля только на 8 часовъ. Не было никакой надежды достигнуть Лиссабона. Сдѣлавши все для спасенія судна, командиръ Аверна сталъ помышлять о спасеніи экипажа и уже направилъ курсъ на опасный Сенъ-Мартенскій рейдъ — когда внезапно, къ ихъ счастію, вѣтръ съ тою же силою перешелъ къ NW. Тотчасъ поставлены паруса и курсъ опять взятъ на Лиссабонъ. На высотѣ мыса Рока, къ 4 часамъ вечера, уголь весь вышелъ и тщетно были дѣлаемы сигналы и знаки бѣдствія проходившему въ то время близко Аверна Англійскому пароходу, который миновалъ его, будто не замѣчая. Между тѣмъ стихавшій вѣтръ и грозные признаки на горизонтѣ къ SW, заставили прибѣгнуть къ крайнимъ средствамъ. Стали топить стѣнками, веслами, столами и пр., и наконецъ съ послѣдними парами вошли въ устье Тажа.

Придя въ Лиссабонъ, первою заботою командира было узнать, что будетъ стоить починка парохода. Съ него требовали 3000 піастровъ и 2 мѣсяца времени. Не имѣя возможности согласиться на такія условія и увѣренный въ доброй волѣ и смѣлвости своей команды, онъ рѣшился исправить все своими средствами.

Благодаря немощнымъ усилямъ, твердости и усердію экипажа, въ 20 дней были изглажены слѣды страшнаго поврежденія парохода, одними судовыми средствами; для покупки необходимыхъ матеріаловъ употреблено было всего лишь 511 франковъ. Послѣ этой починки ничего не оставалось желать болѣе; все было восстановлено какъ прежде, даже съ прибавкою новыхъ связей въ поврежденной части корпуса. Эта починка показываетъ, чего можно настойчивостью достигнуть на суднѣ, предоставленномъ въ средствахъ самому себѣ. Этотъ случай не долженъ оставаться незамѣченнымъ и достоинъ быть извѣстнымъ всѣмъ морякамъ.

На другой день по прибытіи въ Лиссабонъ, командиръ парохода, сдѣлавъ всѣ необходимыя распоряженія, принужденъ былъ поручить себя врачу, для излеченія раны въ правомъ коленѣ, полученной имъ въ морѣ при осмотрѣ поврежденій парохода.

Крушеніе Американскаго трехъ-мачтоваго судна Анконы. Это прекрасное, почти новое судно въ 435 тоннъ, нагруженное хлопчатую бумагою, идучи изъ новаго Орлеана въ Гавръ-де-Грасъ, разбилося совершенно на камнѣ Noir-Rocher, лежащемъ около мили отъ берега острова Гернзи (Guernesay) въ бухтѣ Коль-дю-Поуъ, близъ Юліа (Pulias).

Это уже третье судно, которое, въ теченіе 9 мѣсяцовъ, разбивается у опаснаго берега. Экипажъ первого, состоявшій изъ 9 человекъ, весь погибъ; изъ экипажа второго, состоявшаго изъ 11 человекъ, погибло 8; но экипажъ Анконы (15 моряковъ и 4 пассажира) спасся весь на своихъ шлюпкахъ, что походить, нѣкоторымъ образомъ, на чудо, если представить себѣ огромныя волны, разбиавшіяся о скалу и борта судна.

Газета «Le Guernesiaise» оканчиваетъ рассказъ вопросомъ: Поймутъ ли наконецъ крайнюю необходимость въ построеніи маяка на Пленмонтскихъ (Pleinmont) высотахъ?

Жестокая буря на островъ Орины (Aigüny). Уже нѣсколько лѣтъ какъ Англійское правительство обратило вниманіе на островъ Орины, какъ на важный военный постъ, изъ котораго, въ случаѣ разрыва съ Франціею, удобно можно наблюдать за частію Ламаншскаго берега и въ особенности за портомъ Шербуръ. Три года тому назадъ на немъ начали строить сильныя укрѣпленія и между прочимъ молу и брекватеръ. По послѣднимъ извѣстіямъ, свирѣпствовавшая тамъ жестокая буря, разрушила эти огромныя гидравлическія работы, и истребила нѣсколько судовъ, искавшихъ за ними убѣжища.

Необыкновенная буря въ Мальтѣ. Въ этомъ портѣ свирѣпствовала страшная буря $15/27$ и $16/28$ Декабря 1848 года, причинившая много поврежденій въ обѣихъ его гаваняхъ. Пароходъ Оберонъ, вышедшій изъ Мальты 13 числа, не могъ продолжать своего плаванія, и принужденъ былъ возвратиться. Многія суда были сильно повреждены въ гаваняхъ. Одинъ Англійскій брикъ, стоявшій въ большой гавани, потерялъ бушпритъ, другой утлегарь. Всѣ орудія въ нижней батареѣ Сантъ-Анджело были сброшены со станковъ и валялись какъ опрокинутыя кегли. Волны сдѣлали настоящій брешь въ крѣпости Сантъ-Анджело, разрушивъ амбразуры нижней батареи. Пока амбразуры эти были открыты, онѣ не подвергались разрушенію отъ ударовъ волненія, но новѣйшая архитектура превратила ихъ въ корабельные порты, и въ этотъ разъ онѣ уничтожены. Нѣсколько пароходовъ пришли въ Мальту, чтобъ укрыться отъ бури. У входа въ гавань волны катались непрерывными грядами, высотой, нѣкоторыя, до 20 футъ. Только тотъ, кто былъ тогда въ Мальтѣ, и видѣлъ все это, можетъ имѣть вѣрное понятіе объ ужасахъ этого шторма. Суда, стоявшія въ карантинѣ, въ бухтѣ Каммара (Caleaga), были оставлены своими экипажами. Во время бури, свирѣпствовавшей еще въ ночь на 14 число, и причинившей также гибель многихъ судовъ, Французъ-

скій почтовый пароходъ «Египетъ,» стоявшій въ Мальтѣ, сорвало съ якорей, и едва не выбросило на берегъ; но съ Англійскаго линійнаго корабля Вендженсъ, въ-время подана необходимая помощь и онъ понесъ незначительныя только поврежденія.

Необыкновенныя зимы въ Средиземномъ морѣ. Подъ этимъ заглавіемъ въ газетѣ Nautical Standard помѣщено любопытное письмо изъ Средиземнаго моря. Выписываемъ примѣчательнѣйшіе факты о бывшихъ тамъ жестокихъ зимахъ:

Въ 829 году устья рѣки Нила замерзли.

Въ 1234 году Адриатическое море покрылось такимъ прочнымъ льдомъ, что по немъ переправлялись повозки изъ Венеціи въ Полу, на восточномъ берегу.

Въ 1594 году затянуло льдомъ Марсельскую гавань, которая замерзла также въ 1638 году.

Въ 1705 году Адриатическое море снова было покрыто льдомъ, а также гавани въ Генуѣ, Тулонѣ, Марсели и другія.

Въ этомъ письмѣ приведена еще выписка изъ стараго шканечнаго журнала одного изъ Англійскихъ военныхъ судовъ, въ которомъ говорится о НО штормѣ въ Пирейскомъ портѣ (Аѣины), гдѣ, при сильной мятели и льдѣ, толщиною въ одинъ дюймъ на палубѣ, морозъ доходилъ до $6\frac{1}{4}$ градусовъ Реом. Корреспондентъ Nautical Standard заключаетъ свое письмо увѣреніемъ, что за исключеніемъ урагановъ Вестъ-Индіи, онъ не встрѣчалъ никогда бури, какую случилось ему испытать между Мальтой и мысомъ Матапаномъ; а кто не слыхалъ о штормахъ въ Ліонскомъ заливѣ?

Опыты надъ подводнымъ электрическимъ телеграфомъ. Въ Фолкстонѣ, въ Англіи, произведенъ недавно опытъ надъ подводною проволокою для электрическаго телеграфа, устраиваемаго между Англіею и Франціею.

Опытъ этотъ намѣревались первоначально произвести между берегомъ и судномъ, поставленнымъ въ разстояніи около мили отъ берега; но крѣпкій вѣтръ и волненіе тому воспрепятствовали, а потому пароходъ, на которомъ хотѣли вывести проволоку въ море, остановился предъ выходомъ изъ гавани, подалъ одинъ конецъ проволоки на шлюпку, на которой вывели ее за гавань, и обогнувъ мысъ, соединили съ проводникомъ, идущимъ вдоль желѣзной дороги изъ Лондона: вся длина вытравленной съ парохода проволоки равнялась двумъ милямъ. По сообщеніи ея съ электрическою машиною, она вполнѣ оказала ожидаемое дѣйствіе: переговоры съ Лондономъ производились весьма исправно. Остается рѣшить, долго ли могутъ прослужить проводники, покрытые составомъ изъ гутта-перка, и положенные на столь большомъ разстояніи? Телеграфъ, предложенный и исполненный покойнымъ барономъ Шиллингомъ, имѣлъ проводникъ въ 8 верстъ.

Электричество вмѣсто пара. Со времени открытія электро-магнетизма, было дѣлано много опытовъ, болѣе или менѣе удачныхъ, для приведенія въ дѣйствіе машины огромною силою, представляемою этимъ новымъ открытіемъ. Самые замѣчательные изъ опытовъ посему предмету, были произведены въ С. Петербургѣ, въ 1838 и 1839 годахъ, академикомъ Якоби, которому удалось этою силою сообщить движеніе шлюбокъ на Невѣ, со скоростію 4 миль въ часъ. Нынѣ строятся въ Лондонѣ, подъ надзоромъ г. Хіорта (Hjorth), машина, силою въ 5 лошадей. Изъ модели видно, что машина заключаетъ въ себѣ много новаго, допускающаго приложеніе большей силы, нежели какую можно было прилагать прежде. Одинъ изъ электро-магнитовъ, сдѣланный для большихъ машинъ, поддерживалъ, во время не давно дѣланныхъ опытовъ, около 5000 фунтовъ; дѣйствующая же его сила, на разстояніи $\frac{1}{8}$ дюйма, равнялась почти 1500 фунтамъ. Такъ какъ сила эта можетъ быть увеличена до безконечности,

то вопросъ заключается теперь только въ томъ, въ какой степени выгодно и удобно приложеніе ея къ движению судовъ.

Инструментъ, производящій рѣзкіе звуки для означенія опаснаго мѣста на морѣ. Нѣкто г. Уэллсъ недавно сдѣлалъ испытаніе изобрѣтеннаго имъ инструмента, производящаго звуки. Опыты произведены въ Англійскомъ каналѣ, на Зюйдъ-Форлендскомъ мысѣ. Предполагаютъ, въ теченіи недѣли, ежедневно отъ шести до семи часовъ вечера, производить эти звуки, измѣняя какъ тонъ, такъ вѣроятію и силу звука каждыя четверть часа. Командирамъ шлювучихъ маяковъ на сѣверныхъ и южныхъ концахъ мѣлей и въ Гулстримѣ (фарватеръ между Гудвинъ-Сендомъ и пр. и Дильскимъ берегомъ), приказано наблюдать и записывать, въ какой мѣрѣ эти звуки будутъ слышны на ихъ судахъ. Подобное приказаніе дано всѣмъ командирамъ прибрежныхъ таможенныхъ постовъ въ Дильскомъ округѣ.

¹⁸/₈₀ Января около половины седьмаго часа, звуки хорошо были слышны на станціи Ньюгетской, около Маргета, лейтенантомъ Файнморомъ и старшиною его таможенной шлюбки; съ промежутками они слышали звуки до семи часовъ. Въ это время былъ свѣжій SW вѣтръ съ мелкимъ дождемъ; отъ густоты атмосферы и великаго разстоянія (болѣе 21 англ. мили) нельзя было различить измѣненія звуковъ.—Они уподоблялись свисту рѣзкаго свистка на паровозѣ, слышнаго вдали, но казалось, что тонъ этого свиста былъ еще болѣе рѣзкій. Въ предшествовавшій этому день и въ послѣдующіе, вѣтръ былъ отъ N и NW, и звуки на этой станціи не были слышны.

Если г. Уэллсъ успѣетъ въ этомъ предпріятіи (что, кажется, теперь не подлежитъ сомнѣнію, передавъ уже звукъ, при столь неблагоприятныхъ обстоятельствахъ, на такое большое разстояніе), то изобрѣтеніе его конечно будетъ однимъ изъ благодѣлѣйшихъ для мореходнаго сосло-

вія, и въ особенности для плавающихъ вдоль береговъ Англійскаго канала, гдѣ столько погибаетъ людей и драгоценнаго имущества.

Движеніе морской торговли въ Лондонъ. Число судовъ, вошедшихъ въ Лондонъ въ продолженіе 1848 года, было 9529, вмѣщавшихъ 1,814,070 тоннъ, т. е. противъ 1847 года, 159 судами болѣе, а вмѣстительностію на 104,856 тоннъ менѣе.

Статистика Англійскаго флота. Въ журналѣ United Service Magazine за Декабрь прошлаго года, находимъ слѣдующія любопытныя свѣдѣнія о состояніи Англійскаго флота, начиная отъ конца прошедшаго столѣтія до нынѣшнихъ временъ.

Января 1-го 1793 года вооруженныхъ: 22 линійныхъ корабля и 41 фрегатъ; на нихъ команды 18,739 человекъ матросовъ и морскихъ солдатъ, со включеніемъ офицеровъ.

31-го декабря 1793 года вооруженныхъ: 78 линійныхъ кораблей и 101 фрегатъ; на нихъ всего 76,565 человекъ команды.

31-го декабря 1794 года вооруженныхъ: 89 линійныхъ кораблей и 120 фрегатовъ; на нихъ 85,428 человекъ команды.

Въ разныя эпохи было годныхъ къ употребленію кораблей и фрегатовъ:

Января 1-го 1792 года *кораблей*: вооруженныхъ 13; совершенно исправныхъ 61; требующихъ исправленія 53; всего 127; строящихся и предполагаемыхъ строить 21; *фрегатова*, вооруженныхъ 43; совершенно исправныхъ 36; требующихъ исправленія 70; всего 149; строящихся и предполагаемыхъ строить 6.

Января 1-го 1815 года *кораблей*: вооруженныхъ 57, совершенно исправныхъ и требующихъ исправленія всего 135; и того 192; строящихся и предполагаемыхъ строить

23. Фрегатовъ: вооруженныхъ 169; совершенно исправныхъ и требующихъ исправленія, всего 119; и того 228; строящихся и предположенныхъ строить 15.

Января 1-го 1832 года, *кораблей:* вооруженныхъ 15; совершенно исправныхъ 55, требующихъ исправленія 8; всего 78; строящихся и предположенныхъ строить 14. *Фрегатовъ:* вооруженныхъ 36; въ совершенной исправности 60; требующихъ исправленія 20; всего 116; строящихся и предположенныхъ строить 17.

Января 1-го 1848 года *кораблей:* вооруженныхъ 17; въ совершенной исправности 11; приготовленныхъ къ вооруженію (advanced) 24; требующихъ исправленія 19; всего 71; строящихся и предположенныхъ строить 23. *Фрегатовъ:* вооруженныхъ 32; въ совершенной исправности 23; приготовленныхъ къ вооруженію (advanced) 8; требующихъ исправленія 30 всего 93; строящихся и предложенныхъ строить 16.

Сравнительная таблица вооруженныхъ судовъ 1-го Января 1843 и 1-го Января 1848 года, показывающая также на сколько уменьшилось число парусныхъ судовъ и на сколько увеличилось число пароходовъ.

	Январь 1843.	Январь 1848.	Парус- ныхъ су- довъ меньше.	Парохо- довъ больше.
Всего парусныхъ судовъ всѣхъ ранговъ, военныхъ пакетботовъ и судовъ для описи береговъ.	202.	177.	25.	«
Пароходовъ.	26.	50.	«	24.
Всего. .	228.	227.		

Изъ донесенія Парламенту явствуется, что общее число производствъ въ Королевскомъ флотѣ съ 15-го мая 1843,

отъ мичманскаго до адмиральскаго чина, было 1204, т. е. 1 адмиралъ произведенъ въ адмиралы отъ флота (чинъ фельдмаршала); 14 вице-адмираловъ въ адмиралы; 30 контръ-адмираловъ въ вице-адмиралы; 31 капитанъ въ контръ-адмиралы; 53 капитана уволены въ отставку съ чиномъ контръ-адмирала; 135 капитановъ уволены въ отставку настоящимъ чиномъ (при чемъ увеличивается ихъ half-рау, жалованье, получаемое въ дѣйствительной службы, но право на производство прекращается); 126 комѣндеровъ (капитанъ-лейтенантовъ) въ капитаны; 176 лейтенантовъ въ комѣндеры и 341 мичмановъ въ лейтенанты. Общее число флотскихъ офицеровъ на походномъ содержаніи 1-го Января 1848 года было 830; сумма, необходимая на то простиралась до 223,934 ф. стерл.; общее число флотскихъ офицеровъ на half-рау, 1-го Января 1848 года было 3,284; сумма, необходимая на то простиралась до 548,527 ф. стерл. Въ морскомъ спискѣ 1-го Января 1848 года состояло: 1 адмиралъ отъ флота (съ чиномъ фельдмаршала), 30 адмираловъ, 45 вице-адмираловъ, 75 контръ-адмираловъ, 48 отставныхъ контръ-адмираловъ, 131 отставныхъ капитановъ, 551 капитановъ, 50 отставныхъ капитановъ съ 1840 года, 877 комѣндеровъ, 308 отставныхъ комѣндеровъ, и 2357 лейтенантовъ. Въ 1847 году числа эти были: 2 адмирала отъ флота, 30 адмираловъ, 45 вице-адмираловъ, 80 контръ-адмираловъ, 53 отставныхъ контръ-адмираловъ, 127 отставныхъ капитановъ, 570 капитановъ, 49 отставныхъ капитановъ съ 1840 года, 889 комѣндеровъ, 295 отставныхъ комѣндеровъ и 2448 лейтенантовъ.

Новый пароходъ съ винтовымъ двигателемъ. Новый желѣзный пароходъ съ такимъ двигателемъ, названный по имени бывшаго Перваго Лорда Британскаго Адмиралтейства, Графа Окленда, принадлежащій обществу пароходовъ съ винтовыми двигателями въ Лондонѣ (General Screw Steam Shipping Company), въ Ноябрь прошлаго года оконченъ и испытанъ на рѣкѣ Темзѣ.

Это первый изъ пароходовъ новой линіи, назначенной содержать постоянное сообщеніе между Англіею и Средиземнымъ моремъ. Онъ величиною въ 450 грузовыхъ тоннъ и на немъ поставлена *вспомогательная* машина Моделя и Филда въ 60 силъ, прямого дѣйствія.— Съ этой незначительной вспомогательной силою,—одна сила лошади на $7\frac{1}{2}$ грузовыхъ тоннъ,—пароходъ Оклендъ достигалъ, на опытъ вдоль измѣренной въ Темзѣ мили, скорости $9\frac{1}{8}$ узловъ или $10\frac{3}{4}$ англійскихъ миль въ часъ.

Кажется, что вспомогательныя машины до сего времени еще не представляли подобныхъ результатовъ. Общество, которому этотъ пароходъ принадлежитъ, управляется г-мъ Ленингомъ, который весьма удачно устроилъ сообщеніе съ Роттердамомъ, посредствомъ судовъ съ вспомогательными паровыми машинами.

О приготовленномъ въ прокъ для судовыхъ командъ картофелѣ. Слѣдующее письмо, удостоверяющее объ отличныхъ качествахъ такого картофеля, приготовляемаго въ Англіи, помѣщено въ Nautical Magazine. Многочисленные опыты, въ послѣдніе годы произведенные, доказываютъ вполне дѣйствительность его противъ вреднаго вліянія исключительно соленой пищи на здоровье судовыхъ командъ.

«Съ большимъ удовольствіемъ,» пишетъ докторъ Джеймсъ Кларкъ, «свидѣтельствую о достоинствахъ вашего приготовленнаго въ прокъ картофеля. Могу только повторять то, что уже неоднократно было писано о немъ, то есть, что эта овощъ превосходная противуцинготная пища, дешева, легко варится и сохраняется во всѣхъ климатахъ. Я желалъ бы, чтобъ употребленіе сего картофеля совершено замѣнило, въ пищѣ матросовъ, героевъ, который неудобоваримъ и пучитъ.»

Некрологъ. Недавно скончался въ Версали вице-адмиралъ французскаго флота графъ Линуа (Charles Alexandre Léon

Durand, comte de Linois), на 88-мъ году жизни, лучшая часть которой посвящена была службѣ и славѣ своего отечества.

Слишкомъ тридцать лѣтъ дѣятельной военно-морской службы Линуа ставятъ имя его въ ряду достойныхъ вождей французскаго флота, но многія побѣды, одержанныя имъ на морѣ, оставляютъ по немъ память героя, судьбы котораго, однакожъ, совсѣмъ отличны отъ судебъ другихъ, прославившихъ свое имя. Всегда почти встрѣчалъ онъ вдвое сильнѣйшаго непріятеля, четыре раза сдавался ему и былъ плѣнникомъ, но всегда сохранялъ честь своего флага, въ чемъ свидѣлствуютъ сами его непріатели.

Первый подвигъ Линуа совершенъ въ Маѣ 1794 года. Будучи тогда 33-хъ лѣтъ отъ роду, въ чинѣ корабельнаго лейтенанта, командовалъ онъ 36 пушечнымъ фрегатомъ Аталанта и имѣлъ подъ начальствомъ своимъ еще корветъ и брикъ. Съ этимъ отрядомъ посланъ онъ былъ изъ Бреста, на определенное рандеву въ Атлантическій Океанъ, для встрѣчи ожидавшагося конвоя Французскихъ судовъ съ хлѣбомъ, изъ Америки. Въ первые дни плаванія, Линуа взялъ три приза, и вопреки предписаній начальства: избѣгать брать плѣнныхъ,—онъ отправилъ ихъ въ порты Франціи, гдѣ береговые начальники, по неволѣ, должны были принять несчастныхъ, которыхъ предполагалось *выводить изъ расходъ по реляціямъ*. Такимъ образомъ, можетъ быть, многіе десятки людей обязаны жизнью единственно человеколюбію Линуа и подобныхъ ему морскихъ офицеровъ того времени.

Вскорѣ по прибытіи на данное рандеву, отрядъ Линуа выдержалъ крѣпкій вѣтръ, отъ котораго брикъ разлучился съ нимъ, а фрегатъ потерпѣлъ значительныя поврежденія. Оставшись вдвоемъ съ корветомъ, Линуа, вмѣсто ожидаемаго своего конвоя, встрѣтилъ конвой непріятельскій, охраняемый двумя Англійскими кораблями, которые немедленно начали погоню за Французскими судами. Желая спасти корветъ, Линуа сдѣлалъ ему сигналъ бѣгства и за нимъ пошелъ одинъ Англійскій корабль, другой

же атаковалъ фрегатъ Аталанту. Трое сутокъ Линуа отчаянно отстрѣливался и пытался уйти отъ преслѣдовавшаго его 74 пуш. корабля *Swiftsure*, употребляя въ штиль и весла,—но тщетно. Надобно сказать, что передъ началомъ боя, экипажъ фрегата просилъ капитана Линуа позволить пригвоздить флагъ къ концу гафеля. «Неужели думаете вы, отвѣчалъ онъ, что нужно такое средство для достойной защиты нашего флага? Я нахожу это оскорбительнымъ и для меня и для васъ.» Однако онъ наконецъ дозволилъ это; когда же фрегатъ былъ избитъ какъ рѣшето и открылась сильная течь въ носу, а людей недоставало къ дѣйствию пушками и помпами, то по необходимости должно было прекратить огонь и тогда спросили Линуа, прикажетъ ли онъ спустить флагъ? «Нѣтъ, отвѣчалъ капитанъ, теперь флагъ останется прибитымъ, вы объ этомъ просили; я его не спущу и предамъ это неприятелю.» И дѣйствительно, скоро Англійское ядро сбило конецъ гафеля съ Французскимъ флагомъ, который упалъ въ воду. Капитанъ Линуа въ этомъ дѣлѣ былъ раненъ осколкомъ въ лице. Командиръ Англійскаго корабля не принялъ шпаги отъ Линуа, сказавъ, что такихъ храбрыхъ не лишаютъ оружія. Удивительно еще, какъ Англійскій корабль могъ довести свой призъ до Корка, когда фрегатъ Аталанта имѣлъ постоянную течь до трехъ футовъ въ часъ, а въ бурную погоду даже до семи футовъ!

Послѣ десятилѣтняго плѣна, капитанъ Линуа возвратился во Францію и назначенъ былъ командиромъ корабля *Formidable*, въ эскадрѣ адмирала Вилларе, состоявшей изъ 12 кораблей. Три изъ нихъ, въ сраженіи у Гросса 23-го Іюля 1795 года, съ Англійскою эскадрою Лорда Бридпорта изъ 14 кораблей,—сдались; въ томъ числѣ и *Formidable*; но послѣдній дрался противу четырехъ кораблей и капитанъ Линуа спустилъ флагъ по просьбѣ экипажа, уже тогда, когда корабль его объятъ былъ пламенемъ. Въ сраженіи этомъ, Линуа лишился лѣваго глаза, получилъ контузію въ голову и вторично взятъ былъ въ

плѣнѣ. Черезъ два мѣсяца онъ возвращенъ по размыну и въ 1796 году произведенъ въ капитанъ-командоры (*chef de division des armées navales*), а въ мартѣ 1799 года произведенъ въ контръ-адмиралы.

Въ этомъ чинѣ, Линуа утвердилъ за собою славу храбраго адмирала, выигравъ сраженіе съ тремя кораблями противу шести Англійскихъ, въ портѣ Алжезирасъ, близъ Гибралтара, 6 іюля 1801 года. Англійскій адмиралъ Сомарецъ, при атакѣ Французской эскадры, стоявшей на якорѣ, хотѣлъ повторить Абукирской маневръ Лорда Нельсона, поставя Французскіе корабли въ два огня, но Линуа приказалъ отрубить канаты и поставилъ суда свои на мель. Послѣ отчаяннаго съ обѣихъ сторонъ боя, продолжавшагося шесть часовъ, Сомарецъ удалился, оставя корабль Аннибалъ во власти Французовъ. Подвигъ этотъ доставилъ побѣдителю саблю за храбрость (*Sabre d'honneur*). *

Весною 1803 года, Линуа посланъ былъ съ однимъ кораблемъ и тремя фрегатами въ восточную Индію, гдѣ предписано ему было принять отъ Англичанъ портъ Пондишери. Для сего онъ отрядилъ одинъ фрегатъ впередъ; но прийдя туда, къ удивленію увидѣлъ еще разѣвующійся Англійскій флагъ и нашелъ тамъ эскадру ихъ изъ пяти кораблей, пяти фрегатовъ и корветовъ,—и вскорѣ увѣдомленъ былъ о приближеніи разрыва съ этою націею. Въ такомъ положеніи Линуа прибѣгнувъ къ военной хитрости, которая удалась ему въполнѣ. Онъ расположился какъ бы на долгое пребываніе въ портѣ и для того просилъ у Англійскаго адмирала разныхъ портовыхъ пособій, но въ одну ночь эскадра его, отрубивъ канаты, ушла на Иль-де-Франсъ. ** Около трехъ лѣтъ сряду, послѣ

* Орденъ Почетнаго Легиона не былъ еще учрежденъ въ то время.

** Случай этотъ напоминаетъ искусное бѣгство извѣстнаго капитана нашего флота (въ послѣдствіи вице-адмирала) Василія Михайловича Головинна, когда командовалъ онъ шлюпомъ *Диана* и 16 мая 1809 года, послѣ 13 мѣсячнаго задержанія на мысѣ Доброй Надежды,—ушелъ изъ глазъ и изъ рукъ цѣлой Англійской эскадры, на суднѣ съ посредственными качествами, у котораго спущены были рангоутъ и отвязаны паруса.

того, плавалъ Линуа въ Индѣйскомъ морѣ (знакомомъ ему еще по началу службы, когда онъ провелъ тутъ 38 мѣсяцовъ) и взялъ многіе богатые призы, такъ что одинъ изъ нихъ стоилъ милліона франковъ. Возвращаясь во Францію съ кораблемъ и фрегатомъ, и совершивъ уже болѣе трехъ четвертей своего пути, сошелся онъ въ Атлантическомъ Океанѣ, ночью 13 марта 1806 года, съ Англійскою эскадрою адмирала Варрена, которая была уже не вдвое, а вдесятеро сильнѣе его, ибо Британцы имѣли 7 кораблей, 2 фрегата и 1 корветъ. Тогда Линуа немедленно открылъ огонь и непремѣнно хотѣлъ съ кораблемъ своимъ абординовать атаковавшій его Англійскій 110 пушечный корабль Лондонъ; но этотъ уклонился отъ абордажа. Почти пять часовъ сряду, Французы храбро оборонялись; Линуа былъ тяжело раненъ и имѣя 63 человека убитыхъ и 82 раненыхъ, не хотѣлъ болѣе подвергать подчиненныхъ своихъ такому неравенству силъ—и сдался. Ихъ привели въ Англію, гдѣ адмиралъ Линуа былъ восемь лѣтъ въ плѣну на честномъ словѣ. Въ апрѣлѣ 1814 года возвратился онъ во Францію и вскорѣ назначенъ былъ Губернаторомъ острова Гваделупы и пожалованъ кавалеромъ ордена Св. Людовика. Недолго начальствовалъ онъ тамъ: судьба, въ четвертой разъ, сдѣлала его плѣнникомъ Англичанъ, которые, однакожъ, всегда отдавали справедливость его доблестямъ. Въ августѣ 1815 года овладѣли они островомъ Гваделупой и Губернатора его взяли въ плѣнъ, а въ слѣдующемъ году возвратили его во Францію. Тутъ, по собственной просьбѣ Линуа, наряженъ былъ надъ нимъ военный судъ, который вполне оправдалъ его дѣйствія при сдачѣ Гваделупы; однакоже, вслѣдъ за симъ, Линуа уволенъ былъ отъ службы съ пенсіономъ 4000 франковъ въ годъ. Въ послѣдствіи получилъ онъ чинъ вице-адмирала (въ 1825 году) и командорскій орденъ Почетнаго Легіона въ 1831 году:—такъ наградили ветерана-моряка за старую его службу, мало оцѣненную при Наполеонѣ.

Содержаніе, вышедшей на дняхъ VI части записокъ Гидрографическаго Департамента. Распоряженія и занятія Гидрографическаго Департамента Морскаго Министерства въ 1847 году. — I. Путешествія и Гидрографія: 1.) Измѣненіе уровня Каспійскаго моря. Ал. Соколовъ.—2.) Объ уровнѣ Балтійскаго моря. П. Козакевичъ.—3.) Обзоръ Карабогазскаго залива Каспійскаго моря.—4.) Гавань Константиновская и два новооткрытые острова въ Охотскомъ морѣ.—5.) Разныя свѣдѣнія, относящіяся къ экспедиціи Чичагова.—6.) Приготовленіе кругосвѣтной экспедиціи 1787 года, подъ начальствомъ Муловскаго. Ал. Соколовъ.—7.) Гидрографическія работы въ Балтійскомъ морѣ, въ 1847 году.—8.) Обзоръ съемки Басиланскаго пролива. П. Кузнецовъ.—9.) Руководство для собиранія свѣдѣній и предметовъ Естественной Исторіи.—II. Исторія: 1.) Русскій флотъ при кончинѣ Петра Великаго, 1725 года. Ал. Соколовъ.—2.) Морскія училища при Петрѣ Великомъ. Θ. Веселаго.—3.) Платонъ Яковлевичъ Гамалѣя. Θ. Андреевъ.—III. Библіографія: 1.) Русская морская библіотека. Періодъ второй: отъ кончины Петра I до вступленія на престолъ Екатерины II.—2.) Книги, вышедшія въ 1847 году.—3.) Указатель статей, касающихся мореходства, въ Русскихъ періодическихъ изданіяхъ 1847 года.—IV. Смѣсь: 1.) Объ изслѣдованіи океана, Уилькса. А. Леджеръ.—2.) Опыты надъ инструментами и разныя замѣтки. Д. Кузнецовъ.—3.) Дополненіе къ собранію Бѣломорскихъ словъ. П. Кузмищевъ.—4.) Морскія библіотеки въ Россіи.—5.) Новѣйшія извѣстія объ уровнѣ Каспія.—6.) Начало Морскаго Регламента.—V. Метеорологія: Извлеченіе изъ метеорологическихъ наблюденій, произведенныхъ въ 1846 году. Н. Сытинъ. и В. Богдановъ.— Въ 8 д. стр. xv и 559.—Портретъ П. Я. Гамалѣя, 8 листовъ картъ и чертежей и 25 таблицъ.

Военный транспорт Байкалъ. На дняхъ получено до-
несеніе командира военного транспорта Байкалъ, о бла-
гополучномъ его прибытіи въ Рио-Жанейро 15-го Ноября,
послѣ быстрого, сорока-трехъ дневнаго перехода изъ
Портемуга.

Нашимъ Корреспондентамъ. Въ Редакціи М. Сборника
получены статьи: объ упоркѣ у верхняго крюка руля; о
примѣненіи гальванизма къ взрыву льда; объ адмиралѣ
Ноульсѣ; объ управленіи на тендерахъ; о Русскихъ
кругосвѣтныхъ экспедиціяхъ; очерки Каспійскаго мо-
реходства; Карабугасъ, и многія другія, которыя, по
возможности, будутъ помѣщены въ слѣдующихъ номерахъ
Сборника. Статьи же, доставленныя Редакціи и неупомя-
нутыя въ этомъ списокѣ, подлежатъ еще разсмотрѣнію и
соображенію, кромѣ статьи: День изъ моей службы, ко-
торая, по своему изложенію, помѣщена быть не можетъ.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель, Генералъ-Адъютантъ *Литке*.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

—

ТОМЪ II.

№ 3.

—
МАРТЪ.
—

—
С. ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФИИ.

=

1849.

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, which is mostly illegible due to blurring and noise.

Handwritten text in the upper middle section of the page, appearing as a single line or a short paragraph.

Handwritten text in the middle section of the page, possibly a date or a specific reference.

О ПОВОРОТЪ ЧРЕЗЪ ФОРДЕВИНДЪ НА ТЕНДЕРАХЪ.

Поворотъ чрезъ фордевиндъ есть, какъ извѣстно каждому моряку, одно изъ самыхъ важныхъ дѣйствій на морѣ, ибо оно нерѣдко производится при крѣпчайшемъ вѣтрѣ и при великомъ волненіи. Тогда это дѣйствіе становится весьма тяжелымъ для всякаго рода судовъ, и особенно заботливымъ для каждаго капитана.

Поворотъ чрезъ фордевиндъ на тендерахъ умножаетъ заботливость капитановъ, по образованію сихъ судовъ, и по расположенію на нихъ рангоута и парусности. Слѣдовательно, этотъ поворотъ на тендерахъ, подвергающій ихъ иногда неизбѣжнымъ потерямъ и поврежденіямъ, мнѣ кажется, долженъ быть подчиненъ положительнымъ правиламъ, чтобы незнаніе управляющаго не могло увеличить затруднительнаго положенія, въ какомъ тендеръ и безъ того можетъ находиться. И потому-то двѣ статьи, помѣщенные на страницахъ Морскаго Сборника, совершенно противорѣчащія одна другой на счетъ этого важнаго дѣйствія на морѣ, заслуживаютъ особенное вниманіе морскихъ офицеровъ, и какъ это не есть дѣло вкуса или новой теоріи, а дѣло чисто практическое, и можетъ быть иногда дѣломъ гибели или спасенія отъ 30 до 50 человѣкъ,—то какъ командующій военнымъ тендеромъ, ячитаю и себя нѣсколько въ правѣ принять участіе въ этомъ вопросѣ.

Въ Ноябрьской книжкѣ 1848 года, въ статьѣ «изъ записокъ стараго моряка», сказано: *«Мнѣ случалось даже видѣть, что тендера въ сѣвѣйсій вѣтрѣ, при двухъ или трехъ рифахъ у грота, поворачивая чрезъ фордевиндъ,*

вмѣсто того, чтобы отдать дирикъ-фалъ и подтянуть какъ можно болѣе анапуть, оставляютъ ихъ на своихъ мѣстахъ, а стягаютъ грота-шкотъ до тѣхъ поръ, пока гикъ не придетъ вдоль судна, и тогда кладутъ руля на бортъ на-вѣтръ. Въ такомъ положеніи гротъ конечно мѣшается катиться подѣ-вѣтръ и тендеръ, при поворотѣ, или совсѣмъ не слушаетъ руля, или описываетъ огромныйшій кругъ.»

Въ Январской книжкѣ 1849 г. въ статьѣ «Замѣчанія объ управленіи тендеромъ» напечатано: «я, въ продолженіе двухъ-лѣтняго командованія тендеромъ Варягъ, испытывалъ неоднократно, что этотъ тендеръ, имѣющій превосходныя морскія качества, несравненно удобнѣе и скорѣе поворачиваетъ чрезъ фордевиндъ, не заваливая грота и не отдавая дирикъ-фала, а напротивъ, стягивая гика-шкотъ и подтягивая грота-галсъ-оттяжку до нельзя. При этомъ, тендеръ совершаетъ поворотъ, какъ въ свѣжій, такъ и въ тихій вѣтръ при волненіи, (исключая штילה и маловѣтрія), безъ всякаго затрудненія, спокойно; описываетъ меньшую циркуляцію и скорѣе кончаетъ поворотъ.»

Вотъ два мнѣнія, совершенно противоположныя въ отношеніи одного и того же предмета.

При всемъ уваженіи моемъ къ сужденіямъ опытныхъ моряковъ, мнѣ, признаюсь, показалось страннымъ въ «запискахъ стараго моряка» замѣчаніе: что были тендера, на которыхъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, не подтягивали гротовой анапуть, не травили дирикъ-фала, а еще стягивали гика-шкотъ и приводили гикъ вдоль судна. Но развернувъ Январскую книжку Морскаго Сборника и перечитывая «замѣчанія объ управленіи тендеромъ» я убеждаюсь въ моей излишней самонадѣянности, и хотя не имѣю права ставить себя въ число морскихъ офицеровъ, могущихъ рѣшить неоспоримо этотъ вопросъ, однакожъ нахожу его доступнымъ для каждаго моряка, а себя считаю какъ бы обязаннымъ подать голосъ въ пользу или

противъ новаго способа, помѣщеннаго въ этой статьѣ, для поворота чрезъ фордевиндъ на тендерахъ.

По моему разумѣнію, поворотъ чрезъ фордевиндъ есть необходимость, къ которой прибѣгаютъ военные суда только въ томъ случаѣ, когда не могутъ безъ нее обойтись; которая допускается только при невозможности повернуть оверъ-штагъ, по причинѣ крѣпкаго вѣтра, или большаго волненія, или при зыби и маловѣтріи. Тендеръ-же долѣе прочихъ судовъ удерживаетъ это преимущество; ибо образованіе и вооруженіе тендера способствуютъ ему болѣе, нежели всякому другому судну, къ легкимъ поворотамъ и движеніямъ «противъ вѣтра» и обратно, менѣе къ движеніямъ и оборотамъ «по вѣтру.»

И такъ, смотря на поворотъ чрезъ фордевиндъ на тендерѣ, не какъ на испытаніе качествъ его въ обширномъ и покойномъ заливѣ, но какъ на дѣйствіе, къ которому онъ приступаетъ въ открытомъ морѣ, зарифленный всѣми рифами, при крѣпкомъ вѣтрѣ съ порывами, и при большомъ волненіи, я несомнѣнно увѣренъ, что въ такихъ обстоятельствахъ всякій тендеръ, на которомъ рѣшится начать поворотъ чрезъ фордевиндъ, *стягивая гика-шкотъ до мльста и не трогая дирикъ-фала*, прокатится медленно до линіи галфвинда, самаго важнаго и тяжелаго момента въ поворотахъ, и тутъ, получивъ вѣтръ перпендикулярно къ площади гота и поставивъ себя между валами, онъ скорѣе потеряетъ мачту, или черпнетъ всѣмъ подвѣтреннымъ бортомъ, или покроется валомъ съ навітра, нежели тронется подъ вѣтръ чрезъ линію галфвинда. Единственное средство къ избѣжанію этой крайности и къ переходу безъ потерь чрезъ эту линію, есть: травить дирикъ-фалъ и гика-шкотъ, чтобъ предоставить полное дѣйствіе переднимъ парусамъ и тѣмъ ускорить переходъ тендера къ бакштагу.

Въ подтвержденіе моихъ словъ и затруднительнаго положенія, въ какое приводится судно, *стягивая гика-шкотъ и не трогая дирикъ-фала*, повторимъ замѣчаніе, сдѣланное въ той же статьѣ на 3-й страницѣ:» *часто (при двухъ*

рифахъ у грота), приходя въ положеніе около 3-хъ или 4-хъ румбовъ полнѣ бейдевинда, долго не перекачивается черезъ эту линію, не смотря на значительный ходъ и положеніе парусовъ. Вслѣдствіе этой неповоротливости конечно увеличивается и безъ того значительная циркуляція.» Такая продолжительная неповоротливость возможна только при новомъ способѣ управленія и дѣлается очевидно, смотря на положеніе парусовъ. Ибо, не говоря о волненіи, что можетъ быть причиною, что судно, идучи въ галѣвиндъ съ значительнымъ ходомъ, имѣя руль на бортѣ навѣтрѣ, долго не катится подъ вѣтръ? ничего болѣе, утверждаю я, какъ несообразное положеніе заднихъ парусовъ, поставленныхъ прямо перпендикулярно напору вѣтра, и упорное сопротивленіе грота дѣйствию переднихъ стакселей, почему руль, гикъ, мачта и самый тендеръ, подвергаясь чрезвычайнымъ усиліямъ, не могутъ избѣгнуть значительныхъ поврежденій. И для отвращенія столь долгой неповоротливости и увеличивающейся циркуляція, главныхъ недостатковъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, употребляется дѣйствіе совершенно противное, а именно: травятъ дирикъ-фалъ и гика-шкотъ, чтобы гротъ, обезсиленный такимъ образомъ, не препятствовалъ тендеру съ наименьшею циркуляціею и съ наибольшею легкостію катиться подъ вѣтръ.

Разсмотримъ теперь внимательнѣе замѣчанія командира яхты Варягъ относительно дирикъ-фала и гика-шкота.

Не дозволяя себѣ травить дирикъ-фала во время поворота чрезъ фордевиндъ въ крѣпкій вѣтръ и при большомъ волненіи, онъ слишкомъ увеличиваетъ опасность положенія гафеля, говоря: *«что тогда середина гафеля, отъ внезапнаго удара на нее грота, непременно выломится.»* Не только не выломится непременно, но врядъ-ли когда-нибудь гафель получитъ поврежденіе въ этомъ случаѣ, безъ какого-либо частнаго упущенія, потому что гротъ, лишенный полной своей силы опущеніемъ гафеля, уже не можетъ наносить ему тѣхъ напоровъ, которые гафель долженъ выдерживать и при полномъ гротѣ. Размахи га-

феля неизбежны при многих случаях на тендерѣ, также какъ и общее движеніе всего во время качки, но они не такъ опасны для грота, нѣсколько удерживаемаго вѣтромъ; ибо при сообразномъ опущеніи гафеля, есть всегда возможность предупредить случайности, вслѣдствіе которыхъ парусъ накидывается на штокъ гафеля. Впрочемъ это уже не относится къ повороту, а къ ловкому и искусному управленію гротомъ, или къ управленію безъ снаровки и безъ опыта.

Командиръ яхты Варягъ допускаетъ травить дирикъ-фалъ *«только при незначительномъ волненіи, въ тихій вѣтръ при маломъ ходѣ, когда тендеръ не слушаетъ руля.»* Почему же онъ помогаетъ дѣйствию руля въ тихое время, когда руль покоенъ и легко управляемъ, а въ крѣпкій вѣтръ, поворачивая чрезъ фордевиндъ, при значительномъ ходѣ, когда руль дрожитъ отъ напряженія и всю корму приводитъ въ содроганіе, когда при новомъ его способѣ: *«стягивать ика-ткотъ до мѣста передъ поворотомъ»*, руль претерпѣваетъ невыносимое сопротивленіе, почему въ этомъ положеніи онъ оставляетъ его безъ помощи и не позволяетъ себѣ потравить дирикъ-фалъ, хотя бы для того только, чтобъ не повредить руля.

Наконецъ на той же 2 страницѣ сказано, что допускается травить дирикъ-фалъ: *«когда бываемъ вынуждены прибѣгнуть къ этому средству, чтобъ миновать опасность.»* Такое заключеніе служитъ достаточнымъ опроверженіемъ всего, выше въ этой статьѣ сказаннаго о выгодахъ способа не *«травить дирикъ-фалъ»*, и нѣтъ сомнѣнія, что часто будутъ вынуждены прибѣгать къ этому средству и въ опасныя минуты при поворотѣ чрезъ фордевиндъ.

Ограничиваясь сими замѣчаніями о недостаткахъ этого способа въ отношеніи дирикъ-фала, я почитаю необходимымъ травить дирикъ-фалъ по слѣдующимъ причинамъ:

1.) Для выполненія начального, кореннаго правила при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, употребляемаго на всѣхъ судахъ отъ двухъ-весельнаго яла до стопушечнаго кора-

блѣ, т. е. ослабленія задней парусности для наибольшаго содѣйствія рулю.

2.) Чтобъ облегчить положеніе тендера по приходѣ его къ линіи галевина и ускорить переходъ его къ бакштагу полною силою переднихъ парусовъ.

3.) Для выгоднѣйшаго удержанія своего мѣста и уменьшенія круга, описываемаго тендеромъ при спускѣ его къ фордевинду. Чтожъ касается до второй половины новорота, то всѣмъ извѣстно, съ какою стремительностію тендера бросаются къ вѣтру другаго галса, и циркуляція въ этомъ случаѣ никогда не бываетъ значительною.

4.) Чтобы гротъ, встрѣчая вдругъ сильный напоръ вѣтра съ новаго галса, съ наименьшею тяжестію переброшенъ былъ на другую сторону, послѣ чего дирикъ-фалъ немедленно и безъ большаго труда поднимается до мѣста.

Переходимъ теперь къ гика-шкоту.

Здѣсь авторъ статьи не только не позволяетъ себѣ травить гика-шкотъ, но напротивъ стягиваетъ его до мѣста, чтобы начать поворотъ чрезъ фордевиндъ. Эта мысль новая и дѣйствіе въ полномъ смыслѣ обратное общепринятымъ правиламъ при поворотѣ. Откуда явилась эта мысль? И для чего это дѣйствіе? Не понимаю.

Чтожъ касается до замѣчаній, помѣщенныхъ въ статьѣ этой о неудобствахъ травить гика-шкотъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, то я прошу снисхожденія у автора ея къ моимъ возраженіямъ объ этомъ предметѣ. Замѣчанія его, какъ и приводимые имъ примѣры, позволяютъ думать, что онъ на мысль свою, о поворотѣ чрезъ фордевиндъ, былъ наведенъ неправильнымъ управленіемъ дѣкоторыми судами. *«Представимъ себѣ, говоритъ онъ, на страницѣ 3:» огромный тендерный гикъ, почти лежащій на подвѣтренныхъ вантахъ (въ полный бакштагъ) и распушенный надъ нимъ гротъ: легко видѣть всю опасность при переносѣ грота на другой галсъ, не говоря уже о томъ, что команда иногда*

не имѣетъ для сего надлежащей снаровки и расторопности.» Слова эти объясняютъ, что на судахъ, здѣсь представляемыхъ, гикъ оставляли лежать на подвѣтренныхъ вантахъ до полного бакштага, дѣйствіе грота не ослабляли опущеніемъ гафеля, что, вмѣстѣ взятое, конечно затрудняло своевременное стягиваніе гика-шкота и могло имѣть вредныя слѣдствія. Напротивъ, можно представить себѣ, и мнѣ кажется безъ всякой опасности, тендерскій гикъ, не лежащій на вантахъ, ибо это лишнее при поворотѣ, но отваленный до бакштага; гротъ надъ нимъ не распушенный, но по возможности обезсиленный потравленнымъ дирикъ-фаломъ, и видѣть, какъ не мудрено съ нимъ управиться, и какъ не тяжело всей командѣ стянуть гика-шкотъ до мѣста, прежде нежели тендеръ придетъ на линію фордевинда.

Далѣе сказано въ той же статьѣ на страницѣ 4: При переходѣ чрезъ линію фордевинда *«гикъ, оставшись на однихъ заваль-таляхъ * и представивъ силъ вѣтра всю площадь огромнаго грота, неминуемо оборветъ заваль-тали, съ быстротой будетъ переброшенъ на другой галсъ и раздробится о подвѣтренные ванты.»* Этотъ результатъ и примѣръ, приведенный о такомъ же управленіи на шкунѣ Смѣлая у Кавказскихъ береговъ, очевидно представляютъ несообразность распоряженій во время поворота. Гика-шкотъ обыкновенно травится до тѣхъ поръ, пока тендеръ не перейдетъ линію галфвинда, послѣ чего начинаютъ его стягивать по немногу; при полномъ же бакштагѣ, гикъ непремѣнно долженъ быть поставленъ вдоль судна и гика-шкотъ дотянутъ до мѣста и закрѣпленъ съ обѣихъ сторонъ, чтобы розмахъ гика былъ наименьшій и чтобы переброшенный гротъ задержался на гика-шкотѣ, а не на шкентель-таляхъ, которые, при этомъ положеніи гика, уже не имѣютъ никакого дѣйствія. Ос-

* Оттяжка, служащая для завалу гика, названа въ штатѣ шкентелемъ, а не гикъ-бакшкагомъ, а потому и тали эти принято называть шкентель-талями.

тавлять же на шкентель-талахъ гикъ съ площадью огромнаго грота, при встрѣчѣ сильнаго напора вѣтра съ новаго галса, чтобы гикъ махнулъ всею тяжестью отъ нагѣтранныхъ до подвѣтранныхъ вантъ, и еще въ добавокъ къ тому «начать травить ткентель-тали», какъ сказано о шкунѣ Смѣлая,—это уже такая неосторожная и непростительная смѣлость, которой жертвами почти неминуемо должны быть, если не руки и головы работающихъ, то конечно гикъ или мачта этого судна *.

Главнѣйшія же невыгоды новаго способа *стягивать гика ткотъ до мѣста, передъ поворотомъ чрезъ фордевиндъ*, повторяю, состоятъ въ слѣдующемъ:

1. Положеніе гика и грота не только способствуетъ дѣйствію руля, непремѣнное условіе поворота, но напротивъ производитъ наибольшее противодѣйствіе напряженію руля и при крѣпкомъ вѣтрѣ и значительномъ ходѣ дѣлаетъ не только возможнымъ, но почти неизбѣжнымъ поврежденіе румпеля и руля и даже потерю ихъ.

2. Положеніе гика и грота перпендикулярное напору крѣпкаго вѣтра, не допустить тендеръ, лежащій поперегъ волненія на линіи галфвинда, выбиться изъ этого волненія безъ важнѣйшихъ потерь и безъ крайней опасности самаго судна.

Наконецъ 3. Положеніе гика и наполненнаго грота, до того увеличиваетъ кругъ, описываемый тендеромъ при поворотѣ, что въ виду подвѣтренаго берега, нѣсколько подобныхъ круговъ, самымъ кратчайшимъ образомъ доставятъ его на берегъ, а въ открытомъ морѣ, никакое счисленіе не будетъ въ состояніи вѣрно опредѣлить его мѣсто.

Не знаю, могутъ ли назваться только невыгодами такіа

* Служивъ на крейсеровавшихъ отрядахъ у Черноморскаго берега въ 44 и 45 годахъ и вспоминая объ этихъ крейсертвахъ съ особеннымъ удовольствіемъ и признательностью, я не только не былъ свидѣтелемъ подобныхъ оплошностей, но и не повѣрилъ бы имъ, еслибъ не говорилъ о нихъ самъ очевидецъ.

послѣдствія; но твердо увѣренъ въ томъ, что всѣ онѣ уничтожаются до возможной степени, когда травятъ гика-шкотъ передъ поворотомъ, и стягивать начинаютъ ранѣе, какъ тендеръ докатится уже до линіи бакштага.

Надѣюсь, что все мною представленное въ этой статьѣ, служить достаточнымъ удостовѣреніемъ, что я не могу согласиться на убѣжденіе, выраженное командиромъ яхты Варягъ на страницѣ 5 сими словами: «Удобство же поворота чрезъ фордевиндъ, стягивая гика шкотъ, каждый командиръ тендера оценитъ ночью, когда трудно усмотрѣть какъ за людьми, такъ и за направленіемъ вѣтра.» Не только не могу оцѣнить его, но нахожусь вынужденнымъ сказать, что въ крѣпкій вѣтръ и при большомъ волненіи, ничего опаснѣе и неудобнѣе новаго способа стягивать гика-шкотъ передъ поворотомъ чрезъ фордевиндъ, я не могу себѣ представить.

Болѣе же всего удивило меня, что этотъ способъ предлагается для употребленія въ Океанѣ съ слѣдующимъ замѣчаніемъ: «Находясь въ Океанѣ, когда волненіе доходитъ до необыкновенной ярости», сказано на страницѣ 5, спускаясь въ бакштагъ, даютъ время тендеру разбѣжаться и потомъ спускаются на фордевиндъ.» Такъ неужели стягиваютъ гика-шкотъ до мѣста передъ поворотомъ чрезъ фордевиндъ для того, чтобы дать время тендеру разбѣжаться? Не знаю. Но думаю, что такое замѣчаніе не требуетъ возраженій. Не рѣшаюсь также дѣлать опроверженій на другое предложеніе въ той же статьѣ, о двукратномъ снятіи съ якоря, гдѣ совѣтуютъ выйти изъ узкости подъ однимъ фокомъ, и бросивъ якорь на обширномъ мѣстѣ, снова сниматься съ якоря подъ всѣми парусами; равно какъ и на злоупотребленія, какія въ ней производятъ съ кливерами при перемѣнѣ ихъ,—не рѣшаюсь начать новыхъ опроверженій на это, потому что подобныя задачи и продолжительныя о нихъ разсужденія, могли бы невольно заставить нашихъ читателей вспомнить и повторить слова безсмертнаго Адмирала Русскаго флота, Императо-

ра Петра I, о первоначальныхъ маневрахъ своихъ учениковъ.

«Что все то было яко младенческое играніе, а искусства ниже вида.»

И потому, для окончанія моей статьи, я подтягиваю гребцовую анапуть, травлю еще разъ гика-шкетъ и дирикъ-фаль, и кладу руль на борть, чтобы обратить вниманіе моихъ читателей на другой галсъ, къ другой статьѣ, слѣдующей въ этомъ №, конечно менѣ сухой и болѣе занимательной, нежели описаніе о тендерѣ, зарывающемся между вадами.

ЛЕЙТЕНАНТЪ СУЩОВЪ.

=

ОБЪ УПОРКѢ У ВЕРХНЯГО КРЮКА РУЛЯ.

—

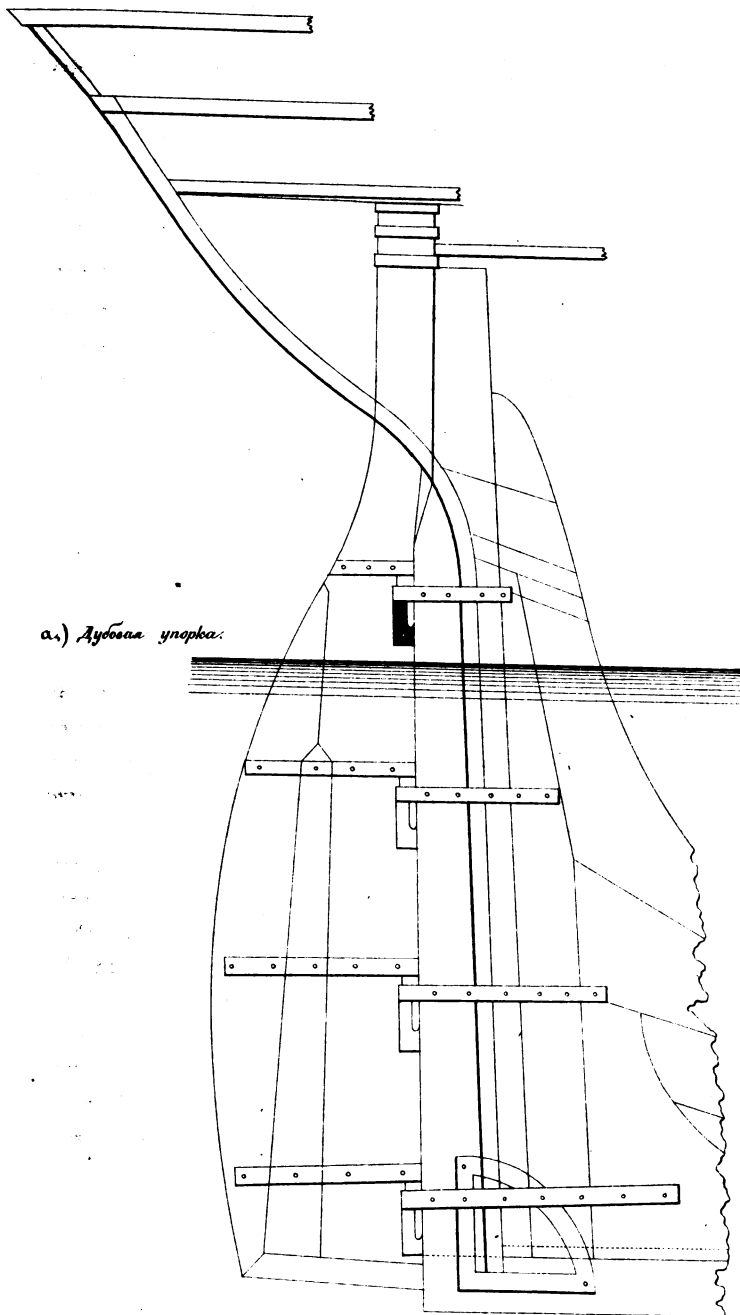
На одной изъ военныхъ шкунъ, у верхняго крюка руля была сдѣлана упорка изъ крѣпкаго дуба, дабы руль не снимался, когда упорка на мѣстѣ. Будучи помѣщена сверхъ воды, она, при надобности, всегда можетъ быть вынута (см. прилагаемый чертежъ а).

Въ продолженіе одного лѣта, шкуна два раза ударялась о подводные каменья, въ открытомъ морѣ, и при большомъ волненіи. Удары были такъ сильны, что рулевого перебросило чрезъ штуръ-валъ, но руль остался на мѣстѣ и тѣмъ спасена шкуна, а можетъ быть и жизнь всей команды.

По вводѣ шкуны въ докъ, нашлось, что не было задней части фальшъ-кля и сломанъ нижній крюкъ руля; талей и цѣпей у руля не имѣлось; къ тому жъ въ семь случаевъ онѣ были бы бесполезны.

* *

=



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 фута.

ЗАМѢЧАНІЯ О БУДѢ НОВОРОССІЙСКОЙ И О БОРАХЪ.

(Офицера, командовавшаго прежде тендеромъ Струя.)

21-го Августа 1848 года, былъ приведенъ на Севастопольскій рейдъ, пароходомъ Бессарабія, кузовъ тендера Струя, поднятаго со дна въ заливъ Новороссійскомъ. Съ чувствомъ глубокой скорби и благоговѣнія, посѣтили мы эту могилу сослуживцевъ, погибшихъ смертью мучениковъ... нельзя, да и не нужно высказывать того, что думали и что чувствовали мы, остановясь на шпанцахъ этого злополучнаго судна, послѣ обозрѣнія разтерзанной его внутренности....

«О сколько думъ и сколько чувствъ прекрасныхъ
«Не имутъ словъ, глагола не найдутъ!...

сказалъ одинъ изъ замѣчательнѣйшихъ современныхъ поэтовъ Русскихъ. Не могу воздержаться однакожъ, чтобъ не сказать въ услышаніе міру, что на этомъ тендерѣ погибли отличные матрозы; пять лѣтъ мы служили вмѣстѣ. Хвала вамъ, погибшіе товарищи! Вы достойны были лучшей доли. Вы были несчастливы, или лучше сказать, мы были несчастливы, потому что, разставшись съ вами, я не былъ счастливѣе васъ. Можетъ быть и вы жалѣли обо мнѣ столько же, сколько я теперь жалѣю о васъ. Міръ праху вашему!... Но да позволено мнѣ будетъ сказать, не въ укоръ памяти вашей: какъ-же такъ мои храбрые, обстрѣленные пулями Черкесскими и ядрами Арабскими, закопченные солнцемъ Африки, закаленные въ водахъ Нила и Иордана, пошли вы просто какъ ключъ ко дну?... Это тайна, которая утонула вмѣстѣ съ вами, и которой не разгадаетъ никто....

Судьба тендера Струя, конечно, одно изъ самыхъ необыкновенныхъ и самыхъ печальныхъ событій на морѣ, и мы, можетъ быть, болѣе нежели кто-нибудь, имѣющіе право принимать это къ сердцу,—переслушали и перечитали все, что только было говорено и писано по случаю послѣднихъ боръ и бѣдствій въ Новороссійскѣ. Постараемся въ слѣдующихъ строкахъ сказать мнѣніе наше о тѣхъ средствахъ, которыя могли бы предупредить въ будущемъ подобное несчастіе.

Такъ какъ во время послѣднихъ боръ въ Новороссійскѣ, большая часть цѣпей, на которыхъ стояли суда, — лопнули, то нѣкоторые были того мнѣнія, что если сдѣлать эти цѣпи однимъ рангомъ, то есть на $\frac{1}{10}$ дюйма толще, — чрезъ это безопасность судовъ, на нихъ стоящихъ, будетъ обезпечена. Но это не такъ. Всѣ бѣдствія, случившіяся въ Новороссійскѣ, произошли не отъ чего другаго, какъ отъ мороза: не будь мороза, не было бы ни оборванныхъ цѣпей, ни затонувшихъ судовъ. Извѣстно всякому, что морозъ разрушительно дѣйствуетъ на металлъ, сжимая его до того, что сообщаетъ ему высшую степень хрупкости, и хотя всякому извѣстно, что вообще въ сильную погоду полезно и должно, такъ сказать, обновлять цѣпь въ клюзѣ, но въ бору, даже и безъ мороза, когда она достигнетъ полной своей силы,—этого дѣлать нѣтъ никакой возможности, и потому, если случится, что одно и тоже звено, лежащее серединою на край клюза, при рыскѣ судна будетъ большою силою ломимо подъ нѣкоторымъ угломъ, — на морозѣ въ 18° ,—это звено скорѣе должно лопнуть нежели устоять,—и дѣйствительно, всѣ цѣпи въ Новороссійскѣ лопнули у клюзовъ, а между тѣмъ вообще надо замѣтить, что чѣмъ цѣпь, на которой стоитъ мелкое судно, идя отъ бочки мертваго якоря, будетъ тяжелѣе, тѣмъ выдержать бору съ морозомъ для мелкаго судна будетъ труднѣе, потому что тѣмъ скорѣе получить оно диферентъ на носъ; а потому, если справедливо замѣчаніе Горцевъ, что особенно жестокія боры съ морозомъ слу-

чаются периодически, года через три или четыре, то можно думать, что и съ утолщенными цѣпями, мелкія суда подвергнуться тогда въ Новороссійскѣ подобнымъ-же бѣдствіямъ, какъ нынѣ.

Въ исходѣ 1834-го и въ началѣ 1835-го года, іюль Эвредика, (которымъ я тогда командовалъ),—съ пеньковыми канатами, проходящими въ эти длинные клюзы, въ которыхъ канатъ перегибается дважды,—выдержалъ въ Геленджикѣ нѣсколько боръ съ морозомъ до 8°, при чемъ сдѣлано было мною наблюденіе, что канатъ, обвязанный въ рогожу вмѣсто мата, котораго въ бору съ морозомъ отнюдь не должно имѣть въ клюзѣ, не примерзаетъ къ клюзу.—Правда, что Геленджикскія боры покрайней мѣрѣ вдвое слабѣе Новороссійскихъ, однакожъ одною изъ нихъ залило тогда стоявшее рядомъ съ іоломъ наше призовое судно, и хотя іюль и дрейфовало, и прочее,—но это продолжалось только до тѣхъ поръ, пока четырехъ-лапные дреки не замѣнили мы верпомъ съ корвета, послѣ чего мы сравнительно были совершенно спокойны при всѣхъ случайностяхъ боры; и я убѣжденъ, да и многіе того мнѣнія, что въ бору съ морозомъ, для мелкаго судна, ничего не можетъ быть лучше и надежнѣе исправныхъ пеньковыхъ канатовъ, а потому судамъ, могущимъ встрѣтить надобность стоять зимою въ Новороссійскѣ, необходимо имѣть на концахъ своихъ пеньковыхъ канатовъ извѣстное приспособленіе, для того, чтобъ закладывать скобы этихъ канатовъ за скобы бочекъ мертвыхъ якорей; однакожъ вмѣстѣ съ этимъ представляется нижеслѣдующее возраженіе:

Положимъ, что съ пеньковыми канатами мелкое судно и можетъ довольно удачно бороться съ борою, но рано или поздно случится, что какое-нибудь мелкое судно, прійдя въ Новороссійскъ безъ воды или безъ провизіи и застигнутое борою, которая, какъ нынѣ изъ опытовъ извѣстно, можетъ прекратить сообщеніе съ берегомъ на нѣсколько недѣль, будетъ принуждено выброситься на берегъ, чтобъ команда не погибла если не отъ

холода, то отъ голода.—Это совершенно основательное замѣчаніе побудило насъ рассмотреть предметъ съ другой точки зрѣнія, и результатъ нашихъ размышленій и заключеній, на счетъ того, какимъ образомъ должны стоять суда въ Новороссійскѣ, съ достаточною для нихъ безопасностью, во всякое время года,—при семъ честь имѣемъ изложить.

Такъ какъ въ Новороссійскомъ заливѣ господствуютъ только два вѣтра, SO и NO, слѣдственно и вообще безопасность стоянки судовъ будетъ достаточно обезпечена, если будутъ объяснены и указаны средства противустоять этимъ двумъ главнымъ вѣтрамъ.

Начнемъ съ SO.

Въ 1842 году тендеръ Струя (которымъ я тогда командовалъ), занималъ постъ военной брантвахты на Евпаторійскомъ рейдѣ, какъ извѣстно, совершенно открытомъ отъ S и SSW и имѣющимъ грунтъ чистый песокъ, такъ что при этихъ вѣтрахъ, и при жестокой зыби ихъ сопровождающей, имѣя якорь, положенный на 4-хъ саженьяхъ, и 100 сажень цѣпи на клюзѣ,—тендеръ дрейфовало, то-есть понемногу тащило якорь, который былъ совершенно чистъ; но имѣя 160 сажень цѣпи на клюзѣ, тендеръ стоялъ хорошо, что и было испытано мною неоднократно. Изъ этого слѣдуетъ, что на малой и ровной глубинѣ, даже и при самомъ дурномъ грунтѣ, когда есть достаточно мѣста для того, чтобъ травить цѣпь до 200 сажень, то, исключая урагана и мороза, нѣтъ такого вѣтра и такой зыби въ мірѣ, которые могли бы порвать исправную цѣпь (подъ этимъ словомъ мы разумѣемъ такую цѣпь, которая, будучи надлежащей пропорціи и самой отличнойковки, не испорчена ржавчиною, въ которой всѣ вертлюги вертятся и всѣ склёпы легко расклёпываются, въ которой цѣпы всѣ распорки и заклепки вылужены), и что при большой зыби и при достаточномъ пространствѣ, несравненно безопаснѣе стоять на одномъ якорѣ, имѣя цѣпи до 200 сажень, нежели на двухъ якоряхъ, имѣя каждой цѣпи до 100 сажень. Все

это ведетъ къ тому, чтобъ сказать, что на Новороссійскомъ рейдѣ судно со спущеннымъ рангоутомъ, стоящее на бочкѣ мертваго якоря и ныющее около 150 сажень исправной цѣпи на клюзѣ, должно почитаться въ безопасномъ положеніи при всякомъ SO вѣтрѣ и при всякой зыби, его сопровождающей; слѣдовательно, первая часть предложенія рѣшена удовлетворительно. Конечно, она можетъ быть рѣшена еще удовлетворительнѣе, если сказать, что для этого стѣитъ лишь въ приличномъ мѣстѣ бухты устроить волнорѣзъ. Вторая часть вопроса касается до NO или боры. Неоспоримо, что разныя мѣстные причины часто требуютъ совершенно различныхъ способовъ достиженія той-же цѣли. Такъ напримѣръ: придя на Севастопольскій рейдъ и въ приличномъ мѣстѣ бросивъ якорь, судно уже находится въ безопасномъ положеніи; но придя на Сухумскій рейдъ и бросивши якорь, судно не находится въ безопасномъ положеніи до тѣхъ поръ, пока не завезетъ гусѣкъ и не притянетъ корму къ берегу; придя на Новороссійскій рейдъ и бросивши тамъ якорь, и тѣмъ болѣе судно не находится въ безопасномъ положеніи до тѣхъ поръ, пока во-первыхъ не заложитъ свою цѣпь за бочку мертваго якоря, а во-вторыхъ пока не притянетъ корму свою къ берегу, потому что для всякаго, знакомаго съ этими берегами, безъ дальнихъ объясненій понятно, что не только тѣ-же, но еще большія причины требуютъ, чтобъ суда въ Новороссійскѣ стояли точно также, какъ стоятъ онѣ въ Сухумѣ и только съ этимъ условіемъ онѣ могутъ быть въ безопасномъ положеніи и при борѣ. Для выполненія же этого условія нужно, чтобъ, начиная отъ того мѣста, на которомъ назначено на картѣ «кладбище» и простираясь къ югу вдоль сѣверовосточнаго берега, были положены мертвые якоря въ разстояніи отъ него не болѣе трехъ сотъ сажень, или и ближе, и чтобъ противъ каждой бочки по румбу N или около этого, въ разстояніи около 100 сажень отъ берега, были ввинчены швартовныя винтовыя сваи (см. Морской Сборникъ Томъ I. стр. 78) съ обухами или съ

рымами, смотря какъ удобнѣе, для закладыванія за нихъ якорныхъ скобъ пеньковыхъ канатовъ.

Теперь предположимъ, что все это сдѣлано, и что приходить судно съ моря. Оно должно дѣйствовать въ слѣдующемъ порядкѣ:

Подходя къ бочкѣ и имѣя въ виду, что грунтовая цѣпи ея (при теперешнемъ ихъ положеніи) идутъ на О и на W по 100 сажень, — бросаетъ якорь, такъ чтобы не набросить его на эти цѣпи, потомъ завязываетъ кабельтовъ за бочку, поднимаетъ якорь, подтягивается къ бочкѣ, закладываетъ за нее свою цѣпь, завязываетъ надежный кабельтовъ за швартовную винтовую сваю своей бочки, беретъ кабельтовъ на корму, подтягиваетъ корму сколь возможно ближе къ сваѣ, то есть, вытравливая цѣпи около 150 сажень на клюзъ, и остается въ такомъ положеніи до тѣхъ поръ, пока усилившійся откуда-либо вѣтръ не заставитъ перенести кабельтовъ на носъ; въ случаѣ же боры, въ помощь кабельтову закладываетъ еще за рымъ свои скобу пеньковаго каната, одного или двухъ, смотря по обстоятельствамъ, и спускаетъ радгоуть.

Суда, стоящія такимъ образомъ, кромѣ очевиднаго и неоспоримаго матеріальнаго сохраненія ихъ, получаютъ еще ту нецѣнную выгоду, что всегда могутъ имѣть прѣсной воды въ изобиліи, что теперь сопряжено съ величайшими затрудненіями, потому что въ крѣпости есть лишь два колодца, недостаточные ни для жителей, ни для гарнизона, ни для госпиталя; на рѣчкѣ вода болотная и та лѣтомъ пересыхаетъ, а хотя на сѣверо-восточномъ берегу и довольно воды и хорошая, но для каждаго барказа надо высылать изъ крѣпости конвой, а при теперешнемъ положеніи бриделей и способѣ стоянки судовъ на нихъ, разстояніе до этого берега слишкомъ велико.

=

Анекдотъ объ Англійскомъ Адмиралѣ Сэрѣ Сидней Смитѣ.

Сэръ Сидней Смитъ, извѣстный своимъ содѣйствіемъ Шведскому Королю Густаву III, въ войнѣ противъ Русскихъ въ 1790 году, участіемъ въ сожженіи французскаго флота и адмиралтейства въ Тулонѣ, знаменитою защитою крѣпости С.Жанъ-д'Акра противъ Наполеона и множествомъ отважныхъ предпріятій, еще теперь живетъ въ памяти Англійскихъ мореходцевъ, какъ Баярдъ соленой воды; его теперь еще называютъ совершеннѣйшимъ изъ рыцарей, безъ боязни и упрека (*sans peur et sans reproche*), и прославляютъ какъ офицера, одареннаго всѣми достоинствами, составляющими истиннаго воина. Въ доказательство справедливости этого общаго мнѣнія о немъ, можетъ служить слѣдующее происшествіе.

Въ 1795 году, Сэръ Сидней Смитъ, будучи тогда еще капитаномъ, командовалъ фрегатомъ Алмазъ (*Diamond*) и находился въ отрядѣ командора Варрена (*Sir John Borlase Warren*), который былъ посланъ для осмотра Бреста, въ слѣдствіе полученнаго Адмиралтействомъ извѣстія объ отплытіи Французской эскадры, подъ начальствомъ адмирала Вилларѣ-Жоёза (*Villaret-Joyeuse*). Командоръ Варренъ поручилъ капитану Смиту исполненіе сего весьма важнаго и труднаго дѣла, «но будьте осторожны, Сэръ Сидней,» сказалъ онъ ему при отправленіи, «я не фрегатскаго сраженія хочу, а вѣрныхъ извѣстій.»

Въ жизнеописаніи Сэръ Сидней Смита, изданномъ въ 1848 году, встрѣчаемъ слѣдующее донесеніе командору Варрену, сдѣланное имъ по возвращеніи изъ Брестскаго залива, и по занимательности его, выпишемъ вполнѣ этотъ рапортъ.

Фрегатъ Алмазъ, въ морѣ,
4-го Января 1795.

«Вслѣдствіе предписанія Вашего, сегодня утромъ я вошелъ въ Брестскій заливъ, для осмотра его, на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ, чтобы повѣрить точность полученнаго извѣстія объ отплытіи непріятельскаго флота.

«Вчера еще я обошелъ западную оконечность острова Узсанта, и при восточномъ вѣтрѣ лавировалъ между отмелями у мыса Св. Матѳея и камнями, къ югу лежащими, чтобы подойти достаточно близко для осмотра рейда. Мы на вѣтрѣ замѣтили большое судно подъ Французскимъ флагомъ, лавировавшее также ко входу; оно на насъ не обращало вниманія, принимая насъ за судно своей же націи, по смѣлости, съ какою мы подходили къ берегу. Я приказалъ поднять Французской флагъ, измѣнивъ до того, сколько можно, наружный видъ фрегата, чтобы легче ввести непріятеля въ заблужденіе. Отливъ сильно стремился изъ залива, непріятельское судно бросило якорь, и я по этому, при захожденіи солнца, сталъ также на якорь позади его. Я надѣялся, что при наступленіи прилива, непріятель снимется съ якоря, и что тогда мы могли бы также вступить подъ паруса, не приближаясь къ нему на столько, чтобъ онъ могъ разпознать съ кѣмъ имѣеть дѣло; но Французское судно не снималось, и я принужденъ былъ, или отказать отъ намѣренія подойти довольно близко, чтобъ осмотрѣть Брестскій рейдъ, или встрѣвожить весь берегъ, атаковавъ это судно, или наконецъ тихонько пройти мимо его, оставляя его позади себя, и слѣдовательно на пути моего отступленія. Считаю порученіе, съ какимъ я былъ отряженъ отъ эскадры, такой особенной важности, что для исполненія его я въ правѣ былъ подвергнуть фрегатъ свой всякому риску, я снялся съ якоря, и прошелъ достаточно близко къ непріятельскому судну, чтобъ рассмотреть при лунномъ свѣтѣ, что это линійный корабль.

«Проходя далѣе, мы увидѣли еще два судна на якорѣ и одно изъ нихъ признали за фрегатъ. Я не былъ увѣренъ,

что съ того мѣста, гдѣ мы теперь находились, можно будетъ хорошо осмотрѣть Брестскій рейдъ при наступленіи дня, а потому былъ принужденъ пройти между этими судами и камнями Тулинге, взявъ предосторожность, во время прохожденія мимо непріятельскихъ судовъ, отдавать приказанія тихимъ голосомъ, чтобъ они не могли слышать Англійскихъ словъ. Они на насъ не обратили вниманія, и на разсвѣтъ сего утра мы дошли до такого положенія, что могли ясно осмотрѣть обыкновенное якорное мѣсто Брестскаго рейда, и удостовѣриться, что тамъ не было ни одного военного судна. *

«Я замѣтилъ большое разбитое судно у острова Минганъ.

«Теперь нужно было всевозможно стараться выйти изъ прохода. Поэтому я поворотилъ изъ залива, взявъ курсъ, чтобъ миновать линѣйный корабль. Корветъ, шедшій параллельно нашему курсу изъ залива, первый встревожился нашею перемѣною курса; онъ привелъ къ вѣтру и сталъ дѣлать сигналы, которые обратили на насъ вниманіе остальныхъ двухъ судовъ: они тотчасъ подняли марса-фалы и стали подымать якорь. Положеніе наше сдѣлалось совершенно критическимъ. Я видѣлъ, что линѣйный корабль имѣлъ намѣреніе пересѣчь мнѣ курсъ между имъ и камнями, такъ что мнѣ невозможно тутъ пройти. Не оставалось другаго способа, какъ уничтожить всякое сомнѣніе на нашъ счетъ, взявъ такой курсъ, который показывалъ бы имъ, что мы не избѣгаемъ встрѣчи съ ними. Поэтому я спустился прямо на линѣйный корабль, который находился по фарватеру нашему, между Бассъ Бёзекъ (Basse Beuzes) и Трепье (Trepieds). Въ это время я могъ разсмотрѣть, что корабль имѣлъ поврежденія, выкачивалъ воду изъ трюма и былъ подѣ фальшивымъ вооруженіемъ; нѣкоторые изъ верхнихъ портовъ были безъ орудій. Чтобы избѣгнуть вопросовъ, которые могли привести меня въ замѣшательство, я, подойдя къ нему, первый началъ разговоръ по Французски, съ капитаномъ, бывшимъ въ кормовой галле-

* Самую гавань, бассейны, нельзя видѣть изъ положенія вѣя форга.

реѣ, объясниа переѣну моего курса тѣмъ, что я увидѣлъ его поврежденіа и спустился къ нему для оказанія помощи. Онъ отвѣчалъ благодарностію за мое предложеніе, но не принялъ его, сказавъ, что у него людей достаточно, что я имѣлъ также случай замѣтить, потому что они всѣ сбѣжались на ютъ и къ борту—посмотрѣть на насъ.

«Видя состояніе сего корабля, я не могъ подавить надежду, что удержавъ положеніе мое подъ его кормомъ, такъ чтобы дать ему нѣсколько продольныхъ залповъ, и вступивъ такимъ образомъ въ дѣло съ огромною выгодною на нашей сторонѣ, мнѣ удалось бы кончить сраженіе съ нимъ счастливо. Само собою разумѣется, что пушки наши были готовы и наведены. Но я подумалъ о томъ, что напрасно будетъ начинать бой, потому что небыло возможности овладѣть кораблемъ и увести его въ виду двухъ другихъ; что порученіе, съ которымъ я былъ посланъ, останется совершенно неисполненнымъ, ежели я вступлю въ неравный бой противъ всѣхъ трехъ непріятельскихъ судовъ; что все, что я могъ бы сдѣлать, состояло въ томъ, чтобы давъ этому кораблю нѣсколько продольныхъ, разрушительныхъ залповъ, бѣжать. На это люди мои были совершенно готовы и съ нетерпѣніемъ ожидали приказанія начинать; но я приказалъ отойти отъ орудій, рассчитавъ, что мы произвели бы страшное побоище на непріятельскомъ кораблѣ нашими пушками, заряженными двумя ядрами, дѣйствующими продольно по многочисленной командѣ, на разстояніи полупистолетнаго выстрѣла, и считая такое дѣйствіе постыднымъ и предательскимъ, въ то время, какъ мы дружелюбно переговаривали и предлагали свою помощь.

«Я думалъ, что хотя мое отечество и могло отъ такого дѣйствія приобрѣсти незначительную выгоду, но что оно охотно откажется отъ выгоды, приобрѣтенной безчестивымъ дѣйствіемъ, которое омрачало бы національный его характеръ, и надѣюсь, что въ этомъ случаѣ не буду обвиненъ за то, что не воспользовался случай-

но, представившемуся мнѣ возможностью нанести вредъ не-
пріятелю.

«Переговоря еще довольно много, мы разстались съ обо-
юдными учтивостями. Французскій капитанъ сказалъ мнѣ,
что корабль его—Катонъ (Caton), а я, въ отвѣтъ на
вопросъ его, объявилъ ему, что фрегатъ мой принадле-
житъ къ эскадрѣ Норвежской, потому что полагалъ, что
онъ не могъ знать судовъ этой эскадры по наружному виду.
Другія французскія суда, увидѣвъ, что мы переговарива-
емъ съ Катонъ, прекратили свое преслѣдованіе, и мы
прошли мимо каменьевъ безъ сопротивленія.»

==

Выписка изъ годового отчета

ИМПЕРАТОРСКАГО С. ПЕТЕРБУРГСКАГО ЯХТЬ-КЛУБА,
съ 1 ФЕВРАЛЯ 1848 по 1 ФЕВРАЛЯ 1849 года.

—

Къ 1 Февраля 1848 года общество Императорскаго
С. Петербургскаго Яхть-Клуба состояло изъ 16 дѣйстви-
тельныхъ членовъ. Въ Февралѣ вступилъ въ оное новой
членъ, графъ Алексѣй Толстой, и за тѣмъ въ настоящее
время число дѣйствительныхъ членовъ общества состоитъ
изъ 17 человекъ. Почетныхъ членовъ Яхть-Клуба къ 1
Февраля 1848 года было 13; въ продолженіе года при-
было вновь 10, а умеръ вице-адмиралъ Валронтъ; за тѣмъ
къ 1 Февраля 1849 года въ Яхть-Клубѣ состоитъ 22 по-
четныхъ члена.

Къ 1 Февраля 1848 года общество имѣло 3 яхты Им-
ператорской фамиліи, 7 яхтъ дѣйствительныхъ членовъ
клуба и 1 яхту почетнаго члена, адмирала Лазарева, все-
го 11 судовъ. Къ нимъ присоединились:

1, Купленная въ Англіи Князьями Кочубеями шкуна *Царица*.

2, Прибывшая изъ Архангельска шкуна Командора Князя Лобанова-Ростовскаго *Александра*.

3, Шкуна почетнаго члена Адмирала Беллинсгаузена *Опытъ*;

и 4, Шкуна Его Императорскаго Высочества Почетнаго Предсѣдателя общества, *Волна*, прибывшая изъ Англіи въ концѣ лѣта.

Изъ числа сихъ судовъ, тендеръ *Ученикъ* и шкуна *Опытъ*, первый по Высочайшему повелѣнію, а послѣдняя по желанію адмирала Беллинсгаузена, исключены изъ списковъ судовъ общества; шкуна *Александра* продана княземъ Лобановымъ-Ростовскимъ въ Морское Вѣдомство.

За тѣмъ къ 1 Февраля 1849 года число судовъ клуба состоитъ изъ 12.

Присоединяя къ нимъ вновь отстроенную шкуну барона Унгернъ-Штернберга, *Некманъ*, строившуюся въ Николаевѣ, шкуну князя Барятинскаго *Ольвія* и вновь купленный графомъ Толстымъ Англійскій тендеръ *Ястребъ*, общество имѣетъ теперь 15 судовъ: изъ нихъ 3 Императорской Фамиліи, 1 почетнаго члена и 11 судовъ, принадлежащихъ дѣйствительнымъ членамъ клуба.

Вообще, въ теченіе кампаніи 1848 года, вооружено было 13 судовъ, и на нихъ находилось: офицеровъ флотскихъ и корпуса штурмановъ 21, флотскихъ нижнихъ чиновъ 196, вольныхъ шкиперовъ и штурмановъ 4, и вольныхъ матросовъ 39; всего же вмѣстѣ на судахъ Клуба состояло 620 человѣкъ.

СРЕДИСЛОВІЕ КЪ СОБРАНІЮ МАТЕРІАЛОВЪ, ДЛЯ ИСТОРИИ АРХАНГЕЛЬСКАГО ПОРТА.

Въ теченіе прошлаго года, въ Архангельскихъ Губернскихъ вѣдомостяхъ (№ № 14, 15, 34, 39, 42, 48 и 49), печатались весьма интересныя статьи, подъ заглавіемъ «матеріалы для исторіи Архангельскаго порта,» извлеченныя изъ мѣстнаго портового архива П. Θ. Кузмищевымъ. Обширность этого труда и пользу его для исторіи нашего флота, оцѣнять тѣ, которые знакомы съ подобнымъ трудомъ и которымъ дорога исторія своей службы. Мы, съ своей стороны, долгомъ считаемъ познакомить нашихъ читателей съ этимъ новымъ у насъ предпріятіемъ, которое, надѣмся, будетъ продолжаемо, и для того выписываемъ здѣсь *средисловіе* автора, напечатанное имъ въ № 48 тѣхъ же вѣдомостей. По рѣдкости у насъ губернскихъ вѣдомостей вообще, авторъ доставилъ отдѣльные оттиски своей статьи въ нѣкоторыя изъ морскихъ библіотекъ (мы бы желали, чтобы онъ подарилъ этими оттисками всѣ морскія библіотеки, съ инструментальными камерами включительно); слѣдовательно наши моряки имѣютъ возможность лично познакомиться съ этимъ трудомъ, и да послѣдуютъ ему!

«Непослѣдовательный порядокъ годовъ, въ которомъ представляются выписки изъ дѣлъ портового архива, вынуждаетъ меня въ свое оправданіе сказать здѣсь нѣсколько словъ вмѣсто предисловія: или, въ настоящемъ случаѣ, когда намѣреваюсь продолжать выписки, точнѣе можно бы это назвать

СРЕДИСЛОВІЕ.

«Заглавіе самыхъ статей, выбираемыхъ изъ портового архива, показываетъ, что это не есть еще «Исторія», а только «Матеріалы» для нее. Я только подбираю эти матеріалы, то есть записываю, что попадется достойнаго вниманія и любопытства въ представляемой связкѣ бумагъ. Не моя вина, если онѣ представляются не въ такомъ порядкѣ, какъ бы желательно. Иногда, напротивъ, онѣ имѣютъ свой систематическій и очень хорошій порядокъ. Напримѣръ: относящіеся къ одному дѣлу, продолжавшемуся нѣсколько лѣтъ сряду, связаны особо; другія, разныхъ содержаній, неимѣющихъ между собою никакой связи, кромѣ послѣдовательнаго поступленія по времени, т. е. по годамъ, мѣсяцамъ и числамъ,—связаны вмѣстѣ, съ принадлежащими къ нимъ резолюціями, справками, отвѣтами и т. п. И такъ, повторяю, я только записываю что найду, и въ томъ порядкѣ, какъ мнѣ представляется. Лучшаго по скорости я сдѣлать не могу и не успѣю.—Неизвѣстно, что еще встрѣтится впереди, при дальнѣйшемъ розысканіи въ архивѣ. Я только началъ его разбирать и перечитывать: сѣшу хоть что-нибудь выбрать и сохранить для исторіи нашего порта и флота, города и губерніи. Не знаю, гдѣ остановлюсь и на чемъ кончу. Пусть другіе, болѣе свободные, продолжаютъ начатое.»

«Можетъ быть, я и пропустилъ что-нибудь, считая то мелочью и пустяками. Статья можетъ и опять возвращусь къ тѣмъ же годамъ, какъ и случилось уже братья за просмотрѣнную кипу бумагъ и перебирать ее вновь, для связанія, повѣрки и дополненія какого-нибудь факта, который сначала казался ничтожнымъ; но со встрѣтившимся дополненіемъ и поясненіемъ, онъ уже не былъ такимъ: а отъ этого встрѣчаются въ выпискахъ повторенія.

«Мѣстами беру и выписываю подлинныя слова, отмѣчая ихъ двумя запятыми. Пусть говорятъ иногда сами дѣйствозатели, своими словами и слогомъ своего времени.

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ это также мнѣ кажется не нѣ интересно; а въ то же время служить порукою въ справедливости выписываемаго.

«Стараюсь не пропустить ничего достойнаго вниманія, или покрайней мѣрѣ такого, что кажется мнѣ хоть мало-малышски важнымъ и занимательнымъ. Пусть найдется и мелочное,—будущій историкъ можетъ отбросить, что ему покажется лишнимъ. Записываю даже иное курьезное, или странное по нашимъ теперешнимъ понятіямъ и обыкновеніямъ: оно характеризуетъ свое время, свой вѣкъ. Не моя вина, если не встрѣчается занимательнаго: исторія не вымыселъ, не романъ, не поэма. Здѣсь кстади сказать:

Что глазъ видитъ, ухо слышитъ,
То рука моя и пишетъ.

«Выбираю и записываю заслуживающее вниманіе, во-первыхъ: все то, что относится собственно до Архангельскаго порта и судостроенія. Во-вторыхъ, вообще до морскаго управленія и флота. Третіе—до города Архангельска и губерніи, и четвертое—относительно біографіи лицъ, управлявшихъ какою-либо частію, хотя малѣйше касающагося до общей исторіи Государства,—и Государства столь огромнаго, какъ наша Россія, живущая уже своею политическою жизнію безъ мала тысячу лѣтъ, если считать съ 862 года, т. е. съ призванія Рюрика.

«Времена, о которыхъ можно извлечь что-нибудь изъ архива Архангельскаго порта, не весьма древнія—послѣ Петровскія; но и тѣ отдалены уже отъ насъ цѣлымъ вѣкомъ. Никто изъ живущихъ теперь не можетъ намъ повѣдать объ нихъ, какъ самовидецъ. Мы даже не могли встрѣтить дѣятелей того времени и въ дѣтствѣ нашемъ: ихъ и тогда уже небыло! Слѣдовательно всѣ событія, всѣ происшествія, совершившіяся за сто лѣтъ—есть чистое достояніе исторіи. У кого же мы спросимъ объ нихъ? Гдѣ искать намъ извѣстій и описаній о прежнемъ времени, какъ не въ архивахъ,—этихъ богатыхъ рудникахъ исторіи; доселѣ еще непочатыхъ?

«Если бы каждое присутственное мѣсто, или особое управленіе въ губерніи, каждый городъ, посадъ, каждый монастырь, выбрали изъ своихъ архивовъ, все относящееся до происшествій и быта прежнихъ временъ,—тогда мы имѣли бы матеріалы для исторіи своей губерніи. А онѣ, въ свой чередъ, дали бы матеріалы для новѣйшей исторіи Россіи. Эти извлеченія изъ архивовъ навѣрное представятъ намъ много *новаго*. Здѣсь подъ словомъ «новое», я разумѣю забытое, утраченное: потому что все потерянное и возобновленное, всякая историческая находка,—есть новизна для исторіи. Если бы даже и не много нашлось *новаго въ старинѣ*, особеннаго, неизвѣстнаго до нынѣ,—то непременно встрѣтится поясненіе, дополненіе прежняго; повѣрка и подтвержденіе мало или неточно извѣстнаго. И то не бездѣлица, и тѣмъ, какъ очевиднымъ свидѣтелемъ въ дѣлѣ исторіи, пренебрегать не должно!—

«Не говорю, чтобы архивы были единственные источники для исторіи: напротивъ, есть много другихъ для нее пособій; но въ наше время, архивы—пока они цѣли—главные и богатѣйшіе источники. Скажу опять, что надо прежде имѣть частныя исторіи мѣстъ, лицъ и проч. и изъ нихъ уже составлять общую. Напримѣръ: Не имѣя исторіи нашихъ адмиралтействъ и портовъ, походовъ флота, описанія морскихъ сраженій, кораблекрушеній, жизнеописаній лицъ извѣстныхъ и знаменитыхъ; не зная о постепенномъ усовершенствованіи или перемѣнахъ въ построении и вооруженіи судовъ, въ сигналахъ, въ учебныхъ сочиненіяхъ и пособіяхъ; не имѣя полнаго изданія морскихъ путешествій, описи корабельныхъ лѣсовъ, морей, и безъ другихъ сочиненій и записокъ, относящихся къ дѣлу—мы не будемъ имѣть исторіи флота; иначе она будетъ неполна, преждевременна. Точно тоже, или подобное, можно сказать въ отношеніи къ какой-либо губерціи, или странѣ. И потому съ цѣлю имѣть исторію какого-либо управленія, города или губерніи,—весьма желательно, и непременно надобно, чтобы были разобраны, прочтены и разработаны всѣ архивы въ губерніи; а здѣ-

ланныя изъ нихъ извлеченія напечатаны. Потомъ, конечно, слѣдуетъ свести, разобрать, очистить критикою эти и другіе матеріалы,—и изъ нихъ уже строить зданіе исторіи. Это пока еще не наше дѣло, а будущаго историка. Наше дѣло приготовить ему матеріалы.

«Въ наше время мы встрѣчаемъ иногда въ печати исторію какаго-нибудь Русскаго города,—и, не рѣдко, не находимъ въ ней ничего новаго, или весьма мало, потому что она вся почти выбрана изъ другихъ печатныхъ книгъ, а чаще всего изъ Исторіи Государства Россійскаго, Карамзина. Пока онъ руководитъ насъ—мы идемъ смѣло; но сами не пускаемся вдаль. Говоря сравненіемъ—у насъ не источники, не ключи, не ручейки доставляютъ воду въ рѣчки и рѣки, и наконецъ въ главную большую рѣку временъ; а обратно—зачерпываютъ изъ нея и даютъ намъ будто бы новую, отдѣльную исторію. Но это не утоляетъ нашей исторической жажды. Съ такою работою, съ такими передѣлками, мы не далеко уйдемъ впередъ на поприщѣ исторіи. Безъ матеріаловъ не возможно построить зданія, каковъ бы ни былъ строитель.

«Чтобъ не подпасть нареканію и справедливымъ упрекамъ потомковъ, намъ предлежитъ теперь разбирать архивы и пытаться безмолвныя, пыльныя кипы истлѣвающихъ бумагъ, пока еще уцѣлѣвшихъ. Еще два-три десятка лѣтъ, можетъ быть, и ихъ не будетъ: отъ сырости ли, отъ огня ли, или отъ чего другаго—все равно! Тогда останется одно позднее, горькое сожалѣніе пытливаго историка. А сколько можетъ быть уже погибло, исчезло въ разныхъ архивахъ самыхъ любопытныхъ актовъ!—Поспѣшимъ же, поспѣшимъ спасти отъ забвенія, записать и передать тисненію, что можемъ и что теперь зависитъ отъ насъ.»

ДРУГОЙ ПРИЕМЪ ГРАФИЧЕСКАГО СПОСОБА ОПРЕДѢ- ЛЕНІЯ МѢСТА НА МОРЕ.

Пусть будутъ на небесномъ шарѣ (фиг. 1): Р полюс, S мѣсто центра солнца и ZZ'' дуга малаго круга, описанная отъ S, разстояніемъ равнымъ дополненію истинной высоты солнца въ моментъ наблюденія: ясно что на этомъ кругѣ будетъ находиться зенитъ наблюдателя, который положимъ въ Z. Теперь, ежели отъ полюса Р, разстояніемъ равнымъ дополненію счислимой широты мѣста, описать дугу малаго круга ху и провести меридіаны PS и PZ и вертикаль ZS, то въ сферическомъ треугольникѣ PSZ опредѣляются:

$$\begin{aligned}\tan \frac{1}{2} ZPS &= \sqrt{\frac{\sin. (O-PZ) \sin. (O-PS)}{\sin. O \sin. (O-ZS)}} \\ \text{и } \tan \frac{1}{2} PZS &= \sqrt{\frac{\sin. (O-PZ) \sin. (O-ZS)}{\sin. O \sin. (O-PS)}} \\ \text{гдѣ } O &= \frac{PZ + PS + ZS}{2}.\end{aligned}$$

Назовемъ склоненіе солнца буквою $\delta=90^\circ-PS$, приближенную широту мѣста $\varphi=90^\circ-PZ$, зенитальное разстояніе $Z=ZS$, часовой уголъ $t=ZPS$ и азимутальный $A=PZS$. Вставимъ эти величины въ предъидущія формулы, выходятъ:

$$\begin{aligned}\tan \frac{1}{2} t &= \sqrt{\frac{\sin. (S-\varphi) \sin. (S-\delta)}{\cos. (S-Z) \cos. S}} \\ \text{и } \tan \frac{1}{2} A &= \sqrt{\frac{\sin. (S-\delta) \cos. S}{\cos. (S-Z) \sin. (S-\varphi)}}, \text{ гдѣ } S = \frac{\delta + \varphi + Z}{2}.\end{aligned}$$

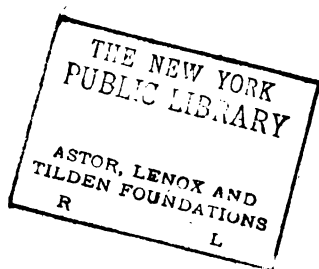
Положимъ же $\frac{\sin. (S-\delta)}{\cos. (S-Z)} = u$ и $\frac{\sin. (S-\varphi)}{\cos. S} = y$, будемъ имѣть

$$\tan \frac{1}{2} t = \sqrt{u y} \quad \text{и} \quad \tan \frac{1}{2} A = \sqrt{\frac{u}{y}}.$$

По часовому углу t сыщется истинное время въ моментъ наблюденія на меридіанѣ PZ, которое приведа, по-

44

50



средствомъ, уравниенія времени, въ среднее и сравнивши, съ среднимъ временемъ, опредѣленнымъ по хронометру, на мѣстѣ повѣрки его, получится долгота меридіана PZ, отъ меридіана повѣрки хронометра.

По выведенной такимъ образомъ долготѣ и счислимой широтѣ опредѣлимъ на картѣ (фиг. 2.) пунктъ А, соответствующій на шарѣ точкѣ Z.

Теперь, ежели при точкѣ А, къ меридіану АВ, примемъ уголъ BAD или BAC равный азимутальному углу $A+90^\circ$, то, полагая проэкцію дуги ZZ' совпадающею на картѣ съ CD, наблюдатель будетъ находиться на линіи CD.

Опредѣленіе линіи CD доставляетъ такую же пользу моряку, какъ, взятая отдѣльно, широта или долгота; потому что изъ послѣднихъ двухъ:—первая опредѣляетъ только параллель, а вторая меридіанъ, на которыхъ находилось судно во время наблюденій.

Примѣръ. 1839 года, Мая 27 дня, Н. С., утромъ, находясь въ Черномъ морѣ, въ счислимой широтѣ $43^\circ 40'$, взято равное число высотъ верхняго и нижняго края солнца, изъ которыхъ средняя высота центра солнца оказалась $55^\circ 20'$, а соответствующій ей моментъ на хронометрѣ $20^h 30' 58''$, 5; погрѣшность индикса секстана— $3' 15''$, высота наблюдателя надъ поверхностію моря 23 англ. футь. Хронометръ имѣлъ поправку, противъ средняго времени въ Геленджикѣ, 21 Мая въ $22^h 46' = +1^h 10' 2''$, 2; суточная перемѣна поправки $+ 32''$, 24; долгота Геленджика отъ Гринвича $2^h 32' 17''$ О-я.

Видим. высота \odot	= $55^\circ 20' 00''$
Погрѣшност. индикса	= — $3' 15''$
Наклон. горизонт.	= — $4' 43''$
Рефракція	= — 40
Параллаксъ	= + 5
<hr/>	
Истин. высота \odot	= $55^\circ 11' 27''$
	Z = $34 48 33$

Соотвѣствующ. время на хроном. 27 Мая = $20^{\text{ч}} 30' 58'', 5$

Поправка хроном. въ Геленджикѣ, Мая 31 въ $22^{\text{ч}} 46' = +1\ 10\ 2, 2$

Пром. между повѣр. хроном. и мом. наблю. $5^{\text{ч}} 21^{\text{ч}} 46'$.

Перем. на пр. въ $5^{\text{ч}}, 21^{\text{ч}} 46' = 5^{\text{ч}}, 907 \times 32'', 24 = +\ 3\ 10, 4$

Сред. врем. въ Гелендж. въ мом. наблюденія = $21^{\text{ч}} 44' 11'', 1$

Долгота Геленджика отъ Гринвича = $2\ 32\ 17, 0\ 0\text{-я.}$

Сред. время въ Гринвичѣ въ мом. наблю. = $19\ 11\ 54, 1.$

27-го Мая въ $19^{\text{ч}} 11' 54'', 1$ средняго времени въ Гринвичѣ, склоненіе солнца $\delta = +21^{\circ} 22' 18''$, уравненіе времени = $-3' 10'', 7.$

$$\delta = 21^{\circ} 22' 18''$$

$$\varphi = 43\ 40$$

$$Z = 34\ 48\ 33$$

$$\text{Сумма} = 99\ 50\ 51$$

$$S = 49\ 55\ 55, 5$$

$$S - Z = 15\ 7\ 22, 5$$

$$S - \varphi = 6\ 15\ 55, 5$$

$$S - \delta = 28\ 33\ 37, 5$$

$$L.\cos. S = 9, 80868$$

$$L.\cos.(S-Z) = 9, 98469$$

$$L.\sin.(S-\varphi) = 9, 03796$$

$$L.\sin.(S-\delta) = 9, 67931$$

$$L. u = 9, 69462$$

$$L. y = 9, 22928$$

$$2L.\tan.\frac{1}{2} t = 8, 92390$$

$$2L.\tan.\frac{1}{2} A = 0, 46434$$

$$L.\tan.\frac{1}{2} t = 9, 46195n, \frac{1}{2} t = 16^{\circ} 9' 23'', t = -32^{\circ} 18' 46'' = -2^{\text{ч}} 9' 15'', 1.$$

$$L.\tan.\frac{1}{2} A = 0, 23217, \frac{1}{2} A = 59^{\circ} 38', A = 119^{\circ} 16'.$$

Истинное время на мериді-

нѣ PZ, Мая 27 = . . . $2^{\text{ч}} 9' 15'', 1 = 21^{\text{ч}} 50' 44'', 9$

Уравненіе времени = $-3\ 10, 7$

Среднее время на меридіанѣ PZ = . . $21^{\text{ч}} 47' 34'', 2$

Сред. время въ Гринв. въ мом. набл. = . $19\ 11\ 54, 1$

Долг. мерид. PZ отъ Гринв. къ О = . $2\ 35\ 40, 1 = 38^{\circ} 55' 1'', 5.$

* Буква n поставлена для показанія, что число, соотвѣствующее этому логариѳму, — отрицательное. Часовые углы здѣсь вездѣ считаются отъ полуденнаго меридіана къ западу, кругомъ до 360° ; а азимутальные отъ сѣвера, кругомъ чрезъ востокъ, также до 360° .

Теперь остается только опредѣлить на картѣ пунктъ А, по вычисленной долготѣ $38^{\circ} 55' 1''$, 5, счислимой широтѣ $43^{\circ} 40' N$, и приписать при точкѣ А, уголъ ВАD или ВАС, равный азимутальному $119^{\circ} 16' + 90^{\circ}$; то CD будетъ линія, на которой находилось судно въ моментъ наблюденій.

Ежели обстоятельства позволили сдѣлать другое наблюденіе, подобное первому, то можно опредѣлить на картѣ мѣста обѣихъ наблюденій.

Пусть будетъ точка S' (фиг. 1) мѣсто солнца во время втораго наблюденія; $Z'Z''$, дуга малаго круга, описанная ота S' , разстояніемъ равнымъ дополненію истинной высоты солнца во моментъ втораго наблюденія; и точка Z' —пересѣченіе дуги $Z'Z''$ съ дугою ху, описанною отъ полюса Р, разстояніемъ равнымъ дополненію счислимой широты мѣста при первомъ наблюденіи.—Проведя меридіаны PZ' и PS' и вертикаль $Z'S'$, въ сферическомъ треугольникѣ $PZ'S'$ вычисляются, по приведеннымъ выше формуламъ, часовой уголъ $Z'PS'$ и азимутальный $PZ'S'$.

Послѣ этого должно опредѣлить на картѣ (фиг. 2) точку A' , соотвѣтствующую на шарѣ точкѣ Z' ; потомъ провести линію FG, перпендикулярную къ азимутальному положенію солнца при второмъ наблюденіи; то точка М, пересѣченіе прямыхъ CD и FG будетъ мѣсто судна, ежели оба наблюденія сдѣланы въ одномъ пунктѣ; въ противномъ же случаѣ, между CD и FG должно вмѣстить, посредствомъ параллельныхъ линій, (см. 1 № Сбор. 1849. стр. 31. 2.), плаваніе НК:—точка N будетъ мѣсто перваго наблюденія, а К—втораго.

Для опредѣленія разности долготы между пунктами А и A' , соотвѣтствующими на шарѣ точкамъ Z и Z' (фиг. 1); назвавъ буквою Т истинное время при первомъ наблюденіи; θ соотвѣтствующее ему время на хронометрѣ; s уращеніе времени; $K = T + s - \theta$; k суточная переимѣна поправки хронометра противъ средняго времени. T' истинное время втораго наблюденія; θ' соотвѣтствующее

ему время на хронометръ и в уравненіе времени въ тотъ же моментъ, имѣемъ:

$$T' + s' = \theta' + K + k \left(\frac{\theta' - \theta}{24} \right) + d,$$

гдѣ d есть разность долготы между пунктами A и A' . Изъ этого уравненія получимъ

$$d = T' - \theta' - K - k \left(\frac{\theta' - \theta}{24} \right) + s'.$$

Вставивъ вмѣсто K равную ему величину $T + s - \theta$, будемъ имѣть

$$d = T' - T - (\theta' - \theta) + (s' - s) - k \left(\frac{\theta' - \theta}{24} \right).$$

Пунктъ A' лежитъ отъ A къ востоку, ежели величина d выходитъ положительною, въ противномъ случаѣ—къ западу.

Примѣръ. Положимъ что, пройдя отъ мѣста первыхъ наблюденій 3 мили на $SO\ 80^\circ$, послѣ полдня того же дня, взяли тѣмъ же секстаномъ, высоту центра солнца $46^\circ 50'$, и замѣтили соответствующее время на хронометръ $1^h\ 39', 51'', 7$.

По принятой прежде широтѣ $43^\circ 40'$, вычислимъ часовой и азимутальный углы.

Видим. высота \odot	$= 46^\circ 50' 00''$
Погрѣш. индикса	$= - 3\ 15$
Наклон. горизонта	$= - 4\ 43$
Рефракція	$= - 50$
Параллаксъ	$= + 5$
Истинная высота \odot	$= 46\ 41\ 17$
Z	$= 43\ 18\ 43$

Средств. врем. на хронометръ Мая 28 $= 1^h\ 39'\ 51'', 7$

Попр. хроном. въ Гелендж. Мая 21 въ $22^h\ 46'$ $= + 1\ 10\ 2, 2$

Пром. между повѣр. хроном. и мом. наб. $= 6^h\ 2^h\ 54'$

Перем. на шр. по шр. въ $6^h\ 2^h\ 54' = (6^h\ 42')\ 32'', 24$ $= + 3\ 17, 2$

Сред. врем. въ Геленджикѣ въ мом. наблюден. $= 2\ 53\ 11, 2$

Долгота Геленджика отъ Гринвича $O-J$ $= 2\ 32\ 17, 0$

Среднее врем. въ Гринвичѣ въ мом. наблюден. $= 0\ 20\ 54, 2$

28-го Мая въ $0^h\ 20'\ 54'', 2$ средняго времени въ Гринвичѣ, склоненіе солнца $\delta = + 21^\circ 24'\ 14''$; уравненіе времени $= - 3'\ 9'', 2$.

$$\begin{aligned}
 \delta &= 21^{\circ} 24' 14'' \\
 \varphi &= 43 \quad 40 \\
 Z &= 43 \quad 18 \quad 43 \\
 \text{Сумма} &= 108 \quad 22 \quad 57 \\
 S &= 54 \quad 11 \quad 58, 5 \\
 S - Z &= 10 \quad 53 \quad 15, 5 \\
 S - \varphi &= 10 \quad 31 \quad 58, 5 \\
 S - \delta &= 32 \quad 47 \quad 44, 5
 \end{aligned}$$

$$L.\cos. S = 9,76713$$

$$L.\cos.(S-Z) = 9,99211$$

$$L.\sin.(S-\varphi) = 9,26198$$

$$L.\sin.(S-\delta) = 9,73371$$

$$Lu = 9,74160$$

$$Ly = 9,49485$$

$$2 L. \tan. \frac{1}{2} t = 9,23645$$

$$2 L. \tan. \frac{1}{2} A = 0,24675$$

$$L. \tan. \frac{1}{2} t = 9,61822, \quad \frac{1}{2} t = 22^{\circ} 37' 48'', \quad t = 45^{\circ} 5' 36'' = 3^{\text{ч}} 0' 22'', 4.$$

$$L. \tan. \frac{1}{2} A = 0,12337, \quad \frac{1}{2} A = -53^{\circ} 1' 50'', \quad A = -106^{\circ} 3' 40''.$$

$$T' = 3^{\text{ч}} 0' 22'', 4$$

$$T = -2 \quad 9 \quad 15, 1$$

$$\theta' = 139 \quad 51, 7$$

$$\theta = -3 \quad 29 \quad 1, 5$$

$$s' = -3 \quad 9, 2$$

$$s = -3 \quad 10, 7$$

$$k = +32, 24$$

$$T - T' = 5 \quad 9 \quad 37, 5$$

$$\theta' - \theta = 5 \quad 8 \quad 53, 2$$

$$s' - s = +1, 5$$

$$k(\theta' - \theta) = +6, 9$$

$$\frac{z}{4} =$$

$$d = +38'', 9 = 0^{\circ} 9' 43'', 5.$$

Положивъ теперь на картѣ отъ точки А, по параллели, къ востоку разность долготы $9^{\circ} 43'', 5$, назначится точка А'; послѣ чего уже легко опредѣлить, какъ сказано выше, отшедшій пунктъ судна въ N, а пришедшій въ K.

Ежели сдѣланы два наблюденія, подобныя здѣсь приведеннымъ, но только моменты, соотвѣтствующіе высотамъ, замѣчены по неповѣреннымъ часамъ, то изъ такихъ наблюденій можно опредѣлить только одну широту мѣста, слѣдующимъ способомъ.

Въ началѣ должно сыскать склоненіе солнца для каждаго наблюденія порознь, употребляя для этого: время, замѣченное на часахъ, приближенную поправку его противъ средняго времени и счислимую долготу мѣста; потомъ вычислить часовые и азимутальные углы и разность долготы d , по выведенной прежде формулѣ

$$d = T' - T - (\theta' - \theta) + (s' - s) - k \left(\frac{\theta' - \theta}{24} \right),$$

полагая въ ней $(s' - s) - k \left(\frac{\theta' - \theta}{24} \right) = 0$, что всегда мо-

жно допустить, не опасаясь чувствительной погрѣшности, есть ли суточный ходъ хронометра k не больше минуты. Наконецъ отъ произвольной точки a (фиг. 3), взятой на параллели счислимой широты, провести линію cd подъ угломъ 90° къ азимутальному положенію солнца при первомъ наблюденіи; потомъ отъ точки a отложить по параллели разность долготы aa' равную d , и провести чрезъ точку a' прямую fg , перпендикулярную къ азимутальному положенію солнца при второмъ наблюденіи:— точка m , пересѣченіе прямыхъ cd и fg , будетъ въ широтѣ мѣста судна, ежели наблюденія сдѣланы въ одномъ пунктѣ; въ противномъ же случаѣ, между линіями cd и fg должно вмѣстить плаваніе посредствомъ параллельныхъ линій: тогда параллель, проведенная чрезъ точку n будетъ та, на которой судно находилось при первомъ наблюденіи, а чрезъ k —при второмъ.

Ежели сдѣлано только одно наблюденіе, по повѣренному хронометру, и по немъ опредѣлена линія наблюдателя fg , не пересѣкающая берега, то легко узнать кратчайшее разстояніе, ближе котораго нельзя ожидать встрѣтить берегъ.

Ежели во время наблюденій запеленговано по компасу солнце, то, сравнивши компасный пеленгъ съ вычисленнымъ азимутомъ солнца, опредѣлится склоненіе компаса.

Въ опредѣленіяхъ мѣста судна, по изложеннымъ здѣсь способамъ, нельзя ожидать вѣрности при слѣдующихъ

обстоятельствахъ: 1) когда разность азимутовъ солнца при обѣихъ наблюденіяхъ мало разнится отъ 0° или 180° и 2) когда одна или и обѣ высоты близки къ 90° . *

ПОРУЧИКЪ АКИМОВЪ 1.

Примѣчаніе. I. Если все вычисленіе графическаго способа производить по обыкновеннымъ логарифмамъ, то предложенный теперь приѣмъ вычисленія сокращеніе того, который былъ изложенъ въ 1-мъ номерѣ Морскаго Сборника за нынѣшній годъ. Но если принять во вниманіе, что во всѣхъ морскихъ таблицахъ можно прямо отыскать часовоу уголъ во времени, по извѣстному $\log \sin.^\circ \frac{1}{2}$ угла, то тогда едва—ли выгода скорѣйшаго рѣшенія вопроса не будетъ на сторонѣ приѣма, изложеннаго въ 1-мъ номерѣ. Изъ этого очевидно, когда должно употреблѣть тотъ или другой приѣмъ. Въ предложенномъ теперь способѣ не показано какъ опредѣлить погрѣшность въ долготѣ, происходящую отъ предполагаемой погрѣшности въ широтѣ. Зная теорію графическаго способа, изъ изложенія въ 1-мъ номерѣ, очевидно, что для опредѣленія погрѣшности въ долготѣ, при предполагаемой погрѣшности въ счислимой широтѣ, должно отъ мѣста судна, которое опредѣлено изложеннымъ теперь способомъ, положить на меркаторской картѣ по меридіану погрѣшность въ широтѣ и эту точку вынести на линію судна, или, такъ называемую, параллель высоты: разность долготы между этою точкою и мѣстомъ судна будетъ искомая погрѣшность въ долготѣ. Въ заключеніе скажемъ: два эти приѣма тогоже способа не совѣтъ однохарактерны, а потому они могутъ служить одинъ другому повѣркою.

II. Въмѣсто предложенной формулы для опредѣленія разности долготы d , между пунктами A и A', можно посту-

* Причина этого заключенія объяснена въ примѣчаніи на стр. 34, № 1, Морскаго Сборника на 1849 годъ.

нать слѣдующимъ, кажется простѣйшимъ, образомъ: подобно тому какъ при первомъ наблюденіи опредѣлена долгота меридіана PZ , должно при второмъ наблюденіи опредѣлить долготу меридіана PZ' , потомъ взять разность между этими долготами, которая и будетъ d . Въ предложенномъ примѣрѣ, при второмъ наблюденіи:

Ист. вр. на мер. PZ' Мая 28	$=$	3 ^ч 0' 22", 4
Уравненіе времени	$=$	— 3 9, 2
Средн. время на мер. PZ'	$=$	2 57 13, 2
Ср. вр. въ Гринв. въ мом. набл.	$=$	0 20 54, 2
Долг. мер. PZ' отъ Гринв. къ О	$=$	2 36 19, 0
Долг. мер. PZ отъ Гринв. къ О	$=$	2 35 40, 1
d	$=$	+ 38, 9.

Точно также можно поступать и тогда, когда моменты наблюденій были замѣчаемы на не повѣренномъ хронометрѣ. Принимая за долготу мѣста каждаго наблюденія разность между вычисленнымъ истиннымъ временемъ и временемъ наблюденія на хронометрѣ, d будетъ равно разности между этими принятыми долготами.

6. 6.

=

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

ИЗЪ ЖУРНАЛА ОПИСИ РѢКИ АНАДЫРЬ,

произведенной по распоряженію Главнаго Правленія Россійско-Американской Компаніи.

Обозрѣніе устья рѣки Анадырь, вслѣдствіе предписанія Главнаго Правленія Компаніи,—колоніальное начальство поручало исполнить мимоходомъ одному изъ компанейскихъ судовъ, ежегодно посылаемыхъ въ сѣверную часть нашихъ Американскихъ владѣній, для снабженія та-

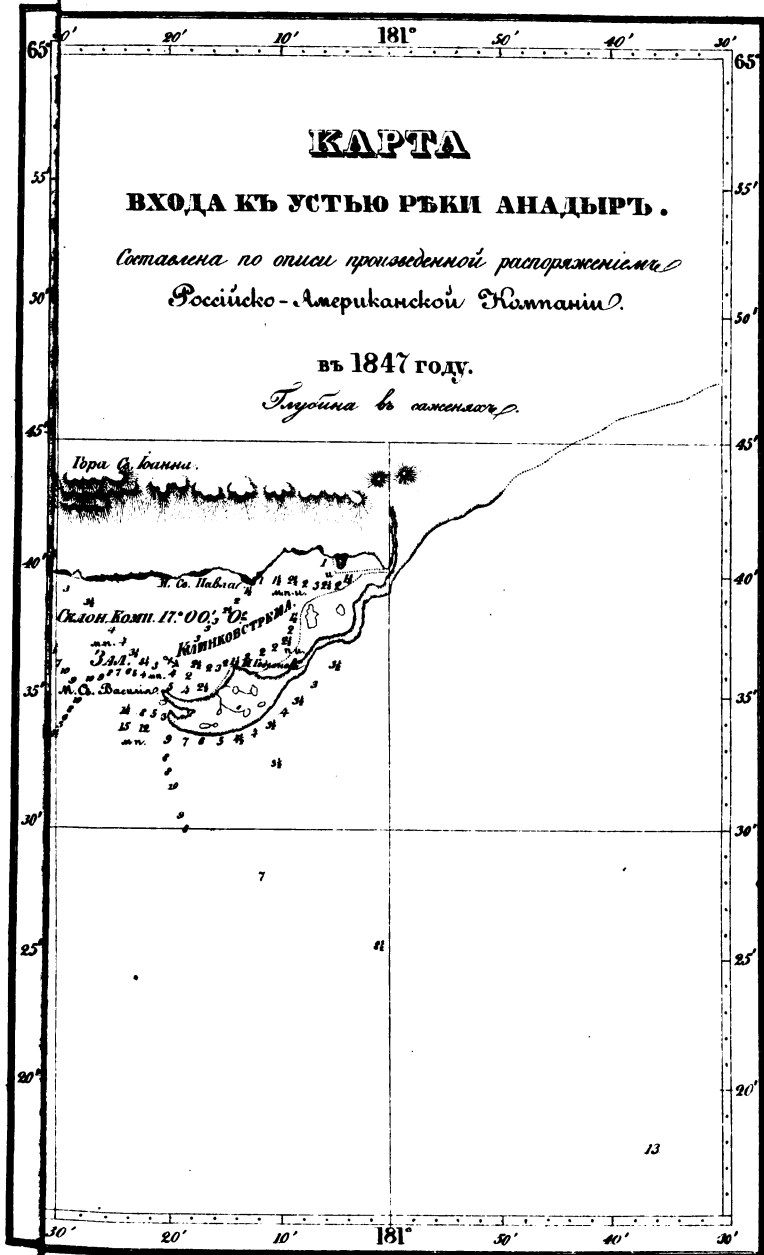
КАРТА

ВХОДА КЪ УСТЬЮ РѢКИ АНАДЫРЪ .

*Составлена по описи произведенной распоряженіемъ
Россійско-Американской Экспедиціи.*

въ 1847 году.

Глубина въ саженахъ.



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

R

L

мошихъ отдѣловъ и торговли съ Чукчами. Но по встрѣчавшимся неблагопріятнымъ обстоятельствамъ и за недостаткомъ времени, сдѣланныя такимъ образомъ, съ 1844 года, попытки, были неуспѣшны. Только въ 1846 году Россійскій шкиперъ г. Клиновстремъ открылъ находящійся по всѣмъ признакамъ не далеко отъ устья рѣки Анадырь, къ востоку, заливъ (названный его именемъ) въ которомъ парусному судну можно спокойно стоять на якорѣ.

Въ 1848 году главный правитель колодій, капитанъ 1 ранга Тебенъковъ, возложилъ изслѣдованіе устья выше-сказанной рѣки на капитана 2 ранга Зарембо, назначивъ ему въ распоряженіе два брика, Константинъ и Охотскъ. Суда эти, по окончаніи своего обычнаго плаванія по колоніямъ, должны были соединиться въ заливѣ Клиновстрема.

По прибытіи ихъ въ сказанный заливъ, г. Зарембо составилъ изъ гребныхъ судовъ два отряда и назначилъ имъ: первому, подъ начальствомъ командира брика Константинъ, г. Клиновстрема, отыскать и описать устье рѣки Анадырь, второму, подъ командою командира брика Охотскъ, Россійскаго шкипера г. Павлова, подробно описать заливъ Клиновстрема и ближайшія къ нему мѣста. Отряды эти, не смотря на случившіеся густые туманы и крѣпкій вѣтръ, въ продолженіе которыхъ принуждены были прекращать гидрографическія работы, исполнили, въ теченіе осьми дней (съ 18 по 26 Іюля), порученныя имъ изслѣдованія съ успѣхомъ. По этимъ изслѣдованіямъ оказалось слѣдующее:

Заливъ Клиновстрема, имѣющій при устьѣ своемъ ширины болѣе 4, и вдающійся угломъ къ сѣверо-востоку на 9 Италіанскихъ миль, въ вершину котораго впадаетъ рѣчка; представляетъ удобное якорное мѣсто для судовъ, углубляющихся до $2\frac{1}{2}$ сажень. Господствующая глубина въ немъ, 3 сажени, сохраняется отъ устья до половины залива; далѣе во внутрь мелководно. Съ юго-восточной стороны заливъ сей защищенъ узкою невысо-

ною косою, протянувшеюся отъ материка къ юго-западу на 11 миль, и издавна известною подъ названіемъ *Русской Кошки*. Географическое положеніе якорнаго мѣста, находящагося почти въ миль къ сѣверу отъ этой кошки, г. Зарембо опредѣлилъ астрономически въ широтѣ $68^{\circ} 35' 55''$, 4 N, и въ долготѣ, выведенной по тремъ хронометрамъ, $181^{\circ} 20' 03''$ къ W отъ Гринвича.

Отъ сего пункта къ западу, въ разстояніи 20 миль, лежитъ устье лимана, въ вершину котораго вливается рѣка Анадырь. Между устьями сего лимана и залива Клиновострема, на берегу материка есть два небольшихъ залива. Восточный изъ нихъ, названный гаванью Св. Николая, можетъ служить безопаснымъ убѣжищемъ для мелкихъ судовъ.

Анадырскій лиманъ образуетъ обширную гавань, могущую вмѣстить большой флотъ судовъ всѣхъ ранговъ. Входъ въ сей лиманъ съ морской стороны ограничивается мысами Св. Діонисія и Константина, отстоящими одинъ отъ другаго слишкомъ на 7 миль. Главное направленіе лимана, начиная отъ линіи упомянутыхъ мысовъ, въ верхъ, идетъ прежде на сѣверозападъ, на разстояніи 10 миль. Самый лиманъ постепенно суживается выдающимся отъ обоихъ береговъ мысамъ, между которыми образовалось нѣсколько заливовъ. Значительнѣйшихъ изъ нихъ три. Потомъ далѣе, отъ линіи же противоположныхъ мысовъ Св. Александра и Обсерваціи, наиболѣе суживающихъ лиманъ,—гдѣ ширина его не превышаетъ $1\frac{3}{4}$ мили (съ небольшимъ 3 версты), это направленіе, изгибаясь мало-по-малу, склоняется прямо на западъ и приводитъ къ устью рѣки Анадырь, до котораго отъ показанной узкости разстояніи 24 мили. Ширина лимана снова увеличивается, и кромѣ того, на обоихъ берегахъ его—на сѣверномъ и на южномъ, вдаются два обширныхъ залива, оставшихся неизслѣдованными.

Точность разстояній, измѣренныхъ чрезъ плаваніе на гребныхъ судахъ по лиману, имѣющему довольно быст-

рое и неравномерное теченіе, мѣстами простирающееся до 4 миль (7 верстъ) въ часъ, было-бы подвержено сомнѣнію, если бы первый отрядъ не былъ снабженъ хронометромъ—четвертымъ изъ имѣвшихся въ экспедиціи. Г. Кликовстрему удалось астрономическими наблюденіями опредѣлить географическое положеніе трехъ отличительныхъ пунктовъ, находящихся на сѣверномъ берегу лимана, именно: мысъ Селенія—первый отъ мыса Константина и находящійся отъ него къ WNW въ 5 миляхъ въ широтѣ $64^{\circ} 42' 30''$ N, въ долготѣ $182^{\circ} 10' 10''$ W, мысъ Обсервации въ широтѣ $64^{\circ} 47' 58''$ N, въ долготѣ $182^{\circ} 20' 40''$ W, и мысъ Рѣчной—дальнѣйшій предѣлъ, до котораго достигалъ первый отрядъ въ широтѣ $64^{\circ} 48' 44''$ N, въ долготѣ $183^{\circ} 14'$ W, отъ Гринича. Такимъ образомъ оказалось, что этотъ отрядъ изслѣдовалъ всего пространства, отъ якорнаго мѣста въ заливѣ Кликовстремъ къ западу, на разстояніи 54 миль ($94\frac{1}{2}$ версты). Изъ этого числа 34 мили ($59\frac{1}{2}$ верстъ) составляютъ протяженіе Анадырскаго лимана.

Промѣръ глубины, произведенный первымъ отрядомъ на такомъ значительномъ разстояніи, ограничился, по краткости времени, только тѣми направленіями, по которымъ онъ слѣдовалъ для опредѣленія изгибовъ берега и связи противоположныхъ береговъ лимана; — слѣдовательно не отыскивая фарватера. Но за всѣмъ тѣмъ, уже и по такому промѣру открылось, что большая часть лимана судоходна. Устье же рѣки Анадырь мелководно. Малая глубина отъ этого устья внизъ по лиману продолжается на разстояніи 8 миль. Противъ мыса Длиннаго глубина вдругъ увеличивается, во всей остальной части лимана до самаго выхода въ море, т. е. на пространство 26 миль ($45\frac{1}{2}$ верстъ), простирается отъ 6 до 12 сажень. Въ этой части лимана не найдено ни одной мели и самые берега приглубы. Единственный во всемъ лиманѣ островокъ Алюмка, лежащій между мысами Св. Діонисія и Селенія (ближе къ послѣднему и въ разстояніи $1\frac{1}{2}$ мили) нисколько не стѣсняетъ фарватера. По

объимъ сторонамъ этого острова глубина 6 и 7 сажень. Самый островокъ, отъ котораго начинается прѣсная вода, служить вѣрнымъ признакомъ для отысканія входа въ Лиманъ.

Отъ островка Алуми, берегъ материка, идущій къ востоку, совершенно открытъ отъ юга, и потому гребный суда по необходимости должны были плыть вдоль самаго берега. Однако же и тутъ глубина оказалась, и то въ немногихъ мѣстахъ, не менѣе 3 сажень,—исключая прежде упомянутыхъ двухъ заливовъ, въ которыхъ не болѣе $2\frac{1}{2}$ сажень. По этому можно съ вѣроятностью заключить, что въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ берега глубина должна быть значительная, хотя и не равномерная—судя по промѣру, произведенному съ бриковъ при подхождѣ ихъ къ заливу Клиновострема и выставленному на прилагаемой при семъ картѣ входа къ устью рѣки Анадырь.

Склоненіе компаса найдено: въ заливѣ Клиновострема 17° О-е, а при устьи рѣки Анадырь 22° О-е. Существованіе прилива и отлива замѣчено, но не сдѣлано надъ ними никакихъ наблюденій.

Въ Анадырскомъ лиманѣ насчитано 13-ть селеній оленящихъ Чукчей—вѣроятно лѣтниковъ. Берега безлѣсны.

=

РУССКІЯ КРУГОСВѢТНЫЯ ПУТЕШЕСТВІЯ.

Кругосвѣтныя путешествія въ нашъ вѣкъ, хотя и не представляютъ тѣхъ трудностей, съ какими были сопряжены подобныя путешествія въ вѣка предшествующіе, но все же—и у насъ и у всѣхъ другихъ морскихъ народовъ—считаются болѣе значительными, чѣмъ обыкновенныя, въ ближнихъ моряхъ, плаванія. Для насъ эта дорога—по раз-

Х
И
И
И
И
С
К
О
Д

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

R

L

нымъ причинамъ—выпала позднѣе многихъ другихъ народовъ,—только съ начала нынѣшняго столѣтія, и мы уже насчитываемъ довольно много этого рода экспедицій. Въ числѣ ихъ нѣкоторыя съ ученою цѣлю—принесли богатые плоды для науки, прочія съ военными, транспортными и коммерческими назначеніями, изъ которыхъ нѣкоторыя тоже обогатили насъ многими свѣдѣніями. Представляемъ здѣсь перечень всѣхъ отправленныхъ экспедицій въ Камчатку и Ситку, называя ихъ общеупотребительнымъ терминомъ—кругосвѣтными, хотя нѣкоторыя, въ строгомъ смыслѣ и не были кругосвѣтными, ибо дѣлали или одинъ копецъ или въ оба конца шли по тому-же пути (какъ то и показано въ 5. главѣ) не исключая и тѣхъ судовъ, которыя были отправлены отсюда, но почему-либо не достигли своего назначенія. Порядокъ принять хронологическій. Прилагаемъ списокъ сочиненій, въ которыхъ описаны нѣкоторыя изъ сихъ путешествій.

Описанія нѣкоторыхъ изъ вышеприведенныхъ путешествій, вышедшихъ отдѣльными книгами.

- 1) Путешествіе вокругъ свѣта въ 1803, 4, 5 и 1806 годахъ на кораблѣхъ Надеждѣ и Невѣ подъ начальствомъ капитана Крузенштерна. Санктпетербургъ 3 части. 1809 г.
- 2) Путешествіе вокругъ свѣта въ 1803, 4, 5 и 1806 годахъ на кораблѣ Невѣ подъ начальствомъ флота капитана Юрія Лисянскаго. Санктпетербургъ. 2 части. 1812 г.
- 3) Журналъ перваго путешествія Россіянъ вокругъ земнаго шара, сочиненный членомъ комисіонеромъ, Московскимъ купцомъ Теодоромъ Шемелинымъ. Санктпетербургъ. 2 части 1816 г.
- 4) *Bemerkungen auf einer Reise um die Welt in den Jahren 1803 bis 1807 von G. H. von Langsdorff.* Frankfurt a. M. 2 Baende. 1813 *

* Замѣчанія въ кругосвѣтномъ путешествіи съ 1803 по 1807 годъ Лангсдорфа. Франкфуртъ на Майнѣ. 2 части. 1813 г. Лангсдорфъ,

5) Путешествіе Россійскаго Императорскаго шлюпа Діаны изъ Кронштата въ Камчатку, совершенное подъ начальствомъ флота Лейтенанта Головинна въ 1807, 1808 и 1809 годахъ. Санктпетербургъ. 2 части. 1819 г.

6) Сокращенныя записки флота капитанъ-лейтенанта Головинна о плаваніи его на шлюпѣ Діанѣ для описи Курильскихъ острововъ въ 1811 году. Санктпетербургъ. 1819 г.

7) Записки флота капитана Головинна о приключеніяхъ его въ плѣну у Японцовъ въ 1811, 1812 и 1813 годахъ. Санктпетербургъ. 2 части. 1816 г.

8) Записки флота капитана Рикорда о плаваніи его въ Японскимъ берегамъ въ 1812 и 1813 годахъ. Санктпетербургъ. 1816 г.

9) Путешествіе въ Южный океанъ и въ Беринговъ проливъ въ 1815, 1816, 1817 и 1818 годахъ на кораблѣ Рюрикъ подъ начальствомъ флота Лейтенанта Коцебу. Санктпетербургъ. 3 части. 1821 и 1823 г.

10) Путешествіе вокругъ свѣта, совершенное на военномъ шлюпѣ Камчаткѣ въ 1817, 1818 и 1819 годахъ, флота капитаномъ Головиннымъ. Санктпетербургъ. 2 части. 1822 г.

11) Двукратныя изысканія въ Южномъ Ледовитомъ Океанѣ и плаваніе вокругъ свѣта въ продолженіи 1819, 20 и 21 годовъ, совершенныя на шлюпахъ Востокъ и Мирномъ, подъ начальствомъ капитана Беллинсгаузена. Санктпетербургъ. 2 части. 1831 г.

12) Плаваніе вокругъ свѣта на шлюпѣ Ладога въ 1822, 1823 и 1824 годахъ. Шлюпомъ начальствовалъ капитанъ-лейтенантъ Андрей Лазаревъ. Санктпетербургъ. 1832 г.

13) Путешествіе вокругъ свѣта на военномъ шлюпѣ Предпріятіе въ 1823, 24, 25 и 26 годахъ, подъ начальствомъ флота капитанъ-лейтенанта Коцебу. Санктпетербургъ. 1828 г.

естествоиспытатель Крузенштерновой экспедиціи, оставилъ Надежду въ Камчаткѣ, и возвратился чрезъ Сибирь въ Санктпетербургъ въ 1807 году, посѣтивъ наши колоніи и калифорнію.

14) Путешествіе вокругъ свѣта, совершенное на военномъ шлюпѣ Севявигъ въ 1826, 1827, 1828 и 1829 годахъ флота капитаномъ Теодоромъ Литке. С. Петербургъ. 3 части. 1834 г.

Почти всѣ поименованныя здѣсь книги были переведены на иностранныя языки, — нѣкоторыя почти на всѣ европейскіе, а иныя на русскомъ появились съ иностраннаго. Книга Лангсдорфа осталась непереведенной.

Въ разныхъ періодическихъ изданіяхъ были помѣщены краткія извѣстія о плаваніи какъ этихъ, такъ и нѣкоторыхъ другихъ изъ поименованныхъ нами судовъ.

Р. Ч—ъ.

ОЧЕРКИ КАСПІЙСКАГО МОРЕХОДСТВА.

На каспійскомъ морѣ плаваютъ много разныхъ военныхъ судовъ, имѣющихъ различныя назначенія. Суда эти строятся въ Астрахани или приводятся изъ Балаханскаго уѣзда, — въ Астрахани же только оканчиваютъ ихъ отдѣлку. Иногда судохозяева Персіяне строятъ свои суда и въ Баку. Впрочемъ, это случается только тогда, какъ большое судно передѣлываютъ въ малое, потому что, по недостатку въ Баку дѣса, построить судно вновь станетъ очень дорого.

Конструкціи купеческихъ судовъ, имѣющихъ назначеніе перевозить разные тяжести въ порта Каспійскаго моря, всѣ одинаковы: при постройкѣ ихъ не заботятся ни о чертежахъ, ни о размѣреніяхъ: на все есть лекала, существующія съ незапамятнаго времени. Иногда развѣ мастеръ,

но своей фантазіи, вздумаетъ измѣнить что-нибудь, не всегда потому, что бы онъ полагалъ, что перемена эта улучшить качества судна,—нѣтъ, такъ—лѣсу хватило! Мастеръ простой плотникъ, часто работавшій при постройкѣ судовъ, и намѣтавшійся около нихъ, смѣло берется строить судно какое угодно: это ему не почемъ. Онъ не хлопочетъ какая система лучше: Французская, Шведская или поверженная Русская,—строить себѣ, какъ отцы строили.

По вооруженію, казенскія суда раздѣляются на три рода: марсельныя, имѣющія вооруженіе нашихъ браконьерскія, и кусовыя лодки, занимающіяся исключительно рыболовствомъ. Крюсельныя суда или лучше гафельныя имѣютъ двѣ мачты, гафельный гротъ, бизань, кливеръ, два стакселя и топсель съ брамъ-топселемъ. Суда марсельныя и крюсельныя занимаются перевозкою тяжестей въ порта Закавказскаго края или Персидскія. Въ морскомъ отношеніи, суда эти не имѣютъ должныхъ качествъ: тяжелы на ходу, не могутъ держаться въ морѣ въ свѣжій вѣтръ, неспособны къ лавировкѣ, потому что даже, идучи въ полвѣтра, имѣютъ дрейфъ. Недостатки сіи значительно увеличиваютъ продолжительность времени ихъ рейсовъ, потому что часто, встрѣтивши противный вѣтръ на двухъ третяхъ разстоянія до мѣста ихъ плаванія, возвращаются назадъ, что бы выйти на малую глубину, гдѣ бы можно было стать на якорь. Отъ этого происходитъ, что переходъ въ 400 миль они совершаютъ въ мѣсяцъ, а иногда и въ два. Шкиперами или лопманами, какъ ихъ называютъ, на этихъ судахъ служатъ Русскіе и Персіане. Лопмана эти берутся изъ судовыхъ рабочихъ. Тотъ изъ нихъ, который походитъ на суднѣ года три, выучится стоять на руль, разбирать румбы компаса, замѣтить на какой румбъ ходятъ въ то мѣсто, куда ему чаще случалось плавать, примѣтить берега, близъ которыхъ проходилъ, объявляетъ себя лопманомъ и нанимается, узнавши напередъ, куда судно должно идти. О картахъ, лагѣ и счисленіи они не имѣютъ

никакого понятія. Если вѣтръ попутный, или на пути много якорныхъ стоянокъ, такъ онъ и доберется до мѣста, хотя и не скоро, потому что прошелъ миль десять выше того мѣста, куда шелъ и отъ того попутный вѣтръ сталъ противнымъ; если же на бѣду вѣтръ утащитъ судно въ какой-нибудь пертъ, гдѣ лоцманъ не бывалъ, — тутъ советны для него бѣда.

Я помню, въ 1846 году, свѣжимъ NW сорвало съ якорей и принесло отъ Шаховой косы къ Астрабадскому заливу, это будетъ 240 миль разстоянія, судно, на которомъ лоцманъ былъ Персіянинъ. Онъ, бѣдный, никогда не бывавши въ заливѣ, не зналъ какъ туда войти, а стать не на чемъ, потому что потерялъ оба якоря и вѣрно бы разбился, если бы съ брантвахты не послали барназъ, который провелъ его въ заливъ. Также одинъ лоцманъ, будучи посланъ хозяиномъ изъ Астрахани въ заливъ Кендерлинскій, гдѣ у него производился рыбный ловъ, не бывавши никогда въ заливѣ, прошелъ 200 миль дальше и уже отъ бережныхъ Туркменъ узналъ, что Кендерлинскій заливъ остался у него далеко назадъ, а гдѣ именно они не могли ему рассказать. Онъ воротился въ Астрахань. Между тѣмъ наступила зима и уже вторично идти некогда.

Подобные случаи у Каспійскихъ мореходовъ очень часты. Лоцмана эти на Каспійскихъ купеческихъ судахъ получаютъ самую малую плату — отъ 100 до 200 рублей серебромъ въ годъ.

Какъ рѣдко случается на Каспійскомъ морѣ крушеніе казенныхъ судовъ, такъ напротивъ часто разбиваются суда купеческія. Не проходитъ года, что бы не погибли нѣсколько; чаще всего крушенія случаются у Чеченовой косы и мыса Учъ. Быстрое уменьшеніе глубины: съ семи до трехъ сажень и потомъ тотчасъ 6 футь и менѣе; сильное теченіе у этой косы, доходящее до 2 узловъ и идущее при SO вѣтрѣ отъ NO-большою частію перпендикулярно вѣтру, гибельны для бѣдныхъ мореходцевъ. Доотынувъ параллель О-ва Чечень, косу, котораго прохо-

дять обыкновенно по 10-ти или 12-ти саженямъ, а иногда и меньше, встрѣтивши SO. вѣтръ, если онъ противный, судно становится на якорь. При умѣренномъ вѣтрѣ оно ничего; но если вѣтръ засѣжтъ и теченіемъ поставило поперегъ волненія, тогда нужно имѣть превосходные якоря и канаты, чтобы они выстояли, а въ этомъ у Каспійскихъ мореходцевъ большой недостатокъ; потерявши же ихъ, нѣтъ уже средствъ спастись: теченіемъ непременно выброситъ на мель. Впрочемъ, гибель судовъ на Каспійскомъ морѣ рѣдко влечетъ за собою гибель людей и они всегда имѣютъ время спастись, хотя и не сдѣлать, потому что, разбившись у Чинскаго мыса, непременно попадутъ въ руки кочующихъ тамъ Кара-агайцевъ, которые хотя и считаются своими, потому что подданные Тарковского Шамхала, но отнюдь не откажутся погрѣть руки около яновѣрца, а иногда и совѣтъ сировадить въ горы въ плѣнь. Учинскій мысъ и Чеченская коса очень гибельны также и для рыбопромышленниковъ. Такъ въ Сентябрѣ 1847 года, послѣ крѣпкихъ SO вѣтровъ, на мысѣ Учъ лежало 43 трупъ, и все это были бѣдные рыбопромышленники.

Рыболовство на Каспійскомъ морѣ очень значительно. Ежегодно, при открытіи навигаціи, большое количество судовъ, доходившее прежде до тысячи, а нынѣ гораздо менѣе, расходится по разнымъ точкамъ сѣверной части Каспія. Суда эти двухъ родовъ: большія, поднимающія грузу до 8-ми тысячъ пудовъ, и имѣющія при себѣ отъ 4-хъ до 6-тъ лодокъ, на которыхъ ловятъ рыбу,—известны подъ названіемъ Эмбенскихъ разливъ, и малыя, которыя поднимаютъ отъ одного до 2½ тысячъ пудовъ, имѣютъ не больше трехъ лодокъ, а иногда и ни одной и называются кусовыя лодки. Лодки эти довольно хорошо ходятъ и могутъ съ выгодною лавировать. Они имѣютъ одну высокую мачту, на которой поднимается топъ и брамъ-топъ и другую бизань-мачту, небольшую, съ небольшою бизанью. Лучшими ходами изъ этого рода судовъ считаются, такъ называемыя животныя, то есть тѣ кусовыя лодки, кото-

рыя ловятъ рыбу, насаживая на удочки мелкую рыбку, а иногда куски отъ большой рыбы или тюленя. Это называется ловить на кусъ; отсюда надо полагать происходить и самое названіе кусовыхъ лодокъ. Животныя кусовыя имѣютъ посрединѣ судна большой чанъ, въ которомъ хранится мелкая рыба (живодь). Чтобы рыба не уснула, въ чанъ непрерывно накачиваютъ свѣжую воду, а старая выходитъ въ нарочно сдѣланное внизу отверстіе.

Этотъ родъ ловли сопряженъ съ большими трудами: на кусовой обыкновенно бываетъ три человѣка рабочихъ и они должны поминутно накачивать воду въ чанъ, и смѣнять одинъ другаго, сдѣлавши безъ усталы двѣ тысячи поклоновъ, какъ они выражаются. Смѣнившись отъ помпы, нужно или точить удочки, или если вѣтръ тихъ, такъ перебирать снасть и перемѣнять живодь, если которая уснула, потому что снулая уже негодится, — на нее не поймашь. Предпримчивость этихъ моряковъ по истинѣ удивительна. Для своего лова они выбираютъ всегда большую глубину, ихъ можно встрѣтить даже на 70-ти саженьхъ; вытравить два каната въ 120 сажень каждый и отстаивается на нихъ, не смотря ни на какой вѣтръ. Кусовыя лодки, имѣя очень острую носовую часть, хорошо отыгрываются отъ волнъ, разрѣзывая ихъ. Длина этихъ судовъ отъ 46-ти до 48-ми футъ. Снасть животныхъ ловцевъ состоитъ изъ веревки длиною около 2000 сажень, къ которой чрезъ каждая одну и три четверти сажени привязываются другія веревочки, называемыя поводцами длиною въ сажень, съ удочками на концѣ. Снасть эту кладутъ на дрекахъ, она ложится на грунтъ, а удочки, на которыхъ насажена рыбка, поднимаются выше. Большія кусовыя и разшивы ловятъ рыбу сѣтями, которыя устанавливаютъ на небольшихъ глубинахъ вертикально грунту или крючками, такъ называемыми самоловными; они устрояются подобно описаннымъ, съ тою разницею, что крючки навязаны гораздо чаще и очень остры, потому что тутъ они должны задѣть за рыбу, которая бу-

детъ проходить мимо ихъ. Снасть эта удерживается поплавками на поверхности воды, а иногда и ниже ея горизонта, смотря потому, какъ по примѣтамъ глубоко идетъ рыба.

Немаловажную отрасль промышленности составляетъ еще бой тюленей. Бой тюленей происходитъ въ самую глубокую осень. Въ это время тюлень выходитъ на берегъ спать и бываетъ очень жиренъ. Мѣста, гдѣ онъ ложится ежегодно,—постоянны: онъ выходитъ стадами. Первые, выбравшіеся на побережье, подъ конецъ всегда очутятся далеко отъ берега, потому что слѣдующіе за ними, чтобы занять мѣсто, кусаютъ ихъ, заставляя двигаться дальше и такимъ образомъ втѣсняють другъ друга на землю. Ихъ скопляется до нѣсколькихъ десятковъ тысячъ. Выждавъ время, когда тюленей набралось много и также чтобы вѣтръ дулъ съ берега, промышленники большою партією, подъ началомъ избранныхъ изъ среды ихъ старость, непрерывною цѣпью, съ подвѣтра, около воды, оползаютъ берегъ, чтобы запереть тюленьямъ уходъ въ море. Все это дѣлается въ темную ночь и въ совершенной тишинѣ, несмотря на то, что въ партіи иногда чловѣкъ 200. Когда обходъ сдѣланъ, староста, остающійся всегда въ концѣ, говоритъ первому: вставай! этотъ передаетъ другому, и такъ до послѣдняго. Вставши на колѣни, промышленники начинаютъ бить ближайшихъ тюленей небольшими дубинками, имѣющими на концѣ молоточекъ, стараясь поскорѣе сдѣлать забойку, т. е. валъ изъ убитыхъ тюленей, чрезъ который бы другіе не могли уйти. Когда забойка сдѣлана, тогда бойцы встаютъ уже совсѣмъ на ноги и бьютъ направо и налево. Бѣда если кто изъ бойцевъ во время первыхъ пріемовъ оплошаетъ, и не успѣвши сдѣлать забойку, разбудить тюленей: мало того, что ихъ много уйдетъ, но въ добавокъ, если онъ не упадетъ на землю и не прижмется къ ней, какъ можно плотнѣе, позволивъ имъ ползти чрезъ себя сколько угодно, то они массою непремѣнно столкнутъ его въ воду и задавятъ. Удержаться невозможно. Тюленя можно убить толь-

ко ударивъ по переносью: тутъ онъ умираетъ мгновенно. Вся ловкость состоитъ въ томъ, чтобъ не промахнуться. Окончивши бой, ждуть разсвѣта и тогда, уже опять по сигналу, начинаютъ раздѣлывать тюлени: сдирая кожу и жиръ, мясо бросаютъ; каждый промышленникъ иладеть на кожѣ свою мѣтку, что бы послѣ можно было знать свою, потому что они получаютъ плату съ кожи.

При нынѣшнемъ упадкѣ Каспійской морской торговли, значительная часть купеческихъ судовъ занимается перевозкою провiанта для Кавказскаго корпуса. Съ окончаніемъ войны на Кавказѣ, должна будетъ уничтожиться и перевозка, и тогда трудно предположить, что останется дѣлать судамъ. На перевозку товаровъ нельзя надѣяться: ихъ мало и за нихъ платятъ очень дешево.

Н. Н.

=

Н Е К Р О Л О Г Ъ .

1 Августа прошлаго 1848 года, въ Ревелѣ скончался та-
мошній капитанъ надъ портомъ, генералъ-лейтенантъ Гус-
тавъ Ивановичъ фонъ-Платеръ, 66 лѣтъ отъ роду.

Генералъ-лейтенантъ фонъ-Платеръ происходилъ изъ древняго Лифляндскаго дворянскаго роду, воспитывался въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ и произведенъ въ мичмана 1 Мая 1796 года; слѣдовательно въ офицерскомъ званіи прослужилъ всего 52 года и 3 мѣсяца. Служеніе на морѣ, въ первомъ офицерскомъ чинѣ, Густавъ Ивановичъ началъ на кораблѣ Эмгейтенъ, подъ командою капитана 2 ранга Бодиско; былъ въ крейсрующей въ Балтійскомъ морѣ эскадрѣ, а въ Маѣ 1799 года, на томъ же кораблѣ, подъ командою капитана 2 ранга Игнатьева, отправился изъ Кронштата въ Англію съ десантными войсками, назначенными дѣйствовать въ Голландіи, вмѣстѣ съ Англичанами, противъ Французовъ. Оттуда возвратился въ Кронштатъ въ Октябрѣ слѣдующаго года. Въ 1801 году слу-

жилъ въ Балтійскомъ морѣ на фрегатѣ Нарва, подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Крузенштерна. Въ 1802 году на транспортѣ Минерва подъ начальствомъ лейтенанта Куломзина, и въ 1803, 1804 и 1806 годахъ снова на фрегатѣ Нарва, подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Эндогурова, будучи, въ 1804 году, произведенъ въ лейтенанты.

Въ 1806 году Густавъ Ивановичъ назначенъ на корабль Твердый, подъ команду капитана 1 ранга Малѣева, и въ эскадрѣ капитанъ-командора Игнатѣева отправился въ Средиземное море, въ Корфу. Въ 1807 году на этомъ же кораблѣ, подъ флагомъ вице-адмирала Сенявина, находился въ Архипелагѣ. При взятіи Тенедоса 9 Марта былъ въ десантномъ войскѣ и въ сраженіяхъ съ Турецкимъ флотомъ 10 Мая у Дарданельскаго пролива и 19 Юля у острова Лемноса, гдѣ взятъ Турецкій адмиральскій корабль Седель-бахръ. Осенью тогоже 1807 года, при возвращеніи эскадры въ Россію, за поврежденіями отъ штормовъ въ Океанѣ, она зашла въ Лиссабонъ, гдѣ и оставалась въ продолженіе 1808 года, по случаю открывшейся войны съ Англіею. По прибытіи эскадры въ Портсмутъ, Густавъ Ивановичъ возвратился въ Кронштатъ въ 1809 году. Въ 1810 году командовалъ голетомъ № 10 въ эволюціонной эскадрѣ между С. Петербургомъ и Кронштатомъ и награжденъ орденомъ Св. Георгія 4 класса за 18 кампаній на морѣ. Въ 1811 году произведенъ въ капитанъ-лейтенанты. Въ 1814 и 1815 годахъ въ крейсерствѣ по Финскому заливу командиромъ брика Коммерстраксъ. Въ 1816 году, командуя голетомъ Нева, занималъ брантвахтенный постъ на Кронштатскомъ рейдѣ.

Въ 1818 году, командуя фрегатомъ Поллюксъ, занималъ брантвахтенный постъ на Кронштатскомъ рейдѣ.

1819 назначенъ командиромъ училища флотскихъ юнговъ въ Кронштатѣ, и въ тоже время въ 1820, 21 и 22 годахъ былъ командующимъ 4-го флотскаго экипажа, а въ послѣднемъ году командовалъ брантвахтеннымъ фрегатомъ Быстрый на Кронштатскомъ рейдѣ.

1824 году, командуя училищемъ флотскихъ юнговъ, произведенъ въ капитаны 2 ранга и переведенъ въ 11 флотскій экипажъ, а 1826 году назначенъ командиромъ сего экипажа и корабля Гамбургъ, съ оставленіемъ въ прежней должности командира училища учебного экипажа. Въ 1827 году назначенъ капитаномъ надъ Рижскимъ портомъ, съ переводомъ въ 6 Ластовый экипажъ. Въ томъ же году произведенъ въ капитаны 1 ранга. Въ 1833 году за 35 лѣтнюю службу пожалованъ кавалеромъ ордена Св. Владиміра 4-го класса.

Въ 1834 году назначенъ капитаномъ надъ Ревельскимъ портомъ, съ состояніемъ по флоту, въ какой должности и находился по день своей смерти.

Въ 1835 году произведенъ въ генераль-маіоры, а въ 1836 году награжденъ орденомъ Св. Владиміра 3-й степени. Въ 1847 году произведенъ въ генераль-лейтенанты.

30 Октября 1848 года, скончался, въ С. Петербургѣ, Капитанъ надъ главнымъ гребнымъ портомъ, Генераль-Маіоръ Павелъ Никифоровичъ Шафровъ.

Онъ родился въ 1794 году; воспитывался въ Морскомъ Корпусѣ; въ офицеры выпущенъ въ 1809 году, и слѣдующіе чины получалъ по очереди: въ лейтенанты произведенъ черезъ четыре года, въ капитанъ-лейтенанты черезъ одиннадцать, въ капитаны 2-го ранга черезъ семь, въ капитаны 1-го ранга черезъ пять, а въ настоящій чинъ генераль-маіора черезъ двѣнадцать, 30-го Августа 1848 года. Морскую службу свою началъ онъ въ знаменитой Корфинской кампаніи Сенявина, отправясь въ Средиземное море еще гардемариномъ, въ 1806 году, на корабль «Сильный», и участвовалъ въ битвахъ съ Турецкимъ флотомъ подъ Дарданеллами и у о. Лемноса. На возвратномъ пути изъ Средиземнаго моря въ 1808 году, находился на корабль «Селафанъ», въ эскадрѣ того-же адмирала, который, вслѣдствіе известной капитуляціи у Лиссабона, по прибытіи въ Портсмутъ, сдалъ всѣ суда свои подъ сохраненіе англичанамъ, почему служившіе на нихъ,

въ томъ числѣ и П. Н. Шафровъ, были перевезены въ Россію на транспортахъ (1809 г.); потомъ служилъ въ Балтійскомъ флотѣ, на разныхъ судахъ, имѣя плаванія по своимъ портамъ и до Дагерорта, а въ 1813—15 находился на Ревельской брантвахтѣ; въ 1817 году ходилъ до Лиссабона, на кораблѣ «Недтунъ», въ эскадрѣ контръ-адмирала Моллера, и по отдачѣ кораблей Испанцамъ, въ слѣдующемъ году возвратился въ Россію на транспортѣ. Съ этого времени, по 1826 годъ, находился въ Ревелѣ, то при берегѣ, то на брантвахтѣ, илѣ въ недалекихъ походахъ (по Ревельскому рейду и до Свеаборга), на разныхъ судахъ, подъ командою, а въ 1825 году въ первый и послѣдній разъ самъ командиромъ голета «Олень.» Здѣсь кончается собственно морская служба Павла Никифоровича: въ 1826 году онъ былъ командированъ въ Архангельскъ, сухопутно, и пробылъ тамъ около года; потомъ находился при берегѣ-же, въ Кронштатѣ и С. Петербургѣ; въ 1829 году былъ переведенъ въ Черноморскій флотъ, и по 1831 годъ жилъ въ Николаевѣ; въ этомъ-же году назначенъ членомъ Кораблестроительнаго и Учетнаго Комитета, и въ слѣдъ за тѣмъ переведенъ въ Балтійскій флотъ. Въ 1833 году определенъ помощникомъ капитана надъ главнымъ гребнымъ портомъ, и въ этомъ званіи, почти ежегодно былъ у проводки новопостроенныхъ судовъ изъ С. Петербурга до Кронштата, а въ 1835 находился въ Ораніенбаумѣ для распоряженій по углубленію гавани при амбаркированіи десантныхъ войскъ. Въ 1846 году ѣздилъ въ Ладейное поле и Казань для инспектированія рабочихъ ротъ. Въ 1847 году Высочайше утвержденъ капитаномъ надъ главнымъ гребнымъ портомъ. Покойный Павелъ Никифоровичъ имѣлъ орденъ Св. Владиміра 4 степени, пожалованный ему въ 1837 году, Св. Георгія 4 класса за выслугу въ офицерскомъ чинѣ 25 лѣтъ (въ 1838 году), знакъ отличія безпорочной службы за XXXV лѣтъ. Жилъ 54 года, служилъ 39 лѣтъ, на морѣ сдѣлалъ 10 шестимѣсячныхъ кампаній.

9-го Іюля 1848 года, скончался въ С. Петербургѣ, командиръ Учебнаго Морскаго Рабочаго Экипажа, Генераль-Маіоръ Ѳеодоръ Ѳеодоровичъ Щитовскій, 56 лѣтъ отъ роду.

Ѳеодоръ Ѳеодоровичъ въ 1808 году былъ опредѣленъ во 2-й Кадетскій Корпусъ, а въ 1810 году Февраля 22-го произведенъ въ прапорщики въ 4 Карабинерный полкъ. Съ этимъ полкомъ участвовалъ въ сраженіяхъ отечественной войны и въ кампаніяхъ 1813, 1814 и 1815 годовъ, въ продолженіе которыхъ (въ 1813 году) произведенъ за отличіе въ подпоручики, въ 1814 въ поручики, и награжденъ въ теченіе этихъ лѣтъ орденами: Св. Анны 4 степени, Св. Владиміра 4 степени съ бантомъ, и Св. Анны 2 степени. Въ 1817 году произведенъ въ штабсъ-капитаны. Въ 1819 году переведенъ въ 1 Карабинерный полкъ и за отличіе по службѣ произведенъ въ капитаны. Въ 1822 году произведенъ въ маіоры и командовалъ поселеннымъ батальономъ 1 Карабинернаго полка. Въ 1825 году, за усердіе къ службѣ, Всемилоствѣйше пожалованъ брильянтовымъ перстнемъ, а въ 1826 получилъ денежную награду, — и въ 1826 году снова брильянтовый перстень. Въ 1830 году произведенъ въ подполковники и назначенъ командиромъ Учебнаго Морскаго Рабочаго Экипажа, въ которой должности находился до самой кончины. Въ 1832 году награжденъ орденомъ Св. Анны 2 степени, Императорскою короною украшенной. Въ 1834 году, въ награду за особенные труды и усердіе пожалована денежная сумма. Въ 1835 году пожалованъ орденомъ Св. Станислава 2 степени. Въ 1836 году за выслугу 25 лѣтъ въ офицерскомъ чинѣ награжденъ орденомъ Св. Георгія 4 класса; въ 1837 году за отличіе по службѣ произведенъ въ полковники; въ 1839 году пожаловано 1500 десятинъ. Въ 1844 году награжденъ орденомъ Св. Владиміра 3 степени, и 11-го Апрѣля 1848 года произведенъ въ генераль-маіоры. Ѳеодоръ Ѳеодоровичъ Щитовскій имѣлъ медали въ память 1812 года и взятія Парижа.

С М Ъ С Ь.

«Абсолютная точность астрономических результатов» есть одинъ изъ тѣхъ предразсудковъ, въ неосновательности котораго мы съ каждымъ днемъ болѣе убѣждаемся. Если есть небесное тѣло, котораго движенія и размѣренія могли бы давно быть опредѣлены съ большею точностію изъ наблюдений, то это конечно солнце, всякій день *проводящее* оба свои края чрезъ сѣтку полуценной трубы. Но спросите г-на Гужона (Goujon), и онъ вамъ докажетъ, въ послѣднемъ своемъ сочиненіи, что всякій наблюдатель составляетъ себѣ особое солнце на свой ладъ; что одни видятъ его больше, другіе меньше, такъ что за истинный діаметръ его не можемъ мы и до сихъ поръ отвѣчать до полуторыхъ секундъ. Каждый астрономъ остается, конечно, постояненъ въ своихъ заключеніяхъ; но разные наблюдатели между собою не согласуются. Это доказываетъ, что въ глазахъ нашемъ, при разсматриваніи весьма яркаго предмета, есть постоянный источникъ погрѣшностей, котораго величина, для каждаго особенная, остается, по *незнанію*, неизвѣстною. Для уничтоженія ея, г. Фэ (Faуе) предлагаетъ замѣнить невѣрный глазъ наблюдателя дагерротипною доской. Съ помощію ахроматическаго объектива въ 10 метровъ *фокальнаго* разстоянія, получится изображеніе солнца 9. сантиметровъ въ поперечникѣ; а радіусъ этого круга, раздѣленный на фокальное разстояніе объектива, дастъ тангенсъ, и стало, самую мѣру угла, *подтягаемаго* поперечникомъ солнечнаго круга. Діаметръ изображенія могъ бы быть измѣренъ обыкновенными микрометрическими способами.

«Тоже средство могло бы, по мнѣнію г. Фэ, быть приложено къ опредѣленію гелиоцентрическихъ координатъ пятенъ въ солнцѣ, откуда получились бы новыя данныя для элементовъ вращенія солнца.»

Это говорить г. Фуко (Leon Foucault), помѣщающій въ *Journal des Débats* отчеты о засѣданіяхъ Парижской Академіи Наукъ.

О пеленгаторь. Въ VI части Записокъ Гидрографическаго Департамента, въ статьѣ: «Опыты надъ инструментами и разныя замѣтки,» (стр. 487), описаны результаты опытовъ Г. Д. Кузнецова надъ нѣкоторыми инструментами, и между прочимъ сказано, что инструментъ, называемый *пеленгаторь*, оказался совершенно неудобнымъ. Это ошибочное заключеніе произошло отъ излишняго, для пеленговъ, требованія, чтобы инструментъ, при наблюденіяхъ въ морѣ, былъ совершенно горизонталенъ.—Понятно, что нѣтъ никакихъ средствъ выполнять это требованіе съ точностію, но чтобы по возможности удовлетворить ему, пеленгаторъ качается подобно компасу на баксахъ, такъ что, собственно своею тяжестію, сохраняетъ необходимую, для морскихъ наблюденій, горизонтальность.—Г. Д. Кузнецовъ, изъ придѣланнаго уровня, который онъ называетъ стражемъ, заключилъ, что онъ служить для установленія инструмента въ совершенно горизонтальное положеніе. На это скажемъ: что уровень придѣланъ вовсе не для установленія пеленгатора въ это положеніе, а для того, чтобы трубу наложить, и не измѣнить вмѣстѣ съ тѣмъ почти-горизонтальное положеніе инструмента, которое онъ сохраняетъ безъ трубы; притомъ и въ этомъ случаѣ необходимо только, чтобы уровень былъ около середины.

Далѣе Г. Д. Кузнецовъ говоритъ:

1.) «Что пеленгатору даны такія большія размѣренія и толщина, что всѣ движенія алидады сдѣлались какъ-то тяжелы, туги, особенно при наложеніи трубы.» Хотя на стр. 498 и сказано, что Г. Самойловъ не сдѣлалъ никакого измѣненія противъ экземпляра работы Ветцера, однако это не совсѣмъ справедливо. Г. Самойловъ не сдѣлалъ пружины, бывшей у Ветцера, пружины, на которую

ложилась алидада. Весьма ясно, что тогда бы движеніи инструмента, но наложеніи трубы, были легче чѣмъ безъ трубы, потому что по легкости алидады, пружина прижметъ ее къ верхней гайкѣ, и тутъ произведетъ треніе, тогда какъ при увеличеніи тяжести отъ трубы, алидада отойдетъ отъ гайки, и будетъ двигаться свободно, опираясь на выпуклую пружину. По этому очевидно, что инструментъ, безъ этой пружины, имѣетъ существенный недостатокъ.

Что касается до большихъ размѣреній, то они сдѣланы съ тою цѣлю, чтобы при пеленгаторѣ можно было употребить трубу, въ которую обыкновенно разсматриваютъ предметы, и при надлежащемъ устройствѣ инструмента съ пружиною, эти большія размѣренія не могутъ помѣшать легкости движенія. Конечно, инструментъ будетъ, по необходимости, тяжелъ, чтобы труба не могла перевѣсить гири.

2) «Труба не имѣетъ вертикальнаго движенія, и потому, какъ пеленговать отдаленный предметъ, если онъ не войдетъ въ поле трубы?»

Отдаленный предметъ бываетъ всегда на горизонтѣ; слѣдовательно, еслибы даже онъ и не вошелъ въ поле трубы, можно наклонить весь инструментъ, пока предметъ не будетъ видѣнъ. Конечно, уголъ не будетъ горизонтальный, но велика ли эта негоризонтальность? И кто же станетъ требовать математической точности отъ пеленга? Если бы предметъ былъ и близокъ, то и тогда бы наклоненіе инструмента не имѣло большого вліянія на точность пеленга. Прибавимъ къ этому, что адмиралъ *Ө. П. Литке*, для той же цѣли какъ пеленгаторъ, придумалъ и употреблялъ инструментъ, въ которомъ вовсе не соблюдается горизонтальность круга при кренѣ судна, но несмотря на это, опытный наблюдатель находитъ и его удовлетворительнымъ и полезнымъ для морскихъ наблюденій. — Мы должны однакоже сказать, что могутъ быть случаи, въ которыхъ кренъ судна и происходящая отъ того негоризонтальность круга инструмента, произведетъ по-

грѣшность въ пеленгѣ около градуса. Чтобы уменьшить эту погрѣшность, пеленгаторъ сдѣланъ въ баксами, и это желаніе большей точности сдѣлало его сложнымъ, а отъ того и дорогимъ, но не уменьшило его достоинствъ и пользы.—Если можно пренебречь погрѣшностію до одного градуса, то для всеобщаго употребленія, можно отдать преимущество пеленгатору простѣйшаго устройства, и за тѣмъ сложный пеленгаторъ, по одной только дороговизнѣ, не вводить во всеобщее употребленіе.

Замѣтимъ, что нерѣдко пеленгаторъ, того или другаго устройства, бываетъ весьма необходимымъ, и можемъ подтвердить это: въ 1848 году, на одномъ изъ пароходовъ, надобно было опредѣлить свое мѣсто на ходу, когда всѣ предметы были заслонены трубою, мостикомъ и кожухами отъ мѣстъ, гдѣ можно поставить пель-компасъ. Въ этомъ случаѣ пеленгаторъ, установленный на мостикѣ, куда нельзя было поставить пель-компаса, вполне удовлетворилъ желанію.—Обратимъ вниманіе на то, что центръ пеленгатора и знакъ, по которому устанавливается нуль дѣленія пеленгатора по длинѣ судна, должны находиться или на самой діаметральной плоскости или на линіи, ей параллельной; малѣйшая неточность въ этомъ, по близости разстоянія инструмента и знака, можетъ произвести значительную ошибку въ пеленгѣ.

При этомъ случаѣ невольно удивляемся, что такой простой, удобный и полезный инструментъ, какъ употребляемый адмираломъ *Θ. П. Литке*, мало разпространенъ между нашими мореплавателями и не вошелъ еще въ списокъ необходимыхъ инструментовъ для моряка. Кроме главной цѣли, для которой придуманъ такой инструментъ, и о которой мы говорили выше, этотъ приборъ можетъ доставить моряку еще другія выгоды: во-первыхъ, помощію его узнается пеленгъ по тому компасу, по которому правимъ; во-вторыхъ, простой и малосложный его штативъ, имѣя у себя вилки для принятія и держанія зрительной трубы, доставить большое удобство при разсмотрѣніи отдаленныхъ предметовъ. Ежели неточность,

происходящая отъ негоризонтальности круга инструмента, составляетъ, какъ кажется, его недостатокъ, то посредствомъ весьма маленькой таблички, въ которой, при извѣстномъ кренѣ судна и отсчетѣ на инструментѣ угла, можемъ опредѣлить поправку угла или приведеніе угла къ горизонту, легко совершенно уничтожить и этотъ недостатокъ инструмента, при всей его простотѣ и удобствѣ.

Въ заключеніе Г. Д. Кузнецовъ говоритъ о сложности штатива.—Г. Сидеснеръ, дѣлая пеленгаторъ для употребленія на шкунѣ, заказалъ штативъ съ домкратомъ, собственно съ тою цѣлю, чтобы перевалъ гика не заставлялъ часто убирать и снова устанавливать пеленгаторъ, а его можно ставить и на простой трехъ—ножникъ, конечно покрѣпче обыкновенныхъ пель-компасныхъ штативовъ.

А. ЗЕЛЕНОЙ (бывшій морякъ).

О Германскомъ военномъ флотѣ. Въ продолженіи уже нѣсколькихъ лѣтъ, особенно же въ послѣднемъ году, много было писано въ Германіи въ газетахъ, журналахъ и отдѣльныхъ брошюрахъ, о возможности и необходимости созданія военнаго флота для Германіи. Прусскій Принцъ Адальбертъ также печатно сообщилъ свое мнѣніе объ этомъ важномъ, въ его глазахъ, предметѣ. Для осуществленія этой общей потребности, учрежденъ уже Морской Комитетъ съ особымъ морскимъ капиталомъ, и выстроены уже нѣсколько канонерскихъ лодокъ. Въ Гамбургѣ выходитъ, съ недавняго времени, для той же цѣли, морская газета.

Гамбургскій морской конгрессъ предполагаетъ, на первое время, имѣть слѣдующій военный флотъ:

12 парусныхъ фрегатовъ, изъ коихъ *восемь* 60 пуш. и *четыре* 40 пуш., 12 паровыхъ фрегатовъ, изъ коихъ *шесть* съ подводными винтами въ 500 силъ и 1500 тонновъ каждый и *шесть* съ колесами отъ 300 до 400 силъ и отъ 900

до 1200 тоннъ каждый, и наконецъ около ста канонерскихъ лодокъ.

Цѣль этого первоначальнаго флота, на устройство и содержаніе котораго съ 9,140 человекъ команды, требуется 10.250.000 талеровъ единовременно, и 3.620.000 талеровъ ежегодно, состоитъ: 1) въ занятіи постовъ въ тѣхъ водахъ, гдѣ Германская торговля и Германцы вообще нуждаются въ покровительствѣ; 2) въ поддержаніи дипломатическихъ переговоровъ, перевозкѣ дипломатовъ и проч. и 3) въ обученіи офицеровъ и командъ.

Одна изъ нѣмецкихъ газетъ представляетъ слѣдующую таблицу о числѣ купеческихъ флотовъ во всѣхъ Германскихъ державахъ:

Къ началу 1848 года всѣхъ судовъ было 6806=896.401 тоннъ, и 45.000. моряковъ.

Шлезвигъ-Гольштейнъ, судовъ 2,795,	тонновъ 109.249
Австрія * —	1,501 — 219.718
Пруссія —	840 — 245.580
Ганноверъ. —	608 — 59.364
Мекленбургъ —	335 — 73.750
Гамбургъ —	249 — 67.853
Бременъ —	246 — 91.390
Ольденбургъ —	104 — 15.434
Любекъ —	68 — 14.073

Изъ всего нами до сихъ поръ читаннаго по этому предмету, болѣе всего заслуживаетъ вниманія журнальная статья, содержаніе которой—для лучшаго ознакомленія—мы здѣсь выписываемъ. Вотъ содержаніе каждой главы этой статьи:

Глава I. Морское значеніе и морскіе интересы Германіи; ихъ запущеніе въ сравненіи съ другими народами; нынѣшнее положеніе Германіи; причины, побуждающія

* Намъ положительно извѣстно, что матросы и шкипера Австрійскаго торговаго мореплаванія большею частію Славяне и отчасти Италіянцы, и морской командный языкъ вообще Италіянскій.

къ созданію флота; убѣдительные примѣры, какіе къ тому представляетъ исторія.

Глава II. Имѣетъ ли Германія всѣ данныя для созданія военнаго флота? представляютъ ли берега ея удобныя военныя гавани, или, по крайней мѣрѣ, возможность устроить ихъ?

Глава III. Имѣетъ ли Германія, для созданія флота, нужные матеріалы? имѣетъ ли она достаточно корабельнаго лѣса? въ какой степени созданіе и содержаніе флота подействуетъ на Германскую промышленность?

Глава IV. Имѣетъ ли береговое народонаселеніе Германіи и ея торговое мореходство достаточно способныхъ людей для укомплектованія будущаго флота и управленія имъ?

Глава V. Будетъ ли Германія въ состояніи удѣлить необходимыя денежныя суммы для учрежденія и содержанія флота? принесутъ ли эти предвидимыя огромныя издержки дѣйствительно соотвѣтственную пользу?

Глава VI. Что успѣла сдѣлать Германія для основанія флота съ тѣхъ поръ, какъ началась война съ Даніею?

Р. Ч—ъ.

Англійская полярная экспедиція. 26 пуш. фрегатъ Сѣверная звѣзда (North Star), находящійся въ Ширнескомъ бассейнѣ, для постановленія мачтъ, будетъ скоро введенъ въ докъ, для прочѣйшей обшивки и другихъ приспособленій для полярной экспедиціи. Судно это возметъ полный грузъ провизіи для двухъ судовъ Сэра Джемса Росса, находящихся въ Бафиновомъ заливѣ, чтобы доставить имъ возможность продолжать поиски Сэра Джона Франклина. Приготовленіемъ этого судна спѣшатъ чрезвычайно. Если Сѣверная звѣзда не встрѣтитъ Росса, то придется ему самому отослать, къ концу осени, одно изъ своихъ судовъ въ Англію, къ очевидной опасности своего спутника, и къ вѣроятной неудачѣ цѣли экспедиціи, особенно если Франклинъ достигъ уже Баррова пролива.

Береговые сигналы для судовъ. (См. Т. II стр. 152).
Тринити-Хаузъ предпринялъ намѣреніе устроить при Зюйдъ-Форландскомъ маякѣ приборъ, производящій рѣзкіе звуки для означенія опаснаго мѣста на морѣ, по привлеченному способу г. Уэллса. Приборъ этотъ переносный и состоитъ изъ цилиндра, снабженнаго поршевымъ штокомъ, маховымъ и зубчатымъ колесами и рукояткой для поднятія поршня, накачивающаго воздухъ и производящаго звуки.

Въ половинѣ минувшаго февраля, для лучшаго испытанія дѣйствій этого прибора, дѣланы были опыты въ разныхъ мѣстахъ близъ маяка. Для испытанія же силы прибора, было послано небольшое судно къ Саутъ-Сандъ-Хедскому (South Sand Head) пловучему маяку, около 4 миль отъ берега. Считая это разстояніе достаточнымъ для слышимости звуковъ прибора, испытатели, находясь на самомъ пловучемъ маякѣ, весьма ясно слышали дѣйствіе прибора, къ совершенному ихъ удовольствію.

Артиллерія на паровыхъ судахъ въ Англіи. Недавно издано въ Англіи слѣдующее постановленіе касательно артиллеріи для военныхъ паровыхъ судовъ.

1.) Всѣ 8 и 10 дюймовыя пушки, находящіяся на верхнемъ декѣ паровыхъ судовъ могутъ быть поставлены на станкахъ съ колесами или безъ оныхъ.

2.) 56 фунт. орудія не будутъ больше употребляться ни на одномъ изъ паровыхъ судовъ, исключая «Terrible», котораго особенное скрѣпленіе въ носовой и кормовой частяхъ, а также и самой палубы допускаютъ носить орудія этого калибра. Артиллерія Бленгейма, Аякса, Единбурга и Гога измѣнена въ слѣдующую: въ нижнемъ декѣ: двадцать восемь 32 фунт. орудій, вѣсомъ по 56 центн.; въ среднемъ декѣ: двадцать шесть 8 дюймовыхъ орудій, вѣсомъ по 52 центн.; на верхней палубѣ девъ поворотныхъ 68 фунтовыхъ пушки вѣсомъ по 95 центн., и четыре 10 дюйм., вѣсомъ по 85 центн. Артиллерія Эротаса, Форта, Гораціо и Сихорса перемѣнена въ слѣдую-

шую: въ среднемъ декѣ: *восемь* 32 фунт. орудій по 56 центи. и *двенадцать* 8 дюйм. пуш. по 52 центи. На *палубѣ* *два* поворотныя 68 фунт. пушки по 87 центи. и *два* 10 дюйм., по 85 центнеровъ.

Мистраль. Статья въ Морскомъ Сборникѣ (Т. II стр. 150): «необыкновенныя зимы въ Средиземномъ морѣ,» оканчивающаяся словами: *а кто не слыхалъ о штормахъ въ Лионскомъ заливѣ?* пробудила во мнѣ воспоминаніе объ одномъ изъ такихъ штормовъ Лионскаго залива, называемомъ «мистраль (Mistral, Mistraou, Maëstral).»

Мистраль дуетъ временно въ зимніе мѣсяцы съ жестокою силою отъ NW, на пространствѣ отъ Пиринеевъ до устьевъ рѣки Варъ. При необычайной свирѣпости своей, онъ, подобно борѣ, сопровождается стужею и сухостью; силою своею производитъ опустошенія въ садахъ, а измѣненіемъ нормальной температуры воздуха, дѣйствуетъ губительно на растенія; въ короткое время осушая грязь, разносить ее повсемѣстно пылью. По послѣднему свойству мистраля, прибрежные жители Лионскаго залива называютъ его также *Sèche-boue*.

Во время переѣзда моего въ Январѣ 1844 года, на пароходѣ Амстердамъ *, изъ Алжира въ Марсель, мнѣ показалось весьма страннымъ, почему, вмѣсто прямого пути, пароходъ, не взирая на попутный вѣтръ, правилъ по направленію островка Кабрера (пріобрѣтшаго столь грустную извѣстность въ послѣднюю Наполеоновскую войну съ Испанцами, по жестокому содержанію на немъ плѣнныхъ Французовъ), лежащаго по южную сторону острова Маіорки. Я обратился съ вопросомъ объ этомъ къ шкиперу парохода..... «А мистраль!» возразилъ онъ мнѣ какъ бы удивляясь моему вопросу.» У насъ здѣсь общее прави-

* Въ эпоху описываемаго мною случая, пароходы Амстердамъ и Тамъ совершали плаваніе: лѣтомъ между Кронштатомъ и Гавромъ, а зимою—между Алжиромъ и Марселемъ.

ло—изъ опасенія встрѣтить противный и жестокий штормъ отъ NW,—держать сперва къ островамъ Балеарскимъ, отъ тудакъ мысу Крё (Сар-Сгеух),—оконечности Пиринейскаго хребта, а потомъ уже въ Марсель. Въ противномъ случаѣ, прибавилъ онъ» идучи туда изъ Алжира прямымъ курсомъ, и внезапно встрѣтивъ мистраль, даже близко отъ самаго входа въ Марсель, какъ разъ унесетъ къ островамъ Корсикѣ или Сардиніи.» Однакожь на нашемъ переходѣ эта предосторожность оказалось напрасною: мы спокойно прибыли въ Марсель.

Отсюда я имѣлъ намѣреніе на другой день отправиться на Испанскомъ пароходѣ въ Барселону. Но въ ночь засвирѣлъ мистраль—и разстроилъ мое предположеніе. Съ разсвѣтомъ не только пароходъ, на которомъ я взялъ для себя мѣсто, и которому дувшій штормъ былъ противный, былъ принужденъ оставаться,—но даже и тѣ пароходы, которыми этотъ вѣтръ, для плаванія въ Италію, Мальту и пр., былъ попутный, не отважились выйти въ море. Оставаясь въ невольномъ бездѣйствіи, пассажиры всѣхъ пароходовъ каждое утро встрѣчались въ гавани, и безъ надежды отправиться въ тотъ день въ море, возвращались въ городъ. Такъ продолжалось цѣлую недѣлю, въ теченіе которой всѣ суда, стоявшія въ закрытой гавани, со спущенными реями и брамъ-стенгами, были въ безпрестанной опасности—столкнуться другъ съ другомъ. Тутъ-то я могъ постигнуть, какой опасности подвергаются суда, застигнутыя мистралемъ въ морѣ! И дѣйствительно, послѣ я узналъ изъ газетъ, что Французской пароходъ, вышедшій изъ Марселя въ день моего прибытія туда, на пути въ Корсику, былъ выброшенъ на берегъ этого острова, близъ Аяччіо.

На шестыя сутки мистраль наконецъ сталъ стихать и Сардинскій пароходъ первымъ тогда же вышелъ изъ Марсельской гавани въ Геную.

А. В.

Смертоубійство на купеческомъ суднѣ. Чилійское судно *Adelina* (шкиперъ *Alva*), коего экипажъ былъ составленъ изъ разнаго сброда: Перувіянцовъ, Американцевъ Соединенныхъ Штатовъ, Англичанъ, Ирландцевъ и др., шелъ изъ Калифорніи въ Китай, для промѣна тамъ нѣсколькихъ боченковъ золотого песку, составлявшихъ цѣнность 300.000 долларовъ (около 1.625.000 франковъ) на шелковыя матеріи.

На этомъ суднѣ находился Американецъ Кукъ съ женою и служанкою. Большая часть перевозимаго золота принадлежала ему. Когда судно дошло до высоты Сандвичевыхъ острововъ, трое Перувіянцевъ въ ночь на 3 Октября прошлаго года умертвили боцмана, шкипера и г. Кука; жену же его, служанку и пассажира г. Макъ Нолли, Ирландца, заперли въ каюту.

Г. Макъ Нолли, условившись предварительно съ плотникомъ, предложилъ тремъ Перувіянцамъ отпустить его, плотника и двухъ женщинъ на гребномъ суднѣ, съ нужными припасами, для достиженія острова Оагу. Злодѣи, по видимому, на это согласились, но въ тотъ же самый день 3 Октября, воспользовавшись минутой, когда г. Макъ Нолли не остерегался, они его схватили, связали и бросили за бортъ, бросивъ также въ море шнуровыя книги и другія бумаги; золото же раздѣлили между всѣми матросами, принудивъ самыхъ совѣстливыхъ, даже и плотника, принять часть добычи, которая приходилась на ихъ долю. Послѣ всего этого началась попойка. Экипажъ, сильно опьянѣвъ, заснулъ мертвымъ сномъ; этой то минуты дождался плотникъ. Топоромъ онъ разрубилъ головы тремъ Перувіянцамъ, а послѣ, безъ труда, успѣлъ привести остальныхъ въ должное повиновеніе.

Двое Англійскихъ юнговъ довели судно благополучно до Сандвичевыхъ острововъ. Отважный плотникъ, по прозванію Шмитъ, Голланецъ изъ Роттердама, сдалъ въ Голландію все золото Англійскому генеральному консулу, въ

домъ котораго господа Кукъ и ея служанка нашли самое радушиное гостепріимство.

Циркуляръ начальствующаго эскадрою Соединенныхъ Штатовъ въ Тихомъ Океанѣ своимъ капитанамъ. Вслѣдствіе частыхъ бунтовъ и преступленій, случающихся на судахъ, нагруженныхъ золотомъ, командоръ Джонсъ (Th. Ar. C. Jones), начальствующій эскадрою въ Тихомъ Океанѣ, предписываетъ всѣмъ командирамъ военныхъ судовъ Соединенныхъ Штатовъ усугубить вниманіе, при встрѣчѣ съ купеческими судами, на экипажъ и грузъ, сообразно съ законами въ открытомъ морѣ. Если судно окажется подозрительнымъ, то имъ должно остановить его и узнать, тотъ ли командиръ на немъ, съ которымъ оно вышло изъ порта и туда ли держать путь свой; и если на какомъ бы то ни было изъ судовъ дисциплина будетъ нарушена, то вмѣняется имъ въ обязанность привести ихъ въ повиновеніе своему капитану, а бунтовщиковъ, съ согласія капитана, брать подъ арестъ. Если встрѣтится надобность отослать судно въ портъ, то препроводить вмѣстѣ съ ними письмо къ консулу той націи, къ которой они принадлежатъ; Американскіе же суда отводить въ Санъ-Франциско.

Крушеніе Англійскаго Вестъ-Индскаго почтоваго парохода Forth. Пароходъ Forth, построенный въ Лондонѣ въ 1841 г., величиною 1847 тоннъ и 450' силъ и совершившій 16 удачныхъ рейсовъ въ Вестъ-Индію, Мексику и пр., по послѣднимъ извѣстіямъ, разбился на переходѣ изъ Гаванцы въ Вера-Крузъ на скалахъ Alacranes. Пассажиры и команда спасены.

Крушеніе Англійскаго военнаго шлюпа Scout. Шлюпъ Скаутъ, командиръ Джонстонъ, при входѣ въ рѣку Минъ 15/27 Ноября 1848 г., ударился о скалу и тотчасъ же сойдя на глубину, затонулъ; экипажъ спасенъ. Командиръ винтового шлюпа Медея, комендоръ Месонъ, узнавъ объ этомъ несчастіи въ Амоѣ, прибылъ съ брикомъ Колумбинъ на помощь Скауту. Послѣднія извѣстія изъ Мина удостоверяютъ, что шлюпъ легко можетъ быть поднятъ.

Крушеніе барка Флоридіанъ. Пишутъ изъ Гарвича, что, во время страшнаго шторма съ густымъ снѣгомъ, баркъ Флоридіанъ въ 500 тоннъ, нанятый Германскою компаніею и отправленный изъ Антверпена въ Нью-Йоркъ съ 180 Германскими переселенцами, разбился совершенно на Лонгъ-Сандской мели. При самомъ началѣ бѣдствія, перегруженные шлюпки были залиты, и за исключеніемъ 4 человекъ, спасшихся на обломкахъ рангоута, всѣ погибли, въ томъ числѣ 50 женщинъ и 30 дѣтей.

Замѣчанная ошибка. По отпечатаніи статьи: Другой приемъ графическаго способа опредѣленія мѣста на морѣ, въ оригиналѣ этой статьи замѣчены нѣкоторыя ошибки, именно: на стр. 192 вмѣсто $S=49^{\circ} 55' 55", 5$, должно быть $S=49^{\circ} 55' 25", 5$; вмѣсто $L \sin (S-\delta)=9, 67931$ должно быть $L \sin (S-\delta)=9, 67951$ и др., на стр. 195 вмѣсто $S=54^{\circ} 11' 58", 5$ должно быть $S=54^{\circ} 11' 28", 5$.

Отъ этихъ главныхъ ошибокъ почти всѣ цифры приѣровъ измѣнятся, но ходъ дѣла нисколько не перемѣнится, а потому указанныя ошибки мало вредятъ статьѣ и даже можно бы объ нихъ умолчать; но желая избавить читателей отъ недоумѣнія при встрѣчѣ этихъ ошибокъ, считаемъ полезнымъ предупредить объ нихъ.

6. 6.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель, Генералъ-Адъютантъ Литке.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Въ предъидущемъ номерѣ (№ 3) Морскаго Сборника вкрались ошибки, которыя Редакція проситъ г.г. подписчиковъ своихъ исправить.

На страницѣ 199 въ 10 строкѣ съ верху: вмѣсто: 1848, читай: 1847.

— — 205 въ 14 — съ низу: вмѣсто: разныхъ военныхъ судовъ,
читай: различныхъ вольныхъ судовъ.

— — 213 въ 11 — съ низу: вмѣсто 30 августа, читай 11 апрѣля.

— — 215 въ 12 — съ верху: вмѣсто: Св. Анны 2 степени,
читай: Св. Анны 3 степени.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Въ Морской Типографіи.

=

1849.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

ТОМЪ II.

№ 4.

АПРѢЛЬ.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФІИ.

=
1849.

THE
JOURNAL OF THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

Volume 100, Part 1

1970

ЗАМѢЧАНІЯ НА СТАТЬЮ:

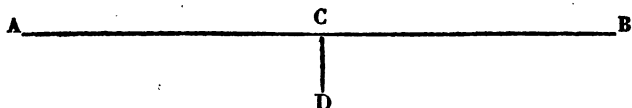
ОБЪ УСТРОЙСТВЪ И РАСПОЛОЖЕНІИ ПУШЕЧНЫХЪ ЦАПФЪ.

Въ Февральской книжкѣ Морскаго Сборника за текущій годъ, возбужденъ весьма давній артиллерійскій вопросъ о наилучшемъ расположеніи цапфъ у орудій. Въ самомъ началѣ статьи, авторъ наводитъ читателя на мысль, будто вопросъ этотъ, какъ онъ ни важенъ, до сихъ поръ ни кѣмъ еще не былъ изслѣдованъ надлежащимъ образомъ; далѣе говоритъ, что у нашихъ морскихъ орудій, ось цапфъ находится,—у однихъ въ одной плоскости съ нижнею стѣною канала, у другихъ—на серединѣ между осью и нижнею стѣною канала, и что я, нижеподписавшійся, будто бы *первый посовѣтовалъ* располагать цапфы на самой оси орудія; наконецъ предлагаетъ доказательства о томъ, что такое расположеніе цапфъ не только полезно, но даже необходимо.

Послѣ того, что сказано мною о наилучшемъ расположеніи цапфъ въ двухъ книгахъ (*Практ. Морск. Артил. стр. 17 и Наука Морск. Артил. стр. 345*) было бы излишнимъ объяснять здѣсь, въ чемъ именно несогласенъ я съ авторомъ; но какъ *совѣтъ* располагать ось цапфъ сколь возможно ближе къ оси орудія или даже на самой оси, подать не мною первымъ,—честь эта принадлежитъ другимъ,—то и не бесполезно будетъ изложить здѣсь, по видимому, забытыя или не всѣмъ извѣстныя указанія и изслѣдованія по этому предмету, хотя нѣкоторыхъ изъ извѣстныхъ писателей. Читателямъ Морскаго Сборника

любопытно будетъ взглянуть на постепенное развитіе и современное состояніе разсматриваемаго вопроса, желающіе могутъ, при этомъ случаѣ, повѣрить свои выводы и заключенія.

Безпокойное и вредное для станка движеніе казенной части орудія, извѣстное подъ именемъ *всбрасыванія*, съ давнихъ поръ обращаетъ вниманіе артиллеристовъ на необходимость располагать цапфы такимъ образомъ, чтобы всбрасываніе было по возможности наименьшее. Извѣстный артиллерійскій писатель, Мюллеръ, а за нимъ Тексіе, Норбекъ и Морла,—слѣдующимъ образомъ доказываютъ это движеніе:



«Положимъ, говоритъ Мюллеръ, что АВ представляетъ ось канала, CD—разстояніе этой оси отъ оси цапфъ. Упругая пороховая сила, въ моментъ своего развитія, дѣйствуетъ на казенную часть А и производитъ откатъ; но какъ орудіе удерживается на станкѣ помощію цапфъ, то оно и сопротивляется этимъ дѣйствию вокругъ точки D, а казенная часть, въ то же время, сильно нажимаетъ клинъ и подкладку, и, по упругости этихъ тѣлъ, отскакиваетъ и снова на нихъ падаетъ. Такимъ образомъ орудіе приобретаетъ движеніе вокругъ точки D, и, ударами своими, выбиваетъ клинъ, и иногда такъ сильно потрясаетъ станокъ, что онъ отъ того ломается.»

Вникая въ законъ этого движенія, нельзя не замѣтить, что, по мѣрѣ сближенія оси цапфъ съ осью орудія, всбрасываніе должно уменьшаться, а откатъ орудія увеличиваться; но какъ излишній откатъ, особенно въ полевыхъ орудіяхъ, менѣе вреденъ, то это и заставило Грибовала приблизить ось цапфъ у полевыхъ орудій къ оси канала на $\frac{1}{12}$ діаметра ядра.

Французскаго флота капитанъ Монжери, въ изданныхъ мною, въ 1832 году, въ русскомъ переводѣ, *Исслѣдованіяхъ Артиллерійскаго Искусства на морѣ* (стр. 215), говорятъ, что одна изъ причинъ, по которымъ Грибоваль, авторъ преобразованія 1765 года, не расположилъ ось цапфъ на оси канала, было желаніе избѣжать тѣхъ неудобствъ, что ежели цапфы, по ошибочной отдѣлкѣ орудія, будутъ выше послѣдней оси, то казенная часть станетъ подпрыгивать при каждомъ выстрѣлѣ, даже и безъ противодѣйствія находящихся подъ нею вещей, и присовокупляетъ, что Грибоваль почиталъ это неудобство весьма вреднымъ для орудія, не потому единственно, что оно получаетъ кривизну, но также и по причинѣ ударовъ ядра въ стѣны канала, которые при такомъ положеніи цапфъ бываютъ сильнѣе и чаще.

Въ опроверженіе этого мнѣнія, капитанъ Монжери говоритъ, что одного противодѣйствія воспламененныхъ газовъ, стремящихся изъ запала, достаточно, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, для уничтоженія дѣйствія, происходящаго отъ положенія оси цапфъ выше оси канала, и что сила выбрасыванія зависитъ отъ разстоянія между упомянутыми осями, отъ отверстія запала, болѣе или менѣе значительнаго, и можетъ быть опредѣлена не иначе, какъ опытами. «Впрочемъ, присовокупляетъ Монжери, нѣкоторыя сотрясенія, когда они незначительны, не такъ еще важны, чтобы стоило заниматься мелочными средствами къ устраненію подобныхъ неудобствъ; но я согласенъ, что полезнѣе будетъ, ежели казенная часть, въ первый моментъ своего движенія устремится внизъ, нежели вверхъ, потому что винтъ или клинъ противодѣйствуютъ этому движенію, и прежде, чѣмъ орудіе отразится въ противоположную сторону, снарядъ, вѣроятно, успѣетъ вылетѣть изъ канала.»

Послѣднія слова показываютъ, что Монжери, писавшій спустя 50 лѣтъ послѣ Грибоваля (1816), не имѣлъ въ то время яснаго понятія о наилучшемъ расположеніи цапфъ, хотя и склонялся болѣе къ тому убѣжденію, что ось

цапфъ, должна быть, если не на самой оси орудія, то сколько возможно ближе къ ней.

За то, въ самое то время, когда Грибоваль, поднимая цапфы у предложенныхъ имъ полевыхъ пушекъ, опасался расположить эти части въ одной горизонтальной плоскости съ осью орудія, въ Россіи были уже гаубицы и единороги, у коихъ ось цапфъ находилась на самой оси канала. Современникъ Грибовала, Вельяшевъ—Волынцовъ, въ изданныхъ въ 1767 году *Артиллерійскихъ предложеній*хъ не прошелъ молчаніемъ важный предметъ о наилучшемъ расположеніи цапфъ.

«Цапфы у пушекъ, гаубицъ и единороговъ, говоритъ онъ, дѣлаются, чтобъ они были около точки равновѣсія, такъ чтобы находящаяся между ими и дуломъ часть была легче другой части орудія, которое мѣсто у пушекъ придется, считая отъ казны оной, около $\frac{4}{9}$ всей длины ея; ежелижъ сдѣлаютъ ихъ близко къ дулу, то казенную часть, для тяжести оной, подымать будетъ неспособно, да и отъ выстрѣловъ, по причинѣ оной же, станокъ ломаться будетъ; ежелижъ цапфы сдѣлаютъ ближе къ казенной части, то дульная часть будетъ всегда перевѣшивать, и орудіе горизонтально поставлено быть не можетъ; когда же цапфы сдѣлаютъ на самой точкѣ равновѣсія, то орудіе будетъ лежать прямо и поднимать можно оное легко; только при стрѣльбѣ, отъ движенія ядра, будетъ оно наклоняться къ низу, отъ чего выстрѣлы вѣрны быть не могутъ, для чего ихъ и въ томъ мѣстѣ дѣлать не способно.» (стр. 53).

Здѣсь ни слова не упоминается о положеніи цапфъ въ отношеніи къ оси орудія, но на чертежахъ, представляющихъ правила черченія тогдашнихъ гаубицъ и единороговъ, ось цапфъ показана на самой оси орудій, какъ оно дѣйствительно и было.

Отъ чего г. Вельяшевъ, говоря съ такими подробностями о наилучшемъ расположеніи цапфъ, ни слова не сказалъ о положеніи ихъ въ отношеніи къ оси канала, —рѣшить трудно. Отъ того ли, что въ его время, въ

Россіи, вопросъ этотъ не подлежалъ никакому спору и авторъ, вообще не словоохотливый, пожалѣлъ тратить на то время, или онъ упустилъ этотъ предметъ изъ виду по недосмотру? Первое кажется тѣмъ болѣе вѣроятнымъ, что съ того времени и до сихъ поръ у единороговъ ось цапфъ располагается въ одной плоскости съ осью канала, и въ этомъ, при всей относительной легкости орудій, никакого неудобства не оказывается.

Послѣ г. Вельяшева—Волынцова, слѣдовало бы упомянуть объ извѣстномъ сочиненіи Корнибера *Manuel du canonnier marin, etc.*, напечатанномъ въ первый разъ въ 1801 году; но этого изданія у меня теперь нѣтъ подъ рукою, и мнѣнія Полковника Корнибера о наилучшемъ расположеніи цапфъ я не помню, а въ новомъ изданіи, вышедшемъ въ 1831 году, повторено слово въ слово сказанное Мишелемъ, въ словѣ *нереѣсъ* (*Prépondérance*), о чемъ скажу въ своемъ мѣстѣ.

Гасенди (*Aide-mémoire*, 1809), не входя ни въ какія разсужденія относительно наилучшаго расположенія цапфъ, приводитъ голословно, что верхъ цапфъ находится въ одной плоскости съ осью орудія, а ось на $\frac{1}{12}$ кал. ниже оси канала у полевыхъ пушекъ, и на 6 лин. выше той же оси у гаубицъ (стр. 503). Въ другомъ мѣстѣ (стр. 728), онъ говоритъ, что у первыхъ пушекъ ось цапфъ находилась ниже оси орудія и что то-же самое было и въ его время (1809). Изъ этого видно, что послѣ Грибоваля, который, какъ выше замѣчено, опасался поднять ось цапфъ до самой оси орудія, мнѣніе по этому предмету, во французской артиллеріи, перемѣнилось; неизвѣстно только, оказывалось ли какое-либо вредное вліяніе на лафетъ и самое орудіе при расположеніи оси цапфъ выше оси орудія.

Послѣ Гасенди, въ хронологическомъ порядкѣ, слѣдуетъ упомянуть о Гогелѣ и Декерѣ.

Говоря о цапфахъ, Гогель также не входитъ ни въ какія разсужденія, почему эти части устроены такъ, а не иначе; онъ только изображаетъ ихъ въ томъ видѣ, въ

закомъ они въ это время находились. Поступая такимъ образомъ, онъ ограничился слѣдующими словами относительно наилучшаго расположенія цапфъ (*Основанія Артиллерійской и Понтонной науки, 1816, стр. 16*):

«Цапфы у пушекъ и единороговъ располагаются такъ, чтобы казенная часть орудія имѣла противъ дульной нѣкоторый перевѣсъ, дабы дуло орудія, при выстрѣлѣ, отъ тяжести ядра, или гранаты, и дѣйствія пороховой силы, не наклонилось внизъ. Центръ цапфъ полагается у насъ на разстояніи 0,44 до 0,46 длины орудія, отъ тарелы къ дулу; въ разсужденіи же оси канала оный дѣлается у иныхъ орудій на средней, у другихъ на нижней линіи канала, а большею частію между осью орудія и нижнею линіею канала.»

Но почему у иныхъ такъ, у другихъ иначе и какое положеніе лучше,—объ этомъ *Основанія науки* не говорятъ ни слова. По крайнѣй мѣрѣ для насъ важно то, что въ 1816 году, въ нашей сухопутной артиллеріи были орудія, именно 1 пуд. единороги, у коихъ ось цапфъ располагалась на оси орудія, или, какъ говоритъ Гогель, на средней линіи канала.

Въ тотъ самый годъ, когда вышла у насъ въ свѣтъ помянутая книга Гогеля, въ Берлинѣ было напечатано извѣстное въ Пруссіи и во всей Германіи сочиненіе Декера: *Artillerie für alle Waffen*. Здѣсь весьма любопытно будетъ сблизить мнѣнія объ одномъ и томъ же предметѣ двухъ современниковъ, жившихъ въ сосѣднихъ странахъ.

«Такъ какъ цапфы, говоритъ Декеръ, служатъ опорными точками на станкѣ, то орудіе имѣло бы болѣе свободное вращательное движеніе на этой своего рода оси, еслибъ они были расположены въ самомъ центрѣ тяжести; но такое положеніе цапфъ представляетъ то неудобство, что орудіе получаетъ при выстрѣлѣ сильное сотрясеніе, чрезъ что можетъ даже выскакивать изъ гнѣздъ станка, и откатъ значительно увеличивается.

«По этой причинѣ принуждены располагать цапфы нѣ

сколько впереди центра тяжести, чрезъ что казенная часть дѣлается нѣсколько тяжеле дульной. По мнѣнію Рувруа, перевѣсъ этотъ долженъ составлять отъ $\frac{1}{40}$ до $\frac{1}{20}$ всего вѣса орудія.

«На основаніи этого правила опредѣлено положеніе оси цапфъ въ отношеніи центра тяжести орудія. Еслибъ казенная часть была слишкомъ тяжела, то трудно было бы дѣйствовать подъемнымъ винтомъ во время прицѣливанія; напротивъ того, ежели дульная часть будетъ перевѣшивать казенную, то она, при выстрѣлѣ, станетъ уклоняться внизъ, что было бы неудобно.

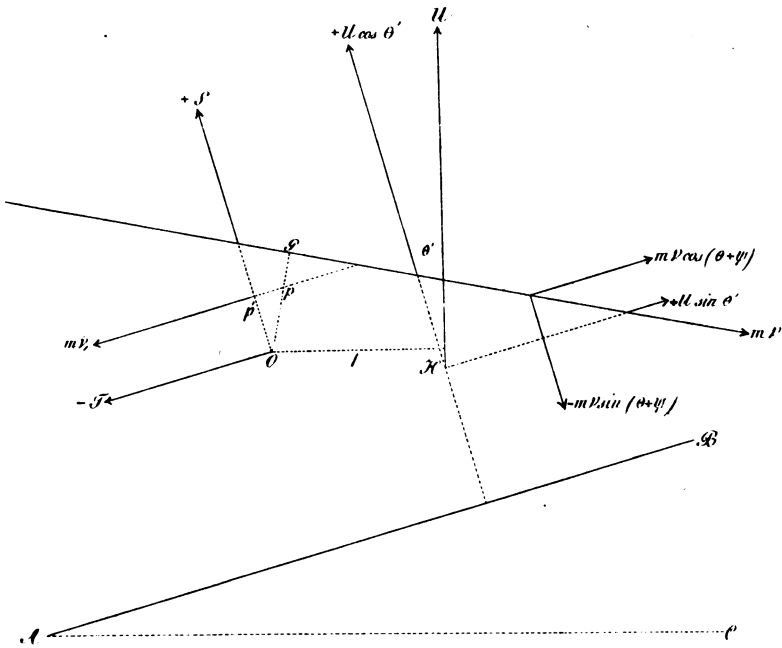
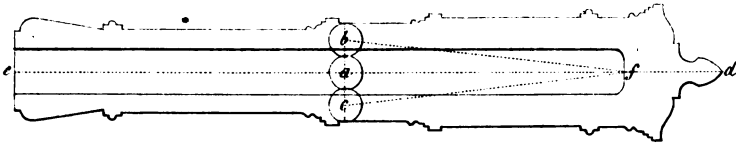
«Въ Прусской артиллеріи ось цапфъ расположена на $\frac{1}{2}$ кал. ниже оси канала съ тою цѣлю, чтобы доставить орудію болѣе вазвышенія надъ лафетомъ, увеличить, стало-быть, уголъ склоненія и прочіе соединить самыя цапфы съ тѣломъ орудія. Не смотря на то, новѣйшіе артиллеристы оуждаютъ такое расположеніе цапфъ и полагаютъ, что гораздо полезнѣе помѣщать ихъ ось даже на самой оси орудія, для того чтобы избѣжать уклоненія орудія внизъ и слишкомъ сильныхъ сотрясеній или ударовъ при выстрѣлѣ, вредныхъ для лафета,—неудобствъ, кои, по ихъ мнѣнію, происходятъ отъ нынѣшняго (1816) расположенія цапфъ.»

Изъ русскихъ писателей Маркевичъ первый обстоятельно разсмотрѣлъ вопросъ о наилучшемъ расположеніи цапфъ. Чувствуя болѣе или менѣе значительныя пробѣлы по этому предмету во всѣхъ прежнихъ сочиненіяхъ, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ, онъ обставилъ вопросъ всѣми необходимыми данными, и основываясь на началахъ науки, заключилъ, что ось цапфъ должна находиться на самой оси орудія или сколь возможно ближе къ ней. Довѣдательства его заключаются въ слѣдующемъ:

Объяснивъ, въ какомъ мѣстѣ цапфы должны находиться въ отношеніи къ центру тяжести орудія, Маркевичъ переходитъ къ другой части вопроса:

«Относительно до высоты цапфъ, то ежели центръ оныхъ будетъ слишкомъ высоко поставленъ, наприкладъ

близко къ верху орудія, какъ b показываетъ, то орудіе ляжетъ глубоко въ лафетъ и при прицѣлѣ мало можно будетъ его возвышать и понижать, ибо лафетныя подушки станутъ ему въ томъ препятствовать. Если же въ отвращеніе сего сдѣлать лафетныя станины шире, то онѣ скорѣе будутъ раскалываться, притомъ лафетъ сдѣлается тяжеле; сверхъ того, при стрѣляніи чрезъ валъ или сквозь амбразуру, лафетъ будетъ много открытъ непріятелю. Къ тому же, поелику упругіе пороховые газы дѣйствуютъ всегда на дно орудія, стараяся его подавать назадъ по направленію fd , то симъ своимъ дѣйствіемъ и станутъ поднимать казенную часть орудія вверхъ, или какъ бы вертѣтъ ее вверхъ кругомъ центра b , какъ кругомъ неподвижной точки. Ибо, поелику дно f находится ниже сего центра, то представимъ себѣ, будтобы вся сила, на дно дѣйствующая и его податъ назадъ стремящаяся, находится въ средней точкѣ f ; въ каковомъ случаѣ, съ орудіемъ тоже самое будетъ, что съ какимъ нибудь маятникомъ, который повѣшенъ въ точкѣ b и будучи приведенъ въ положеніе bf , получаетъ по направленію fd новое побужденіе къ движенію; тогда сіе побужденіе или сія сила не вся будетъ стремить его по направленію fd , а раздѣлится на два дѣйствія, изъ коихъ одно станетъ побуждать орудіе двигаться назадъ, по направленію fd и будетъ пропорціонально линіи ad , а другое станетъ стремить точку f въ верхъ, или заставитъ орудіе подпрыгивать въ верхъ своею тарелью и будетъ пропорціонально линіи ad . А потому, чѣмъ выше будутъ поставлены цапфы надъ осью орудія $cafd$, тѣмъ сильнѣе оно станетъ при выстрѣлѣ кругомъ цапфъ вертѣться, или подпрыгивать казенною своею частію въ верхъ, а дульную наклонять внизъ и тѣмъ разстроивать правильность выстрѣловъ и подъемный клинъ портить; ибо подпрыгнувъ вверхъ, оно должно будетъ потомъ опуститься внизъ и произвестъ на клинъ ударъ. Если же цапфы будутъ поставлены слишкомъ низко, какъ c показываетъ, тогда по тѣмъ же самымъ причинамъ станетъ оно при выстрѣлѣ понижаться



казенною своею частию не вверхъ уже, а внизъ, и чѣмъ ниже подъ осью орудія цапфы будутъ поставлены, тѣмъ сильнѣе будетъ казенная часть орудія понуждаться внизъ и давить собою казенный клинъ и его портить; притомъ, придавивъ его, сама отъ него отразится и подпрыгнетъ вверхъ. Слѣдовательно тоже почти, какъ и въ первомъ случаѣ, будетъ прицѣльность выстрѣловъ разстраивать и клинъ портить. Между тѣмъ лафетъ орудія, когда оно стоитъ у бруствера, будетъ болѣе скрытъ отъ непріятельскихъ выстрѣловъ и самое орудіе, не требуя широкихъ станинъ, можетъ при прицѣливаніи его болѣе возвышаться и наклоняться, нежели въ первомъ случаѣ. Но взявъ въ уваженіе порчу лафетнаго клина, отраженіе отъ него и подпрыгиваніе въ верхъ казенной части, что весьма много правильность выстрѣловъ разстраиваетъ, нельзя одобрить положеніе цапфъ ни въ *b*, ни въ *c*, а самое лучшее ихъ положеніе, кажется, быть на средней линіи, или на оси орудія, какъ *a* показываетъ. При семъ упругіе пороховые гасы, дѣйствуя на дно орудія, понуждаютъ его назадъ по тому же направленію *afd*, на которомъ центръ цапфъ находится, и слѣдовательно, оно по одной и той же линіи и назадъ понуждается и на лафетъ удерживается, а отъ того казенная часть орудія ни вверхъ, ни внизъ, ни мало не будетъ стремиться, а лежа спокойно на клинѣ, станетъ вмѣстѣ съ лафетомъ двигаться лишь назадъ, или откатываться. Впрочемъ, дабы и малѣйшаго движенія казенной части вверхъ не происходило, то лучше поставлять цапфы нѣсколько ниже оси канала орудія, не удаляя однако ихъ слишкомъ много отъ оси. Чрезъ сіе получится и та важная выгода, что можно будетъ орудіе при прицѣливаніи болѣе возвышать и понижать и лафетъ будетъ на баттарей брустверомъ болѣе закрытъ отъ непріятельскихъ выстрѣловъ.»

Далѣе Маркевичъ приводитъ, что въ его время у нашихъ 12 ф. мѣдныхъ пушекъ ось цапфъ находилась на $\frac{1}{2}$ кал. ниже оси канала, а у прочихъ на $\frac{1}{4}$ кал.; у французскихъ полевыхъ пушекъ на $\frac{1}{12}$ кал. (должно быть на

$\frac{1}{12}$ діаметра ядра) ниже оси канала; у осадныхъ на $\frac{1}{2}$ кал.; у англійскихъ почти на 2 лин. ниже оси канала; у нашихъ полевыхъ единороговъ на $\frac{1}{4}$ кал. ниже оси канала; у осадныхъ (1 пуд.) на самой оси канала.

Статья заключается пространнымъ изслѣдованіемъ о наилучшемъ расположеніи цапфъ у мортиръ (*Руководство къ Артиллерійскому искусству, т. 1, 1820, стр. 487*)

Неоспоримо, что изслѣдованія эти все еще неполны, не облечены въ строгую научную форму и представляютъ много такого, съ чѣмъ въ настоящее время нельзя согласиться; но дѣло въ томъ, что выводы Маркевича въ главныхъ основаніяхъ вѣрны и что разсматриваемый вопросъ уже въ его время получилъ достаточное развитіе, хотя честь окончательнаго рѣшенія, какъ увидимъ ниже, принадлежитъ другому.

Спустя два года послѣ того, какъ вышелъ первый томъ *Руководства къ Артиллерійскому Искусству*, французской службы полковникъ (въ послѣдствіи генералъ) Пексанъ издалъ въ свѣтъ сочиненіе свое: *Nouvelle force permanente, etc.* Книга эта заключаетъ въ себѣ основанія, принятые Пексаномъ при сочиненіи чертежей предложенныхъ имъ бомбовыхъ пушекъ. Я уже имѣлъ случай замѣтить (*Наук. Морск. Артил. стр. 226*), что бомбовыя пушки въ главныхъ основаніяхъ не представляютъ ничего новаго и суть не что иное, какъ усовершенствованные единороги. Здѣсь кстати присовокупить, что не только при устройствѣ главныхъ частей орудія, но и въ отношеніи наилучшаго расположенія цапфъ, наши единороги, повидимому, приняты были за образецъ прославленнымъ изобрѣтателемъ бомбовыхъ орудій. Вотъ слово въ слово, что говоритъ Пексанъ о цапфахъ:

«Относительно цапфъ, запечиковъ, запала, замка и другихъ мелкихъ частей, не предлагается никакихъ измѣненій; слѣдуетъ только замѣтить, что ось цапфъ должна находиться сколь возможно ближе къ оси орудія и даже на самой оси для того, чтобы отвратить противодѣйствіе,

производимое казенною частью на подъемный винтъ (стр. 179).»

Здѣсь, послѣ словъ на самой оси, слѣдовало бы договорить: *подобно тому, какъ расположены цапфы у Русскихъ единороговъ*; но изобрѣтатель не только не сдѣлалъ этого поясненія, но и не рѣшился поставить цапфы у своихъ пушекъ на самой оси, опасаясь, вѣроятно, впасть въ явное подражаніе, чего онъ всячески избѣгалъ. Вотъ тому нѣсколько примѣровъ.

1) Во многихъ мѣстахъ своей книги, Пексанъ называетъ наши единороги удлиненными гаубицами и единорогами; спрашивается: почему бы и свои орудія не назвать длинными гаубицами, а еще лучше *ликорнами*? Однакожъ онъ назвалъ, съ грѣхомъ пополамъ, бомбовыми пушками, желая вѣроятно, чтобы въ новой вещи все было новое, а главное,—чтобы ни что не напоминало о единорогахъ.

2) Отъ Пексана нельзя отнять,—человѣкъ онъ ученый и весьма начитанный. Желая убѣдить читателей въ несомнѣнной пользѣ разрывныхъ снарядовъ, онъ наполнилъ цѣлую главу (XXIII) одними фактами, цѣлую главу (XXIV) — мнѣніями знаменитыхъ людей, и цѣлую главу (XXV) — исключительно мнѣніями Наполеона, въ подкрѣпленіе того, какъ полезно было бы употребленіе бомбовыхъ пушекъ на корабляхъ; не упущено ни одного слова, ни одного событія, если оно хотя сколько-нибудь клонилось въ пользу предлагаемыхъ орудій; не сказано только ни слова о томъ, что въ нашемъ флотѣ бомбовыя орудія употребляются съ давнихъ поръ и что польза ихъ не подлежитъ сомнѣнію. Спрашивается: упущеніе это сдѣлано по незнанію или съ умысломъ?—При такой обширной начитанности, при такомъ обиліи отовсюду собранныхъ фактовъ и всевозможныхъ свѣдѣній,—незнаніемъ оправдываться нельзя. Ежели Пексанъ не имѣлъ въ рукахъ русскихъ книгъ, то могъ знать изъ англійскихъ и о давности употребленія въ нашемъ флотѣ единороговъ и объ успѣшномъ дѣйствіи разрывныхъ и зажигательныхъ снарядовъ въ Чесменскомъ бою; наконецъ столь важный

Фактъ могъ быть извѣстенъ ему и по разсказамъ; а коль скоро такъ, то почему же онъ, собирая отовсюду всякія крохи въ защиту и подкрѣпленіе своего дѣла, не воспользовался такою сильною опорой?

3) Французское правительство долгое время (1809-1822), не давало хода изобрѣтенію Пексана, сначала потому, что орудія нужно было подвергнуть испытанію, чрезъ что опасались преждевременно сдѣлать ихъ извѣстными за границую, а потомъ находили употребленіе бомбъ на корабляхъ опаснымъ. Разумѣется Пексанъ защищать свое дѣло всячески, но и тутъ главнаго оружія не поднималъ. Почему бы ему не возразить на *первое*, что бомбовыя орудія вовсе не новость за границую, и на *второе*, что бомбы и брандскугели съ давнихъ поръ употребляются на русскихъ корабляхъ въ значительномъ числѣ и никакихъ неудобствъ и опасностей не оказывается.

Итакъ, зная сокровенныя побужденія Пексана, не должно удивляться тому, что онъ, признавая нужнымъ расположить цапфы на самой оси орудія, и не встрѣчая въ томъ никакого препятствія, расположилъ ихъ ниже оси. Онъ хорошо понималъ, что незначительное пониженіе цапфъ въ его орудіяхъ большаго вреда не сдѣлаетъ, а между тѣмъ, всякое отступленіе отъ *оригинала* придавало самобытность *списку*.

Современникъ Пексана, Полковникъ Котти, въ изданномъ въ 1822 Артиллерійскомъ словарѣ (Dictionnaire de l'artillerie), въ словѣ цапфы (Tourillons), не входя ни въ какія разсужденія о наилучшемъ расположеніи цапфъ, положительно говоритъ, какъ о предметѣ, не подлежащемъ никакому спору и сомнѣнію, что ось цапфъ должна быть перпендикулярна къ вертикальной плоскости, проходящей чрезъ запаль и раздѣляющей орудіе на двѣ равныя части, и притомъ находится у полевыхъ орудій на $\frac{1}{12}$ діаметра ядра ниже оси орудія, у осадныхъ на $\frac{1}{2}$ кал. ниже той же оси.

Здѣсь важно не мнѣніе полковника Котти, пользующагося, впрочемъ, заслуженнымъ авторитетомъ, но то, во-

первыхъ, что Котти говорить положительно, какъ о предметѣ доказанномъ, во-вторыхъ, что онъ этимъ какъ бы утверждаетъ мнѣнія всѣхъ своихъ предшественниковъ, единогласно указывающихъ на необходимость располагать ось цапфъ столь возможно ближе къ оси орудія, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ нѣтъ надобности принимать въ расчетъ вышиину станка и другія условія, и въ-третьихъ, что онъ, по видимому, не находилъ полезнымъ располагать цапфы выше оси орудія, чего, какъ уже замѣчено, такъ опасался Грибоваль, и что послѣ него было сдѣлано у гаубицъ.

Въ 1825 году, полковникъ Равичіо де-Пересдорфъ, при сотрудничествѣ генералъ-лейтенанта графа Гасенди и полковника Маріона, перевелъ на французскій языкъ упомянутое выше сочиненіе Декера. Въ этомъ изданіи, въ статьѣ о цапфахъ, переводчики приводятъ въ подстрочномъ примѣчаніи, что у полевыхъ французскихъ пушекъ ось цапфъ находится на $\frac{1}{12}$ діаметра ядра ниже оси орудія; у осадныхъ на $\frac{1}{2}$ кал. ниже; у 6 и 8 дюйм. гаубицъ на 6 лин. выше, а у 24 ф. на 2 лин. ниже той же оси (стр. 33).

Изъ этого видно, что во французской артиллеріи относительно расположенія цапфъ, со времени перваго изданія Памятной книги Гасенди (1809) до изданія, на французскомъ языкѣ, книги Декера, не произошло никакихъ перемѣнъ.

Капитанъ французской морской артиллеріи, Мишель, въ изданномъ въ 1828 году: *Memorial de l'artilleur marin*, въ словѣ *перевѣсъ* и *цапфы*, не высказываетъ положительно мнѣнія своего о наилучшемъ расположеніи цапфъ, по разсужденія его, по этому предмету, заслуживаютъ вниманія уже и потому, что относятся собственно до морскихъ орудій.

Опредѣливъ значеніе слова *перевѣсъ*, и показавъ величину перевѣса какъ у старыхъ (1786), такъ и у новѣйшихъ морскихъ орудій, Мишель говоритъ, что опредѣленіе перевѣса относится къ числу предметовъ особенной

важности, ибо чѣмъ ось будетъ значительнѣе, тѣмъ болѣе ось цапѣ, при другихъ одинаковыхъ условіяхъ, должна быть отнесена впередъ, чрезъ что выходящая за бортъ часть орудія уменьшается, а подъемъ казенной части дѣлается затруднительнѣе; съ другой стороны, при маломъ перевѣсѣ дульная часть орудія (при выстрѣлѣ) слишкомъ много уклоняется внизъ, сильно ударяетъ въ нижній косякъ порта, а казенная часть въ прицѣльный илицъ винтъ, чрезъ что послѣдній скоро повреждается, и тѣмъ болѣе, что по причинѣ помѣщенія оси цапѣ ниже оси орудія, значительная часть силы, дѣйствующей на дно канала, переходитъ на винтъ, который упругостію помогаетъ орудію подниматься вверхъ.

Далѣе, въ словѣ цапы, Мишель между прочимъ говорить слѣдующее:

«Ось орудія у морскихъ пушекъ расположена на $\frac{1}{2}$ кал. и 1 лин. ниже оси орудія (т. е. на 1 лин. ниже нижней стѣны канала) безъ сомнѣнія для того, чтобы можно было увеличить на такую же вышину разстояніе отъ надубы до нижняго косяка порта и на столько же прикрыть станокъ. Сверхъ того, при такомъ расположеніи цапѣ, части эти сидятъ на орудіи прочнѣе, потому что большая масса металла разобщаетъ ихъ,* а отдача уменьшается; но зато болѣе претерпѣваетъ станокъ.

«Значительное давленіе каронады на прицѣльный винтъ отъ того и происходитъ, что ось штыра, служащаго мѣсто цапѣ, помѣщена слишкомъ низко отъ оси орудія.»

Въ 1830 году вышло въ свѣтъ сочиненіе штабсъ-капитана (нынѣ генералъ-маіоръ) Весселя, подъ заглавіемъ: *Записки объ Артиллерійскомъ Искусствѣ*. Сочинитель говоритъ, что ежели цапы поставлены слишкомъ высоко, то произойдутъ слѣдующія неудобства: 1) орудіе ляжетъ слиш-

* Здѣсь у капит. Мишеля маленькая обмолвка. Масса металла, разобщающая цапы, увеличивается по мѣрѣ приближенія оси цапѣ къ оси орудія, и бываетъ наибольшая, когда ось совпадаютъ въ одной плоскости.

комъ глубоко въ лафетѣ; 2) увеличится подпрыгиваніе орудія при выстрѣлѣ, и 3) въ случаѣ стрѣльбы черезъ брустверъ или изъ-за амбразуры, лафетъ будетъ много открытъ. Еслиже цапфы будутъ находиться слишкомъ низко, то увеличится давленіе тарели на клинь.

Изъ этого сочинитель заключаетъ, впрочемъ неутвердительно, что «лучшее положеніе цапфъ, кажется, противъ самой оси канала, какъ у новыхъ саксонскихъ орудій,» присовокупляя, что въ нашей сухопутной артиллеріи ось цапфъ расположена слѣдующимъ образомъ:

Мѣдные орудія.

У 1 пудоваго единорога на оси канала, у 12 ф. пушки на нижней линіи канала, у всѣхъ прочихъ пушекъ и единороговъ на $\frac{1}{4}$ кал. ниже оси орудія.

Чугунныя орудія.

У единороговъ 1 и $\frac{1}{2}$ п. на оси канала, у пушекъ 12 и 18 ф. на $\frac{1}{4}$ кал. ниже оси, у прочихъ пушекъ на нижней линіи канала (стр. 122).

Изъ всего этого видно, что спустя 10 лѣтъ, по выходѣ въ свѣтъ 1 тома соч. Маркевича, въ нашей сухопутной артиллеріи ни мѣніе о наилучшемъ расположеніи цапфъ, ни самое расположеніе этихъ частей, нисколько не измѣнилось, а съ другой стороны узнаемъ, что и въ саксонской артиллеріи стали располагать ось цапфъ въ одной плоскости съ осью орудія.

Перехожу къ новѣйшимъ сочиненіямъ, вышедшимъ въ продолженіе послѣдняго десятилѣтія.

Въ 1841 году издана мною *Практическая Морская Артиллерія*; въ книгѣ этой (стр. 17) сказано о цапфахъ слѣдующее:

«Центръ цапфъ не у всѣхъ орудій одинаково расположенъ относительно оси. Вообще у всѣхъ пушекъ (нашей морской артиллеріи), кромѣ 48 ф., у пушка-каронадъ и

фалконетовъ, оныя находятся въ одной плоскости съ нижнею стѣною канала; у единороговъ 1780 и 1830 и мортиръ, въ одной плоскости съ осью; у бомбовыхъ пушекъ 68 ф. на 0,45 дюйм., 2 пуд. на 0,275 дюйм., $1\frac{1}{2}$ пуд. на 0,325 дюйм. ниже оси орудія; у 48 ф. пушекъ, длинныхъ на 0,0415 дюйм., короткихъ на 0,0445 дюйм., у полупушекъ и 10 ф. единороговъ на $\frac{1}{4}$ кал. выше нижней стѣны канала. Центръ проушины у каронадъ находится внѣ стѣны орудія.

«Положеніе центра цапъ и проушины относительно оси орудія имѣетъ вліяніе на откатъ или отдачу; по мѣрѣ удаленія этого центра внизъ откатъ уменьшается, но въ то же время увеличивается давленіе казенной части на кливъ или подъемный винтъ. Это отчасти причиною, что у единороговъ 1780 и 1830 откатъ больше, нежели у другихъ орудій, а у каронадъ давленіе казенной части на подъемный винтъ весьма значительное.

«Выше сказано, что орудіе помощію цапъ и проушины дуломъ своимъ возвышается и понижается свободно. Это свободное возвышеніе и пониженіе происходитъ отъ того, что цапфы, у всѣхъ орудій, кромѣ мортиръ, расположены за центромъ тяжести орудія къ дулу, такъ что казенная часть, коль скоро ничѣмъ не подперта, всегда перевѣшиваетъ дульную. При составленіи проэкта орудія, такъ называемый *перевѣсъ* и положеніе цапъ и проушины относительно оси орудія, принадлежатъ къ предметамъ особенной важности. Обыкновенно перевѣсъ простирается отъ $\frac{1}{20}$ до $\frac{1}{25}$ всего вѣса орудія, а иногда выражаютъ его количествомъ металла въ извѣстномъ числѣ снарядовъ; въ послѣднемъ случаѣ перевѣсъ болѣе вѣса шести снарядовъ соотвѣстственнаго калибра не бываетъ. Если перевѣсъ малъ, то казенная часть во время выстрѣла будетъ подпрыгивать и тѣмъ разслаблять станокъ; напротивъ того, при излишнемъ перевѣсѣ казенную часть, при наведеніи орудія, трудно поднимать.»

Изъ этого видно, что и въ 1841 году наилучшее расположеніе цапъ у орудій считалъ я дѣломъ весьма важнымъ,

и ежели не высказалъ тогда положительно мѣнѣе свое объ этомъ предметѣ, то единственно потому, что предназначалъ книгу, какъ показываетъ самое заглавіе, для практическаго употребленія, и отъ того вѣлчески избѣгалъ всего, что подлежить спору.

Въ одно время съ *Практическою Морскою артиллеріею* вышелъ второй томъ теоретическаго сочиненія подполковника Бельгійской службы Тиммерганса: *Essai d'un traité d'artillerie*. Исслѣдованія этого ученаго артиллериста, полнотою своею и точностію выводовъ, далеко оставляютъ за собою все, до сихъ поръ сказанное о цапфахъ другими, и потому заслуживаютъ особеннаго вниманія. Статья начинается слѣдующими разсужденіями.

«Цапфы, лежа въ своихъ гнѣздахъ, и казенная часть, опираясь на головку прицѣльнаго винта, обезпечиваютъ орудію три опорныя точки, необходимыя для его остойчивости. Вокругъ цапфъ орудіе вращается, когда нужно дать ему какое-либо возвышеніе. Такъ какъ дѣйствіе орудія на станокъ передается чрезъ помянутыя точки опоры, то и необходимо, чтобы цапфы имѣли достаточное сопротивленіе и длину, по меньшей мѣрѣ равную толщинѣ лафетной станины, ибо тогда орудіе, ударяя въ большее число точекъ, будетъ слабѣе дѣйствовать на каждую изъ нихъ. Кромѣ того необходимо, чтобы удары въ прицѣльный винтъ не были слишкомъ сильны, ибо онъ отъ того можетъ гнуться и даже ломаться и орудіе станетъ подпрыгивать вверхъ.

«Въ орудіяхъ, предназначаемыхъ для стрѣльбы подъ значительными углами возвышенія, пороховые газы должны преодолѣвать не только инерцію снаряда и треніе его о стѣны канала, но и значительную часть вѣса снаряда, пропорціональную синусу угла возвышенія. На этомъ основаніи у короткихъ орудій цапфы дѣлаются, относительно, прочнѣе, чѣмъ у пушекъ, а у мортиръ большаго калибра, кромѣ того, подкрѣпляютъ ихъ заплечьями въ видѣ призматическихъ приливовъ, соединяющихъ тѣло орудія съ переднею частію цапфъ.»

Показавъ принятыя размѣры цапфъ и объяснивъ назначеніе и необходимость заплечиковъ, Тиммергансъ переходитъ къ изслѣдованіямъ о наилучшемъ расположеніи цапфъ въ отношеніи къ оси и центру тяжести орудія. Возьмемъ наиболѣе замѣчательное, съ нѣкоторыми впрочемъ сокращеніями, и пропустимъ ненужное.

Разсматривая положеніе оси цапфъ, съ перваго взгляда очевидно, что въ пушкахъ и гаубицахъ она должна находиться впереди центра тяжести орудія, т. е. должна быть болѣе приближена къ дульному отрѣзу, чѣмъ центр тяжести, и что въ мортирахъ, у которыхъ дульная часть можетъ упираться на подушку, условіе это не есть необходимое; напротивъ, часть орудія, находящаяся впереди цапфъ, должна перевѣшивать заднюю. При этихъ условіяхъ, казенную часть можно укоротить и доставлять орудію на низкихъ, слѣдственно болѣе прочныхъ станинахъ, значительное возвышеніе.

Выше сказано, что въ орудіяхъ, положенныхъ на станки, имѣющіе колеса, часть орудія, находящаяся позади цапфъ, должна перевѣшивать переднюю; и дѣйствительно, коль скоро третья точка опоры помѣщена, для удобнѣшаго прицѣливанія, позади оси цапфъ, то и не можетъ быть твердаго равновѣсія безъ того, чтобы казенная часть не перевѣшивала дульную.

Ось цапфъ или пересѣкаетъ ось орудія или находится ниже этой оси; ее не располагаютъ выше потому, что ни что тогда не помѣшаетъ орудію вращаться вокругъ оси цапфъ. Движеніе это будетъ производимо силою, дѣйствующею на дно канала по направленію оси орудія, — силою, которая, будучи перенесена, параллельно самой къ себѣ, на ось цапфъ, разложится на двѣ силы, изъ коихъ одна станетъ поднимать казенную часть, а другая — склонять внизъ дульную. Такъ какъ при такомъ расположеніи цапфъ, затруднительно доставлять орудію достаточное возвышеніе, по крайней мѣрѣ трудно дать станкамъ значительную высоту и уменьшить діаметръ колеса,

то перѣдко это заставляло располагать ось цапфъ предпочтительно ниже оси орудія.

Коль скоро ось цапфъ находится на оси орудія, давление на винтъ бываетъ наименьшее, но не ничтожное, потому что пороховые газы находятъ свободный выходъ чрезъ запаль, и отъ того происходитъ дѣйствіе, ничѣмъ не уравновѣшиваемое, на нижнюю стѣну канала, которое нажимаетъ казенную часть на винтъ и отражаетъ вверхъ, коль скоро она не имѣетъ перевѣса передъ дульною. Въ послѣднемъ случаѣ, стремящаяся вертикально, составляющая дѣйствующей силы орудія должна быть уравновѣшена противодѣйствіемъ опорныхъ точекъ по вертикальному же направленію, и потому прицѣльный винтъ долженъ быть нажимаемъ даже и тогда, когда ось цапфъ будетъ находиться на оси орудія и запаль направленъ по этой же послѣдней, по крайней мѣрѣ, въ тѣхъ случаяхъ, когда орудію будетъ дано какое-либо возвышеніе.

Дѣйствіе казенной части на прицѣльный винтъ увеличивается, коль скоро ось цапфъ, вмѣсто того, чтобы находиться на оси орудія, будетъ расположена ниже этой оси, потому что въ этомъ случаѣ производная сила дѣйствія пороховыхъ газовъ на дно канала, стремящаяся по направленію оси орудія, не проходитъ уже чрезъ постоянную ось цапфъ, и отъ того, очевидно, происходитъ вращательное движеніе орудія вокругъ этой оси каждый разъ, когда казенная часть не будетъ удержана прицѣльнымъ винтомъ. Но хотя послѣдній и препятствуетъ вращательному движенію, однако тѣмъ не менѣе справедливо, что онъ бываетъ сильно нажатъ и что казенная часть отскакиваетъ вверхъ, если только приподнимаемый вѣсъ не будетъ такъ великъ, что противодѣйствіе ударяемыхъ тѣлъ не въ состояніи произвести этого дѣйствія.

Амплитудъ вращательнаго движенія послѣ удара будетъ тѣмъ меньше, чѣмъ угольная сила, долженствующая въ этотъ моментъ привести въ движеніе орудіе, — слѣдственно и угольная дѣйствующая сила послѣдняго, будетъ меньше, а дѣйствіе силы, обнаруживающееся поднятіемъ мас-

ны, сосредоточенной въ центрѣ тяжести, и треніемъ цапъ, будетъ значительнѣе. Стало бытъ этотъ амплитудъ станетъ уменьшаться по мѣрѣ того, какъ центръ тяжести орудія будетъ отодвигаемъ за ось цапъ, а диаметръ послѣднихъ значительнѣе.

Чтобы имѣть точное выраженіе дѣйствія, производимаго на цапѣнный гнѣзда и прицѣльный винтъ, разложимъ скорость V орудія на двѣ силы,—одну вертикальную, другую горизонтальную. Назвавъ уголъ возвышенія θ , получимъ составляющую вертикальную $V \sin \theta$, а составляющую горизонтальную $V \cos \theta$. Дѣйствующія силы, отвѣчающія этимъ скоростямъ, и приводящія массу M орудія въ движеніе, суть тѣ скорости, кои должны быть уничтожены противодѣйствіемъ цапѣнныхъ гнѣздъ и прицѣльнаго винта. Дѣйствующая вертикальная сила $MV^2 \sin^2 \theta$, будучи сосредоточена въ центрѣ тяжести, станетъ дѣйствовать на винтъ и цапѣнные гнѣзда, и въ этомъ случаѣ легко опредѣлить дѣйствіе на каждую изъ опорныхъ точекъ порознь. Что касается до полной силы, дѣйствующей на винтъ, то необходимо къ составляющей вертикальной $mV^2 \sin^2 \theta$, показанной выше дѣйствующей силы, присовокупить еще дѣйствіе, производимое угольною скоростью орудія.

Для опредѣленія этой послѣдней скорости, припомнимъ, что ежели масса m ударяетъ со скоростью v другую массу M , находящуюся въ покоѣ, въ разстояніи d отъ оси, вокругъ которой масса M можетъ свободно вращаться, то послѣдняя пріобрѣтаетъ угольную скорость $x = \frac{mvd}{I}$, гдѣ I означаетъ моментъ инерціи массы M въ отношеніи къ оси вращенія. Замѣнивъ количество движенія mv ударяющихъ гасовъ, количествомъ MV , сообщаемымъ орудію, получимъ угольную скорость послѣдняго въ томъ предположеніи, что орудіе можетъ свободно вращаться вокругъ оси цапъ.

$$x = \frac{MVd}{I};$$

отсюда получится дѣйствующая сила

$$1x^2 = 1 \frac{M^2 V^2 d^2}{1^2} = \frac{M^2 V^2 d^2}{1},$$

которая должна быть уничтожена противодѣйствіемъ прицѣльнаго винта и треніемъ цапфъ.

Такъ какъ вращательное движеніе орудія задерживается противодѣйствіемъ прицѣльнаго винта, то рождается вопросъ: существуетъ ли дѣйствительно эта дѣйствующая угольная сила?—Отвѣчаемъ, что орудіе понуждается парю $MV - MV$, дѣйствующею на рычагъ d съ угольною скоростію x ; что это движеніе отчасти потому дѣйствительно есть, что металлы сжимаются и что во всякомъ случаѣ, происходящее отъ того дѣйствіе на прицѣльный винтъ, должно быть пропорціонально дѣйствующей угольной силѣ, какую орудіе имѣло бы, еслибъ оно свободно вращалось вокругъ оси цапфъ.

Еслибъ орудіе могло свободно вращаться вокругъ оси цапфъ и казенная часть ударяла прицѣльный винтъ, то легко было бы вычислить потерю дѣйствующей силы, происшедшую отъ этого удара, а слѣдственно и давленіе, производимое на винтъ. Въ самомъ дѣлѣ, ежели вообразимъ массу M' , сосредоточенную въ томъ мѣстѣ орудія, которымъ оно ударяетъ винтъ,—массу, представляющую движущей силѣ сопротивленіе, равное сопротивленію массы M , распределенной по всему орудію, то получимъ

$$M' = \frac{1}{D^2}$$

гдѣ D означаетъ разстояніе отъ тарельнаго пояса до оси цапфъ.

Такъ какъ скорость этой точки

$$x' = xD = \frac{MVdD}{1},$$

то остается опредѣлить потерю дѣйствующей силы, происходящую отъ удара массы M' , движущейся со скоростію x' , въ массу m лафета, пребывающую въ покоѣ. Потери этой силы будетъ

$$\frac{mM'}{m+M'} x'^2 = \frac{m \frac{1}{D^2}}{m + \frac{1}{D^2}} \cdot \frac{M^2 V^2 d^2 D^2}{1^2} = \frac{m D^2}{m D^2 + 1} \cdot \frac{M^2 V^2 d^2}{1}$$

Взявъ половину этой потерянной дѣйствующей силы, получимъ дѣйствіе, производимое на винтъ.

Пуассонъ (См. Migout et Bergery, *Essai sur la theorie des affûts et voitures d'artillerie*) опредѣляетъ дѣйствіе орудія на опорныя точки слѣдующимъ образомъ:

Противодѣйствіе цапфенныхъ гнѣздъ и прицѣльнаго винта происходитъ отъ ударовъ, производимыхъ въ эти опорныя точки; движущая сила орудія, направленная по его оси и приложенная въ центръ дна канала, наконецъ сила mV , равная и прямопротивоположная количеству движенія, съ которымъ орудіе откатывается, очевидно составляютъ систему силъ и уравновѣшенныхъ противодѣйствій.

Пусть O будетъ проэкція оси цапъ на вертикальной плоскости, проходящей чрезъ ось орудія, G —центръ тяжести орудія, F —центръ дна канала, H —опорная точка орудія на прицѣльномъ винтѣ.

Сила mV , понуждающая орудіе по направленію оси канала, будетъ приложена въ точкѣ F . Ежели эта ось составляетъ съ горизонтомъ AC уголъ θ , то она составитъ уголъ $\theta + \psi$ съ плоскостію AB . Разложивъ силу mV на двѣ силы,—одну параллельную, другую перпендикулярную къ плоскости AB , первая будетъ $m V \cos. (\theta + \psi)$, послѣдняя — $m V \sin. (\theta + \psi)$.

Противодѣйствіе цапфенныхъ гнѣздъ породить силу $+S$, дѣйствующую нормально къ плоскости снизу вверхъ, въ точкѣ O , и силу $-T$, направленную параллельно къ плоскости.

Противодѣйствіе прицѣльнаго винта породить силу U , стремящуюся снизу вверхъ по направленію оси винта, и ежели эта ось наклонена подъ угломъ θ' , къ направленію нормальному къ плоскости, то получимъ составляющія

силы противодѣйствія U , одну: $U \cos. \theta'$, другую: $U \sin. \theta'$, изъ коихъ первая будетъ нормальна къ плоскости, послѣдняя параллельна къ ней.

Приложимъ наконецъ къ центру тяжести G силу $-mV$, равную и прямопротивоположную силѣ, производящей откатъ.

Пусть теперь будетъ O исходная точка моментовъ, l , p , p' , взаимныя разстоянія точки O до направленія силы U , до оси орудія и до параллельной къ AB , и проходящей чрезъ центръ тяжести орудія.

Принявъ это, получимъ слѣдующія три уравненія равновѣсія:

$$mV \sin. (\theta + \psi) = U \cos. \theta' + S$$

$$mV \cos. (\theta + \psi) + U \sin. \theta' = T + mV_l$$

$$mVp = Ul + mV_l p'$$

откуда получимъ $U = \frac{m}{l} (Vp - V_l p')$

$$S = mV \sin. (\theta + \psi) - \frac{m}{l} (Vp - V_l p') \cos. \theta'$$

$$T = m (V \cos. (\theta + \psi) - V_l) + \frac{m}{l} (Vp - V_l p') \sin. \theta'$$

Ежели мѣстность наклонена въ противоположную сторону, то ψ сдѣлается отрицательнымъ.

Теперь, чтобы опредѣлить дѣйствія, производимыя силами U , S и T на опорныя точки, должно, — слѣдуя Мигу и Бержери, — разсуждать такимъ образомъ: Такъ какъ U равно количеству движенія, употребленнаго противъ прицѣльнаго винта, и какъ это количество есть часть n поднаго количества движенія $m(V - V_l)$, потеряннаго орудіемъ, то и получимъ

$$U = nm (V - V_l) = \frac{m}{l} (Vp - V_l p')$$

откуда получимъ

$$n = \frac{Vp - V_l p'}{l(V - V_l)}$$

и произведенное дѣйствіе

$$t = \frac{m}{2} \left(\frac{V_P - V_{P'}}{t} \right)^2.$$

Приведенныя здѣсь изслѣдованія показываютъ, что дѣйствіе, производимое орудіемъ на прицѣльный винтъ, увеличивается въ прямомъ содержаніи скорости, сообщаемой орудію, пониженія оси цапфъ и угла возвышенія, и въ обратномъ содержаніи разстоянія оси прицѣльнаго винта до оси цапфъ и момента инерціи орудія въ отношеніи къ этой оси. По этому орудія, укороченныя и легкія, стрѣляющія подъ значительными углами возвышенія, сильно нажимаютъ винтъ и болѣе подвержены всбрасыванію. Къ числу такихъ орудій принадлежатъ гаубицы, у которыхъ тяжелый снарядъ способствуетъ къ развитію весьма значительнаго дѣйствія заряда на орудіе, въ особенности гаубицы короткія, кои представляютъ мало массы и нерѣдко стрѣляютъ подъ значительными углами возвышенія. Стало-быть изъ предосторожности необходимо давать этимъ орудіямъ значительный перевѣсъ и сколь возможно менѣе опускать ось цапфъ.

Пушки меньше подвержены всбрасыванію и тѣмъ меньше, чѣмъ масса значительнѣе, а ось цапфъ менѣе опущена и болѣе удалена отъ казенной части; слѣдовательно перевѣсъ у длинныхъ пушекъ значительнаго калибра можетъ быть сравнительно менѣе, нежели у пушекъ короткихъ и облегченныхъ.

Правила эти строго соблюдаются въ австрійской артиллеріи, въ которой, на основаніи послѣднихъ преобразованій (1838), орудія имѣютъ слѣдующій перевѣсъ:

Пушки полевые	0,08	вѣса орудія.
— осадныя	0,05	— —
Гаубицы	0,18	— —

Перевѣсъ не долженъ быть слишкомъ великъ, ибо при значительномъ удаленіи цапфъ отъ казенной части, наибольшее возвышеніе, какое можно дать орудію, становится недостаточнымъ; дульная часть осадныхъ и крѣпостныхъ орудій не будетъ достаточно выходить изъ амбразуръ.

зурь; наконецъ потребуется значительная сила для подъема орудія посредствомъ прицѣльнаго винта.

Перевѣсъ, или скорѣе, необходимое давленіе казенной части на прицѣльный винтъ, только указывается писателями и то довольно сбивчиво. Это происходитъ въ особенности отъ того, что самое значеніе слова перевѣсъ опредѣлено не довольно точно.

Гасенди и Котти подъ словомъ перевѣсъ понимаютъ вѣсъ, который должно приложить къ дулу, для уравновѣшенія вокругъ оси цапфъ, казенной части съ дульною. Другіе подъ этимъ словомъ разумѣютъ давленіе на винтъ, происходящее отъ положенія центра тяжести орудія позади оси цапфъ. Последнее опредѣленіе, кажется, вѣрнѣе; но вмѣсто слова перевѣсъ, должно бы употреблять выраженіе: *давленіе на винтъ*. Рувруа (*Vorlesungen über die artillerie* т. II, стр. 217) говоритъ, что обыкновенные предѣлы перевѣса суть 0,05 и 0,025 вѣса орудія. Pluemike, *Handbuch für K. Preussische artillerie-offiziere* принимаетъ 0,05 до 0,08 вѣса орудія и разумѣетъ чрезъ то давленіе на прицѣльный винтъ.

Гасенди (*Aide-mémoire*, стр. 494) говоритъ, что у морскихъ орудій казенная часть перевѣшиваетъ дульную на $\frac{1}{20}$, у мѣдныхъ полевыхъ орудій на $\frac{1}{80}$ вѣса орудія. Пиоберъ (*Traité d'artillerie théorique et pratique*, стр. 125) одобряетъ перевѣсъ мѣдныхъ пушекъ до $\frac{1}{35}$ вѣса орудія и говоритъ, что у чугуновыхъ морскихъ и приморскихъ пушекъ перевѣсъ составляетъ $\frac{1}{20}$ и только $\frac{1}{40}$ у 48 ф.

Шаригорстъ приводитъ, что у старинныхъ французскихъ пушекъ перевѣсъ составляетъ $\frac{1}{15}$, а въ другихъ артиллеріяхъ даже $\frac{1}{7}$.

Перевѣсъ полевыхъ орудій Саксонской артиллеріи составляетъ: у пушекъ 6 ф. 0,122, у 12 ф. 0,115 и у гаубицъ 8 ф. 0, 112. Шведскія полевые орудія (1831) имѣютъ слѣдующій перевѣсъ: пушки 12 ф. 0,086, 6 ф. 0,106; гаубицы 24 ф. 0,087, 12 ф. 0,104.

Перевѣсъ англійскихъ орудій, по указанію Шарпгорста, составляетъ только 0,028.

Наконецъ у бельгійскихъ орудій, по указанію капитана Брюна (Militair Zakboekje) перевѣсъ измѣняется отъ 0,083 до 0,125.

Сводъ всѣхъ этихъ данныхъ показываетъ, что перевѣсъ обыкновенно измѣняется отъ 0,05 до 0,12, а не отъ 0,025 до 0,05, какъ говоритъ Рувруа.

Но можетъ быть и то, что не всѣ изъ приведенныхъ цифръ выражаютъ дѣйствительное давленіе на прицѣльный винтъ. Цифры кап. Брюна даже невѣрны, по крайней мѣрѣ несходны съ вычисленными. Въ самомъ дѣлѣ, ежели извѣстно разстояніе отъ оси цапфъ до опорной точки казенной части на прицѣльный винтъ, $=L$ и до центра тяжести $=D$, то назвавъ X и Y давленія, производимыя орудіемъ на винтъ и цапфенныя гнѣзда, — получимъ.

$$X : Y = D : L - D$$

$$X + Y : X = L : D$$

$$X = \frac{D}{L} P$$

P —вѣсъ орудія.

Вычисленный по этой формулѣ перевѣсъ у мѣдныхъ орудій оказался слѣдующій:

Пушекъ	24 ф. осадныхъ.	0,101	вѣс. оруд.
—	18 — —	0,065	—
—	12 — —	0,081	—
—	6 — —	0,072	—
—	12 ф. полевыхъ.	0,116	—
—	6 — —	0,107	—
Гаубицъ	0, 2 — метр.	0,071	—
—	0,15 — —	0,072	—
—	0,15 — длин.	0,069	—

Достаточно взглянуть на эти цифры и убѣдиться въ томъ, что онѣ совершенно случайныя, а не вычислены

предварительно. Цифры эти противорѣчатъ принятымъ правиламъ, во-первыхъ, въ томъ, что опредѣляютъ слишкомъ значительный перевѣсъ для большихъ калибровъ и тѣмъ безъ надобности затрудняютъ прицѣливаніе, и во-вторыхъ, въ томъ, что перевѣсъ у гаубицъ слишкомъ малъ, а это тѣмъ болѣе вредно, что бельгійскія гаубицы вообще не имѣютъ достаточнаго вѣса и по этой причинѣ слишкомъ надсаживаютъ лафетъ.

Далѣе Тиммергансъ выводитъ формулу, опредѣляющую давленіе орудія на прицѣльный винтъ.

Пусть будетъ:

a—разстояніе отъ тарельнаго пояса до оси цапфъ;

b—разстояніе отъ дульнаго отрѣза до той же оси;

P—вѣсъ орудія;

p—собственно перевѣсъ;

x—разстояніе отъ центра тяжести орудія до оси цапфъ;

Y—давленіе орудія на прицѣльный винтъ.

$$Px = pb$$

$$Px = Ya$$

откуда выйдетъ

$$x = \frac{pb}{P}$$

$$Y = \frac{pb}{a} = \frac{1}{15} \frac{b}{a} P$$

Въ слѣдующей таблицѣ показанъ перевѣсъ, принятый для нѣкоторыхъ иностранныхъ орудій.

Артиллерія.	Пушки осадныя и крѣпостныя.						Пушки полевыя.			Гаубицы.			Замѣчанія.
	24	18	16	12	8	4 или 3	12	8	6	Короткія.		Длин. метр. 0,15.	
										метр. 0,20	метр. 0,15	12	
Австрійская.	0,050	0,050	"	0,050	0,050	0,050	0,080	"	0,080	0,180	0,180	"	Давленіе орудія на притѣльные винтъ выражено частью всего орудія.
Бельгійская.	0,101	0,065	"	0,081	0,072	"	0,116	"	0,107	0,071	0,072	0,069	
Французская.	0,051	"	0,053	0,053	0,053	0,053	0,049	0,048	"	"	"	"	
Прусская ..	"	"	"	"	"	"	0,083	"	0,076	0,094	0,126	"	
Саксонская.	"	"	"	"	"	"	0,125	"	0,083	"	0,125	"	
Шведская..	"	"	"	"	"	"	0,086	"	0,106	"	"	0,087	0,104

Коль-соро нужно дать вновь предполагаемому орудію опредѣленный перевѣсъ, то прежде всего необходимо вычислить положеніе центра тяжести и вѣсъ орудія.

Пусть будетъ разстояніе отъ центра тяжести до тарельнаго пояса d , вѣсъ орудія P , желаемый перевѣсъ $\frac{1}{n}P$, разстояніе отъ оси цапфъ до тарельнаго пояса x ; получимъ

$$\begin{aligned}(x-d) P &= \frac{xP}{n} \\ (x-d) n &= x \\ nx - x &= dn \\ x &= \frac{dn}{n-1}\end{aligned}$$

Тиммергансъ заключаетъ изслѣдованія свои нѣкоторыми разсужденіями о мортирныхъ цапфахъ.

Цапфы нашихъ мортиръ, говоритъ онъ, весьма приближены къ задней оконечности орудія, такъ что ихъ можно достаточно возвышать на низкомъ станкѣ.

Перевѣсъ передней части надъ заднею не долженъ слишкомъ затруднять приведеніе орудія въ вертикальное положеніе во время заряжанія.

Зная разстояніе d и d' оси цапфъ до дульнаго отрѣза и серединны дельфиновъ, легко опредѣлить перевѣсъ дульной части, который равенъ вѣсу P мортиры, умноженному на $\frac{d'}{d}$.

Обращаюсь къ изданной мною въ 1846 году *Наука Морской Артиллеріи*, гдѣ, по словамъ г. Максимова, я первый посоветовалъ располагать ось цапфъ на оси орудія. Чтобы сократить по возможности, статью и безъ того уже длинную, возьму изъ книги этой только то, что наиболѣе идетъ къ разсматриваемому вопросу.

«При расположеніи цапфъ необходимо принимать въ соображеніе слѣдующія условія:

- 1) Центръ цапфъ долженъ находиться впереди центра

тяжести, т. е. долженъ быть между центромъ тяжести и дуломъ орудія.

2) Казенная часть орудія должна имѣть нѣкоторый перевѣсъ надъ дульною.

3) Центръ цапфъ не долженъ быть выше оси орудія. Разсмотримъ каждое изъ этихъ условий.

Центръ цапфъ ни въ какомъ случаѣ не долженъ совпадать съ центромъ тяжести, потому что орудіе, не имѣя никакого перевѣса въ казенной части надъ дульною, подвергалось бы во время выстрѣла чрезмѣрно сильному всбрасыванію, или приподниманію казенной части и наклоненію дульной, причемъ орудіе легко могло бы свалиться со станка, и вообще такое дѣйствіе сопровождалось бы разными неудобствами,—поврежденіями въ станкѣ, такелажѣ, и было бы крайне опасно для прислуги.

По всѣмъ этимъ причинамъ центръ цапфъ удаляютъ отъ центра тяжести къ дулу на такое разстояніе, чтобы казенная часть получила достаточный перевѣсъ надъ дульною. Очевидно, что это разстояніе зависитъ столько же отъ конструкціи орудія, сколько отъ принятаго перевѣса. При одномъ и томъ же перевѣсѣ, чѣмъ полнѣе казенная часть, или чѣмъ легче дульная, тѣмъ меньше центръ цапфъ удаленъ бываетъ отъ тарели, и стало-быть, тѣмъ больше дуло орудія можетъ выдвигаться за-бортъ.

Въ старину центръ цапфъ опредѣляли такимъ образомъ, что разстояніе отъ него до тарели составляло извѣстную часть всей длины орудія. Такъ въ нашей сухопутной артиллеріи принято было за правило, чтобы центръ цапфъ находился отъ тарели на $\frac{4}{9}$, а въ англійской на $\frac{3}{7}$ всей длины орудія; у французскихъ пушекъ центръ цапфъ подавали впередъ на $\frac{1}{2}$ калибра далѣе противъ англійскихъ, причемъ перевѣсъ составлялъ $\frac{1}{13}$, тогда какъ въ англійскихъ только $\frac{1}{36}$ всего вѣса орудія, и потому Шаригорстъ полагалъ достаточнымъ подвинуть центръ цапфъ впередъ на $\frac{1}{4}$ кал. противъ англійскихъ орудій. Но и это нельзя принять за непремѣнное правило, ибо, по причинѣ разности въ длинѣ и толщинѣ стѣнъ орудія, перевѣсъ бу-

детъ выходить иногда слишкомъ великъ, иногда слишкомъ малъ.

Опредѣленіе перевѣса казенной части надъ дульною относится къ предметамъ особенной важности. Чѣмъ больше перевѣсъ въ одномъ и томъ же орудіи, тѣмъ ближе ось цапфъ должна придвинуться къ дулу, и отъ того орудіе мало будетъ выходить за бортъ; кромѣ того, при значительномъ перевѣсѣ, казенную часть труднѣе и медленнѣе приподнимать во время прицѣливанія. Съ другой стороны, при недостаточномъ перевѣсѣ, какъ уже сказано, орудіе подвергается сильному всбрасыванію, при чемъ дуло орудія бьется въ косякъ порта, а тарельный поясъ въ клинъ или винтъ, особенно, когда центръ цапфъ значительно удаленъ отъ оси орудія. Изъ этого видно, что перевѣсъ казенной части надъ дульною имѣетъ свой предѣлъ, за которымъ слѣдуютъ многія неудобства; не смотря на то, въ практикѣ, относительно перевѣса, не всегда руководствуются одинаковыми правилами.

(Далѣе приводится перевѣсъ, принятый въ иностранныхъ артиллеріяхъ, объяснены способы опредѣленія перевѣса и показанъ перевѣсъ нашихъ морскихъ орудій, опредѣленный капитаномъ Мещеряковымъ.)

Положеніе оси цапфъ въ отношеніи къ оси орудія не менѣе важно, ибо оно бываетъ причиною многихъ выгодъ и неудобствъ, смотря потому, гдѣ ось цапфъ въ отношеніи къ оси орудія находится. По мѣрѣ удаленія оси цапфъ отъ оси орудія внизъ, орудіе приподнимается надъ станкомъ, чрезъ что, при одинаковомъ углѣ склоненія, станокъ болѣе закрытъ бортомъ, но вмѣстѣ съ этимъ дѣйствіе на станокъ бываетъ разрушительнѣе, ибо, по причинѣ удаленія оси цапфъ отъ оси орудія, казенная часть сильно давитъ клинъ или винтъ, сильно отражается и снова ударяется въ нихъ, что при недостаточномъ перевѣсѣ еще болѣе ощутительно. Съ другой стороны, чѣмъ ближе ось цапфъ къ оси орудія, тѣмъ сильнѣе бываетъ откатъ или отдача, а станокъ, при одномъ и томъ же углѣ склоненія, болѣе открытъ для непріятельскихъ выстрѣ-

ловъ. Но какъ величина отката или отдачи можетъ быть ограничена посредствомъ бруса, а стремительность—вѣсомъ станка или особыми къ нему приспособленіями, о чемъ обстоятельно сказано въ своемъ мѣстѣ, то и выходитъ, что гораздо выгоднѣе располагать центръ цапфъ столь возможно ближе къ оси орудія или даже на самой оси.

Въ заключеніи показано расположеніе оси цапфъ въ отношеніи къ оси канала у французскихъ, англійскихъ и нашихъ морскихъ орудій (стр. 345—350).

Изъ всего, до сихъ поръ сказаннаго, можно, снѣ думать, вывести слѣдующія заключенія:

1) Вопросъ о наилучшемъ расположеніи цапфъ не есть новый, и не только не забытъ, но всегда считался важнымъ и уже давно рѣшенъ удовлетворительно, не смотря на то, что каждый изъ писателей говорилъ объ этомъ предметѣ, соображаясь съ родомъ и цѣлью своихъ сочиненій.

2) Рѣшеніе разсматриваемаго вопроса съ давнихъ поръ клонится къ тому, что ось цапфъ полезнѣе располагать какъ можно ближе къ оси орудія и даже на самой оси, какъ у нашихъ единокорговъ.

3) Постояннаго мѣста, гдѣ бы можно было располагать цапфы у всѣхъ орудій безъ различія,—нѣтъ и быть не можетъ, хотя и есть предѣлы, за кои цапфы выступать не должны; предѣлы эти суть ось орудія и нижняя стѣна канала. Одного рѣшенія на всѣ случаи не можетъ быть уже и потому, что это зависитъ отъ вѣса и распределенія металла; кромѣ того здѣсь необходимо принимать въ расчетъ предназначеніе самаго орудія. По всѣмъ этимъ причинамъ, неосторожно и даже вредно было бы безусловно располагать ось цапфъ на оси орудія, не принимая въ расчетъ необходимыя въ этомъ дѣлѣ условія. Напротивъ, ежели въ легкихъ и притомъ короткихъ ору-

дѣяхъ полезно, при извѣстныхъ условіяхъ, располагать ось цапфъ на оси канала, то изъ этого не видно еще никакой надобности дѣлать то же самое въ орудіяхъ тяжелыхъ и притомъ длинныхъ, жертвуя безъ всякой пользы всѣми выгодами, какія можно получить отъ помѣщенія оси цапфъ ниже оси орудія.

4) Изъ того, что сказано мною о расположеніи цапфъ въ *Практической Морской Артиллеріи* и *Наукъ Морской Артиллеріи*, нѣтъ, кажется, никакого повода заключать, будто я первый указалъ на необходимость располагать цапфы сколь возможно ближе къ оси орудія и не видно съ моей стороны никакого намѣренія присвоивать себѣ чужое. Въ вину мнѣ могутъ поставить развѣ то, что я не повторилъ въ своей книгѣ сказаннаго прежде меня другими, и тѣмъ вовлекъ любознательнаго г-на Флора Максимова въ невольную обмолвку; но, во-первыхъ, считая вопросъ о расположеніи цапфъ давно рѣшеннымъ, я не видѣлъ въ томъ необходимости, во-вторыхъ, надо знать и то, что въ книгѣ, и безъ того занявшей около 900 страницъ плотной печати, невозможно было входить во всѣ подробности о каждомъ предметѣ: часто по неволѣ приходилось ограничиваться одними выводами и указаніями на другихъ писателей.

ПОДПОЛКОВНИКЪ ИЛЬИНЪ.

=

ФРАНЦУЗСКІЕ МОРСКІЕ СЛОВАРИ *.

Обиліе морскихъ словарей во Франціи изумительно, особенно для насъ, не имѣющихъ ни одного морскаго

* Мы уже приняты однажды—словомъ «Словарь», означать собраніе извѣстнаго рода словъ съ объясненіемъ ихъ; списки же словъ, на двухъ или болѣе языкахъ, мы условились называть собственно «Лексиконами.» (Сборникъ, 1848 г. № 9, «Нѣсколько словъ о морскомъ словарѣ.»)

словаря. Уже въ 1702 году, Французы имѣли *Dictionnaire de marine, contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale, par Aubin* (въ 4 д. 776.)—И это не первый у нихъ морской словарь. Авторъ его говоритъ, въ предисловіи, что «уже довольно хорошихъ французскихъ словарей, собственно морскихъ терминовъ» — и указываетъ на *Гиллета*, въ III томѣ его *Arts de l'homme d'épée*, на *Дероша* и *Озанана*, — находя ихъ, разумѣется, не совсѣмъ удовлетворительными. Въ 1758 году, изданъ *Dictionnaire historique, théorique et pratique de marine, par Saverien* (въ 12 д. 434 и 386.)—Въ 1777 году, впервые изданъ знаменитый словарь *Лескалье*—*Vocabulaire des termes de marine Anglais et Français, par Lescallier* (въ б. 4, XXXII и 965—изданія VI года Республики); въ 1783—86 г., три тома отдѣленія «Мореходство» въ *Encyclopédie méthodique* (въ 4 д. VIII, 712, 784, 883 и атласъ рисунковъ); въ 1792—*Dictionnaire de la marine française, par Ch. Romme* (въ 8 д., XII, 627); въ 1820—*Dictionnaire de marine, par Willaumez* (въ 8 д., 410); въ 1841—*Dictionnaire universel et raisonné de la marine, par de Montferrier* (въ б. 8., 680); наконецъ, въ 1848—*Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur, par Mm. de Bonnefoux et Paris* (въ б. 8., 736 и 775.)—И это только тѣ словари—впрочемъ самые знаменитые—которые мы имѣемъ въ рукахъ; и то не всѣ: мы пропустили нѣкоторые изъ менѣ замѣчательныхъ, на пр.: *Де Борда*—последнее изданіе 1800 года, *Боннефу* 1834 г., и нѣсколько безымянныхъ; также пропустили всѣ лексиконы собственно, всѣ полиглоты, и всѣ частные по морскимъ наукамъ словари; не упоминали притомъ и о многихъ изданіяхъ нѣкоторыхъ изъ вышеисчисленныхъ словарей. Полная библіографія этого рода литературы заняла бы много страницъ въ нашей статьѣ.

Причины подобной дѣятельности понятны. Во Франціи, моряки любятъ свое ремесло, гордятся имъ, и изучаютъ его во всѣхъ подробностяхъ; публика сочувствуетъ морякамъ и старается понять ихъ языкъ; вся Европа—Рос-

ея особенно — съ жадностію читаетъ французскія книги: *La vogue pour les dictionnaires va toujours grandissant* — говорятъ издатели словаря паруснаго и пароходнаго (1848 г.). — Понятны и благодѣтельные слѣдствія подобнаго обилія словарей: языкъ обрабатывается, знанія обобщаются, техническая литература становится общедоступною. — Мы не станемъ здѣсь разбирать достоинства и недостатки французскихъ морскихъ словарей, ни сравнительно одного съ другимъ, ни порознь каждаго — до какой степени каждый изъ нихъ удовлетворялъ современнымъ требованіямъ; это дѣло самихъ французовъ, а наша рѣчь, вѣроятно, и не дойдетъ до нихъ. Мы только покажемъ общія черты этихъ словарей, хорошее и худое ихъ всѣхъ вмѣстѣ, имѣя въ виду идею «Русскаго морскаго словаря,» недавно нами высказанную (Сборникъ, 1848 г., № 9), и, какъ намъ казалось, возбуждившую нѣкоторое сочувствіе.

Всѣ, исчисленные нами, французскіе морскіе словари ограничиваются предѣлами собственно мореплаванія — теоріи и практики этой науки — и во всѣхъ, объясненія техническихъ словъ общепонятны; только Обенъ, въ предисловіи къ своему словарю 1702 года, жалуется, что предшествовавшіе словари были писаны «для людей, уже знакомыхъ съ наукою.» Мы тоже думаемъ, что общепонятность объясненій — одно изъ необходимѣйшихъ условій всякаго словаря. Разумѣется, что объясненія не могутъ быть очень подробны и облегчаются рисунками, которые также находятся во всѣхъ словаряхъ. Касательно выбора словъ, мы сказали, онѣ принадлежать собственно мореплаванію. Конечно, нѣкоторые (на пр. Боннеу и Пари, 1848 г.) причисляютъ сюда *желѣзо*, *сталь*, *гальванизмъ*, въ пароходномъ отдѣленіи многіе *газы*, и пр.; другіе объясняютъ системы міра, свойства теченій и вѣтровъ; но вообще, не выходятъ изъ границъ морской науки — только расширяютъ или суживаютъ ея границы — и не примѣшиваютъ сюда напримѣръ: исторіи флотовъ, приморской географіи, чистой математики, и пр. Танъ ка-

жестя и должно быть; покрайней мѣрѣ мы вовсе не раздѣляемъ надеждъ г. А. А. А, напечатавшаго, въ 10 номерѣ прошлогодняго Сборника, «Отзывъ на статью: нѣсколько словъ о морскомъ словарѣ,»—который ставитъ, образцомъ и идеаломъ морскому словарю, Военно-Энциклопедическій Лексиконъ. Вотъ его слова: «конечно, нельзя требовать, чтобы каждая статья въ словарѣ, была обработана съ такою же полнотою, какую встрѣчаемъ въ большей части Военнаго Энциклопедическаго Лексикона; трудъ этотъ былъ бы слишкомъ великъ на первый случай, хотя мы вполне увѣрены, что онъ возможенъ, потому что ни за матеріалами, ни за сотрудниками у насъ дѣло не станетъ. Но мы совершенно удовольствуемся всякимъ началомъ....» и проч.—Нисколько не осуждая Военнаго Энциклопедическаго Лексикона, имѣющаго свою особую цѣль, и выполняемаго, вообще, весьма удовлетворительно, мы совершенно не понимаемъ пользы подобной энциклопедіи для моряковъ. Польза, пожалуй, будетъ—всякое даніе благо; но будетъ-ли эта польза соразмѣрною потраченнымъ силамъ и средствамъ? Будетъ-ли удовлетворена потребность читателей? Не одни-ли сотрудники будутъ удовлетворены?... Мы даже думаемъ, что и собственно техническая энциклопедія, т. е. энциклопедія, включающая въ себѣ теорію и практику науки, во всей или значительной ея подробности, не принесетъ ожидаемой пользы, если будетъ излагаема въ алфавитномъ порядкѣ—необходимое условіе словарей. Алфавитный порядокъ—система крайне неудобная для науки; да и читатель не всегда знаетъ, подъ какимъ словомъ искать нужный ему предметъ: одни помѣщаютъ способы опредѣленія долготы подъ словомъ *долгота*, другіе подъ словомъ *опредѣленіе мѣста*, морская астрономія, хронометръ, разстоянія, и проч.; отсюда безпрестанныя ссылки и нерѣдко повторенія. Притомъ нѣтъ никакой возможности соразмѣрить частности съ цѣлымъ: объ одномъ предметѣ написано много, о другомъ мало. Да и кто будетъ учиться по энциклопедіи?... Въкѣ энциклопедій, кажется

намъ, прошель; наступилъ вѣкъ словарей—этой середины, между лексиконами, представляющими голыя слова, и энциклопедіями, излагающими цѣлую науку—срединой, которую, по словамъ гг. Боннефу и Пери (предисловіе), «стоитъ только опредѣлить вѣрно, чтобы потребность была угадана и публика удовлетворена.»—Изъ словарей, подлежащихъ нашему разбору, мы можемъ указать какъ на образчикъ энциклопедіи—на *Encyclopédie méthodique*. Въ ней есть много превосходныхъ по времени статей, но ничего цѣлаго: статьи *commettre* (спускать веревки), *cordage* (смасти) и *corderie* (такелажная работа) занимаютъ 131 страницу въ два столбца; *construction* (постройка) 107; *équipage* (команда) 75; *signaux* (сигналы) 114; *stabilité* (остойчивость) 98; за то *armement* (вооруженіе), *architecture navale* (корабельная архитектура), *hydrographie* (гидрографія) опредѣлены въ нѣсколькихъ строчкахъ; ссылки съ одной статьи на другую и повторенія часты; отношенія статей произвольны; единства никакого. Изъ новѣйшихъ словарей только Монсерье (1841 г.) отчасти слѣдовалъ энциклопедическимъ началомъ, и въ ряду опредѣленій, вообще короткихъ, помѣстилъ нѣсколько большихъ статей, съ формулами и таблицами; напр.: *artillerie*, *canon*, *colonie*, *latitude*, *route*, *soleil*, *vent*, и пр.,—впрочемъ не претендуя изложить всю науку, а тиская что попало—даже географическое опредѣленіе Калуги и Тамбова (стр. 384 и 385)—и потѣшаясь многословіемъ въ родѣ слѣдующаго: «Морская астрономія есть одна изъ важнѣйшихъ отраслей искусства мореплаванія; только посредствомъ ея, мореплаватель узнаетъ мѣсто, занимаемое имъ среди моря и съ увѣренностію направляется къ цѣли своего плаванія. Принужденный бороться съ вѣтрами и волнами, не видя земли....» и т. д. Искомая середина для словаря, мы думаемъ, лучше всѣхъ опредѣлена словарями гг. Боннефу и Пари.—Для насъ этотъ словарь можетъ служить хорошимъ образцомъ,—однакожъ отнюдь не предметомъ безу-

словнаго подражанія, ибо наши потребности много ризнятся отъ потребностей французскихъ моряковъ.

Мы настаивали на необходимости помѣщать при каждомъ словѣ нашего (будущаго) словаря ближайшій корень этого слова. Ни въ одномъ изъ французскихъ словарей не находимъ подтвержденія нашей идеи: до корнесловія никто не касался. Въ словарь Обена, противъ французскихъ словъ, выставлены соотвѣтствующія имъ голландскія; у Лескалье, Ромма и Боннефу—англійскія; въ голландскихъ и англійскихъ словаряхъ—какіе имѣемъ—тоже не находимъ корней. Слѣдуетъ ли изъ этого, что и намъ можно обойтись безъ нихъ? Кажется, нѣтъ: всѣмъ другимъ европейскимъ народамъ пришлось бы искать корни ихъ техническихъ словъ въ нарѣчіяхъ древнихъ племенъ, у Грековъ и у Римлянъ—трудъ слишкомъ великій, и живаго интересу мало; притомъ, у всѣхъ европейцевъ, множество морскихъ словъ взято прямо изъ общественнаго быта. У насъ не то: большая часть нашихъ техническихъ словъ къ намъ перешли отъ Голландцевъ и Англичанъ, частью отъ Французовъ и Итальянцевъ, у которыхъ, эти слова имѣютъ нерѣдко значеніе общественное; польза и интересъ такого словопроизводства очевидны. Мы и не настаивали на дальнѣйшеемъ корнеизысканіи.—Что касается до того, что Французы прилагаютъ къ своимъ словамъ соотвѣтствующія иностранныя, то это дѣло лексикографическое, полезное собственно для иностранцевъ, и потому выгодное издателямъ во всякомъ случаѣ дѣло частное, второстепенное, и намъ ненужное: *оріенталистовъ*, знающихъ русскій языкъ, въ Европѣ немного, и потому никакъ нельзя рассчитывать, чтобы—въ настоящее время по крайней мѣрѣ—наши словари были раскупаемы иностранцами, особенно морскіе словари. Самимъ же намъ подобная лексикографія не принесетъ большой пользы; намъ нужнѣе иностранные морскіе словари съ русскимъ переводомъ—они же и легче.

Слова старинныя и мѣстныя, описанія бывшихъ въ употребленіи и нынѣ употребляемыхъ инструментовъ, тер-

мины галерейные, свои и чужія морскія и рѣчныя суда— все это входило въ границу лучшихъ французскихъ словарей, хотя и не все и не у всѣхъ обработано съ одинаковою тщательностію; есть даже небрежности поразительныя. Вотъ, напримѣръ, опредѣленіе стариннаго астрономическаго инструмента *ноктурлябія*:

У *Лескалье*: «инструментъ, посредствомъ котораго считали возможнымъ находить, на сколько сѣверная звѣзда выше или ниже полюса, и часъ во время ночи; нынѣ неупотребителенъ.»

Въ *Энциклопедіи*: «инструментъ, служившій нѣкогда для сысканія, во всякій часъ ночи, на сколько сѣверная звѣзда выше или ниже полюса.»

У *Монферье*: «инструментъ, служившій стариннымъ морякамъ для сысканія часа ночи, посредствомъ измѣренія разстоянія звѣзды отъ полюса».

У *Боннефу и Пари*: «старинный инструментъ морской астрономіи, служившій для сысканія широты и часа ночи, измѣреніемъ разстоянія полярной звѣзды отъ полюса; этотъ инструментъ и эти исчисленія были весьма несовершенны».

Послѣ всѣхъ этихъ опредѣленій остается только спросить: что же за инструментъ *ноктурлябія*?—Подобныхъ шутокъ довольно много, по всѣмъ частямъ всѣхъ словарей, и мы очень бы желали избѣгать ихъ въ нашемъ (будущемъ) словарѣ. Многое въ этомъ родѣ, конечно, неизбежно—по недостатку источниковъ; но не слѣдуетъ называть недостаткомъ истичниковъ незнанія ихъ: вотъ, хоть бы эта *ноктурлябія* очень подробно описана у *Фурнье* (*Hydrographie*, 1643, in fol, p. 514 et suiv.)—книга весьма извѣстная каждому занимающемуся исторіею морскаго искусства. Еще хуже, когда такія неточности входятъ почти въ систему сочиненія, какъ у *Монферье*, (напр. *baidar*, *boyer*, *calcet*, etc.).

Мы еще говорили о необходимости указывать въ словарѣ сочиненія, въ которыхъ можно найти подробности предмета. Считаемо это весьма важнымъ,—столь-

ко важнымъ, что для однихъ этихъ указаній стоило бы заняться составленіемъ словаря. Къ сожалѣнію, очень немногіе сочинители французскихъ словарей, и то лишь старинные, раздѣляютъ наше мнѣніе; да и тѣ, не считая указанія обязанности непремѣнною, дѣлаютъ ихъ вообще довольно рѣдко, слегка, не полно. Лескаль указываетъ на нѣкоторыя книги (напр. въ статьяхъ *aggrimage*, *architecture navale*, и нѣк. др.), а на многія не указываетъ (напр: о галерахъ, объ артиллеріи и пр.); въ энциклопедіи приложимъ списокъ книгъ годныхъ для морской бібліотеки, съ страннымъ подраздѣленіемъ ихъ по форматамъ,—списокъ впрочемъ весьма не полный. Тщательнѣе другихъ указываетъ источники Саверьенъ, ссылающійся даже на статьи въ періодическихъ изданіяхъ, но и у него, это дѣло постороннее, дѣло случая и прихоти.—Можетъ быть французамъ и не такъ надобны требуемые нами указанія, какъ намъ: ихъ литература богата, и почти всѣ значительныя сочиненія иностранныя переведены на ихъ языкъ; указателей много, все приведено въ извѣстность, все доступно. Но мы, по большей части, принуждены обращаться къ сочиненіямъ иностраннымъ, для которыхъ не имѣемъ указателей, и доставать которые трудно; слѣдовательно надо искать ихъ съ увѣренностію не обмануться; да и наши собственныя сочиненія намъ, вообще, извѣстны мало; многое разсѣяно въ періодическихъ изданіяхъ, часто вовсе не спеціальныхъ; наконецъ, наши морскія книги, старинныя особенно—весьма рѣдки.

Историческія указанія—предметъ тоже весьма важный для словаря; но, разумѣется, указанія эти должны быть кратки. Подобныя указанія—впрочемъ довольно рѣдки—мы находимъ у Лескаль и въ энциклопедіи; у Боннефу и Пари ихъ довольно много, и здѣсь они составлены очень тщательно, съ приличною краткостію (напр: *cercle à reflection*, *decouvertes*, *législation maritime*, *hélice propulsive*, *ordonnances*, и пр.); у Саверьена и Монферрье это главнѣйшіе предметы. Саверьенъ—словарь котораго историческій по преимуществу—устарѣлъ: послѣ него и

розысканія и самыя науки далеко ушли. Остановимся нѣсколько на Монферрье. Этотъ словарь съ огромными претензіями. Составители его, или вѣриѣ г. Баржине изъ Гренобля, редакторъ историческаго отдѣленія, предложитъ себѣ задачу—раскрыть исторію мореходства со стороны *соціальной и философической!*... Вотъ начало его вступительной рѣчи:

«Всѣ отрасли знаній и каждый частный предметъ науки мореплаванія, бывали предметомъ многихъ и превосходныхъ изслѣдованій, принесшихъ несомнѣнную практическую пользу; но, къ сожалѣнію, всѣ эти работы не составляютъ ничего цѣлаго, т. е. всѣ эти разнородныя части не соединены между собою исторически, и черезъ то великая идея ихъ общности остается неразрѣшеною.

«*Мореходство* * не имѣетъ историка.

«Ни одинъ великій писатель не рассмотрѣлъ, съ точки зрѣнія соціальной и философической, вліянія производимаго мореходствомъ на развитіе цивилизаціи, на величіе и упадокъ народовъ, отъ первыхъ обществъ до нашихъ дней, когда это вліяніе оказывается еще болѣе могучимъ, болѣе неотвратимымъ, и неотлагательно рѣшаетъ будущія судьбы міра. Это важнѣйшая сторона общественной жизни, вызывающая живѣйшія изслѣдованія историка и высшія созерцанія философа.

«Пробѣгая библіографіи, впрочемъ весьма немногочисленныя, исторіи мореходства, мы поражены совершеннымъ отсутствіемъ этихъ возвышенныхъ взглядовъ у всѣхъ писателей: видимъ или подробности археологическія, неинтересныя въ главномъ, или претензіи національныя, памфлеты вмѣсто исторіи.»

«Чтобы помочь бѣдѣ, авторъ воспользовался случаемъ втиснуть въ словарь нѣсколько общихъ очерковъ исторіи мореходства (*discours préliminaire, découvertes* и *gé-*

* «Слово мореходство (*la marine*)—замѣчаетъ авторъ—употреблено здѣсь въ самомъ обширномъ смыслѣ, именно, какъ выраженіе всѣхъ сторонъ знанія и исторіи мореходства.»

nie maritime—главные), написанныхъ будто-бы по идеямъ современной философіи.

Онъ начинаетъ своей очеркъ такъ: «Безплодно было бы изученіе минувшаго, бессмысленно созерцаніе современнаго, если въ послѣдовательности явленій прошлаго и настоящаго не видать, что мореходство (la marine) рѣшаетъ окончательно судьбы народовъ. *Всѣ великія битвы владычицы міра—были морскія битвы.*»—Затѣмъ, слѣдуетъ напыщенный, натянутый разсказъ всемірной исторіи, приведшій все же къ тому, что «во всѣ минувшія времена, морскія націи падали подъ власть континентальныхъ»—выводъ, изъ котораго нашъ авторъ дѣлаетъ такой исходъ: «мореходство (la marine) уже не есть принадлежность національнаго генія того или другаго народа—оно волюта принадлежитъ наукѣ, а наука человечеству.» Здѣсь не мѣсто входить въ подробности, да и не стоитъ; не можемъ однакожъ не замѣтить, что способъ, выбранный авторомъ для развитія его идеи, очень неудачный: Саверьенъ дравнивалъ словарь съ коммодомъ о множествѣ ящичковъ; мы согласны съ нимъ, и думаемъ, что коммодъ о многихъ ящичкахъ очень хорошая вещь для сбереженія предметовъ, но вовсе не для выставки ихъ. При томъ же, фактовъ по настоящему предмету (исторія мореходства) у нашего автора такъ мало, что большая часть ящичковъ остаются пустыми; напр. ящички: signaux, télégraphe, artillerie, galère, и мн. др.

Мы хорошо знаемъ какъ еще мало разработана исторія мореходства и въ общности и въ частностяхъ, и потому не можемъ требовать отъ словаря ни подробнаго начертанія исторіи вообще, ни многихъ указаній на частности; однакожъ, можемъ желать, чтобы всѣ главнѣйшіе факты и цифры исторіи мореходства, выработанные чрезъ усилія многихъ изыскателей, были приведены въ своихъ мѣстахъ, и съ другой стороны, чтобы общая исторія развитія морскаго искусства была представлена—пожалуй хоть «въ вступительной рѣчи»—по идеямъ вѣка, но въ границахъ, приличныхъ ей, сознательно, доказанно.

Въ заключеніе нашего обзора французскихъ морскихъ словарей, долгомъ считаемъ рекомендовать нашимъ морякамъ Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur, гг. Боннефу и Пари. По числу словъ, этотъ словарь гораздо полнѣе всѣхъ ему предшествовавшихъ,—не говоря уже о второй, собственно паровой части, для которой не было предшествующаго; опредѣленія вообще обдуманны, вѣрны, сжаты и полны; изданіе превосходно. Нѣкоторые слова—*галанизмъ* напримѣръ—могутъ казаться лишними; но, во-первыхъ, судить о потребности того или другаго слова въ специальномъ словарѣ, могутъ только тѣ, для которыхъ назначенъ словарь—въ этомъ случаѣ французскіе моряки собственно; во-вторыхъ, не надо забывать, что наша наука такъ тѣсно связана со всѣми отраслями человѣческихъ знаній, что нѣтъ никакой возможности положить ей опредѣлительныя границы. Выборъ словъ для словаря, съ одной стороны, обуславливается мѣстными, національными потребностями, съ другой—опредѣляется избраннмъ планомъ, и вообще, много зависитъ отъ личнаго такту редакціи. Цѣна словаря Боннефу и Пари чрезвычайно умеренная, 40 франковъ.

А.Д. СЖ.

=

Замѣчанія о приспособленіи цвѣтныхъ фонарей, употребляемыхъ на Англійскихъ военныхъ пароходахъ.

Кожуховые цвѣтные фонари (мастера Миллера) дѣлаются трехъ размѣровъ: № 1, 2 и 3. Первый №, самыя большіе, по причинѣ нѣкотораго несовершенства въ выдѣлкѣ стеколъ, до сихъ поръ не вошелъ еще въ употребленіе, и потому избраны два послѣдніе сорта фонарей: № 2 и № 3.

Фонари укрѣпляются къ наружнымъ сторонамъ кожуховъ (впереди колесъ) двоякимъ образомъ:

1.) Вставляются со внутри въ особый жестъ обитый латкѣ, укрѣпленный болтами или обоями, къ наружной сторонѣ кожуха.

2.) Навѣшиваются на скобу, привинченную къ наружной сторонѣ кожуха и укрѣпляются двумя мѣдными винтами, имѣющимися для сего въ ушкахъ при верхней части фонаря.

Въ томъ и другомъ случаѣ, въ наружной сторонѣ кожуха прорѣзаны дверцы (противъ дверцевъ самаго фонаря) чтобы со внутри удобно было осматривать и поправлять огонь, когда нужно.

Фонари помѣщаются въ самомъ удобномъ, отъ возненія закрытомъ мѣстѣ, впереди колесъ, какъ на приложенномъ чертежѣ кожуховъ, построеннаго въ Англіи Черноморскаго парохода «Владиміръ» показано, такъ чтобы красный и зеленый огни были тогда лишь видны вмѣстѣ, когда другое судно стоитъ прямо противъ носа. На пароходахъ съ гребными винтами (немѣющихся кожуховъ), фонари эти помѣщаются на планширѣ въ косечныхъ сѣткахъ; въ первомъ случаѣ, съ внутреннихъ сторонъ дѣлаютъ деревянные щиты или заслонки, чтобы красный и зеленый огни не были видны съ одной стороны вмѣстѣ.

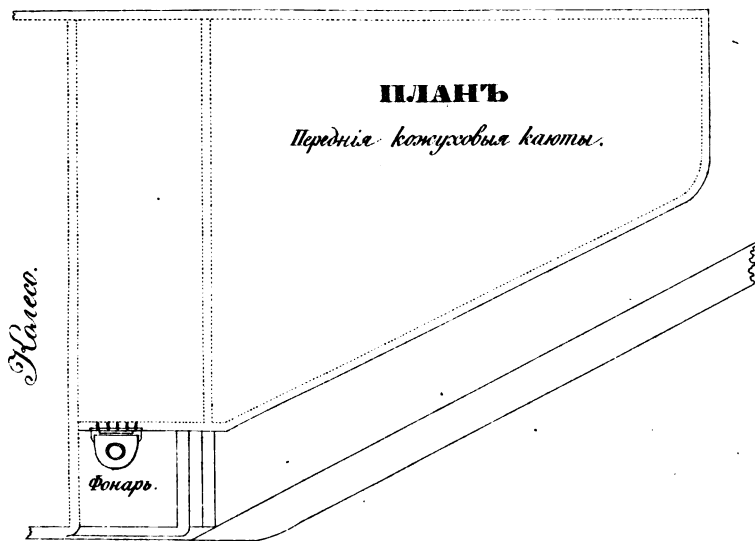
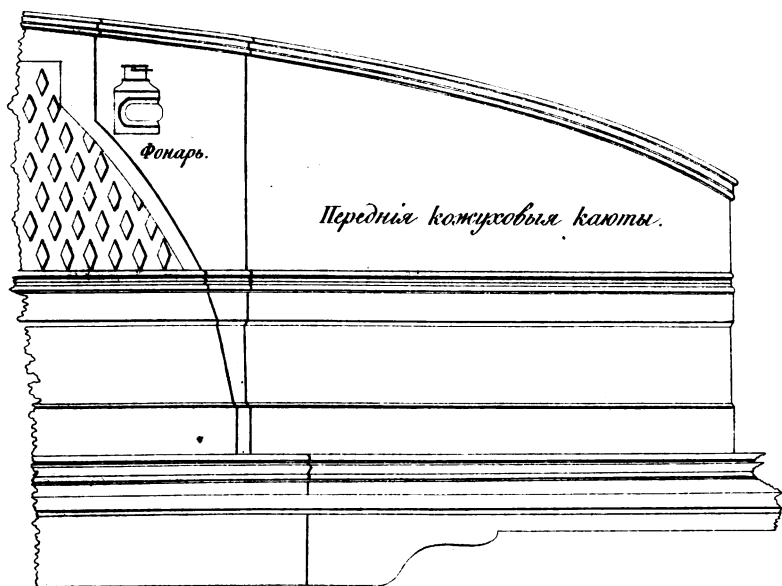
Устройство кожуховыхъ фонарей, на правой и лѣвой сторонѣ, совершенно одинаково; цвѣтные же огни производятъ тѣмъ, что внутри фонарей вставляютъ выгнутыя цвѣтные стекла, при выдѣлкѣ которыхъ особенное вниманіе должно быть обращено на то, чтобы цвѣта (зеленый и красный) можно было ясно различить на дальнемъ разстояніи; въ чемъ, до введенія Миллеровыхъ фонарей, было большое затрудненіе.

Къ каждому фонарю приложено одно запасное цвѣтное стекло.

Масло обыкновенно употребляютъ спарнацетное (spermacet oil), дающее самый чистый цвѣтъ; и для отвращенія копоти, изобрѣтатель (Г. Миллеръ) совѣтуетъ свѣтильни неоставлять слишкомъ долгими.

Боковой видъ консуха.

Съ показаніемъ толщины цвѣтнаго фонаря.



THE HISTORY OF THE

REPUBLIC OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Бѣлый огонь подымается на топъ фокъ-мачты, какъ обыкновенный сигнальный фонарь.

ИНЖЕНЕРЪ-КАПИТАНЪ ШВАВЕ.

—

О СОХРАНЕНИИ ЛѢСНЫХЪ ЗАПАСОВЪ.

Изъ прѣвій Нижней Палаты Великобританской и допросовъ, снятыхъ Парламентскою Коммисіею «для разбора смѣтъ морскаго военного и артиллерійскаго вѣдомствъ», явствуетъ, что порча мачтовыхъ деревъ такъ быстра, и слѣдовательно, необходимость разбирать составныя мачты встрѣчается такъ часто, что невозможно употреблять морской клей для соединенія мачтъ.

Давно уже прилагали стараніе найти причину столь быстрого гніенія мачтовыхъ деревъ, и въ 1810 году еще Бригадиръ Сэръ Семюзль Бентемъ * сдѣлалъ Морскому Департаменту представленіе объ этомъ предметѣ, въ которомъ, отчасти, приписываетъ быструю порчу мачтовыхъ лѣсовъ, способу храненія ихъ въ водѣ, въ нарочно устроенныхъ для того прудахъ, въ коихъ такіе лѣса затопляются.

Съ того времени, многіе изъ опытѣйшихъ офицеровъ морскаго вѣдомства были того же мнѣнія; но, кажется, что существованіе въ портахъ военного морскаго вѣдомства мачтовыхъ прудовъ, устроенныхъ съ огромными издержками, было причиною, что эти предположенія Бентема и послѣдователей его остались безъ дѣйствія.

Приводимъ здѣсь въ извлеченіи это любопытное представленіе Сэръ Семюзля Бентема:

* Находившійся прежде того въ нашей службѣ. Пр. Ред.

«Получивъ предписаніе составить планъ устройства хранилищъ для мачтовыхъ лѣсовъ и готовыхъ мачтъ, а также рабочихъ мачтовыхъ сараевъ, для Портсмутскаго и Ширнесскаго Адмиралтействъ, я долженъ замѣтить, что, разсмотрѣвъ внимательно планы, представленные мною уже давно Лордамъ Адмиралтейства для «устройствъ по мачтовой части» въ Портсмутѣ, я нахожу, что эти планы весьма хороши и совершенно достигаютъ своей цѣли, предполагая за нужное хранить мачтовые лѣса, *затопляя ихъ*. Эти же планы, въ такомъ случаѣ, съ малыми измѣненіями для приспособленія ихъ къ мѣстности, были бы хороши и для Ширнесскаго Адмиралтейства.

«Но Морскому Департаменту извѣстно, что первоначальное *сомнѣніе* мое о пользѣ храненія мачтовыхъ лѣсовъ, затопляя ихъ, усиливалось постепенно, и что вслѣдствіе того я считалъ долгомъ разсмотрѣть этотъ предметъ съ возможною точностію и вниманіемъ. Департаментъ, по просьбѣ моей, собралъ мнѣніе различныхъ чиновниковъ въ военныхъ портахъ о пользѣ затоплять мачтовые лѣса для храненія, и послѣ того я имѣлъ случай объясняться о томъ съ лучшими изъ этихъ чиновниковъ и другими опытными людьми.—Эти изысканія и собственные мои замѣчанія о мачтовыхъ лѣсахъ, хранимыхъ въ портовыхъ Адмиралтействахъ, привели меня къ заключенію, что мачтовые лѣса, какъ и всѣ другіе сосновые, должно хранить не затопленные, но въ сухомъ мѣстѣ подъ крышею, въ сараяхъ, допускающихъ свободный протокъ воздуха, такъ чтобы по желанію можно было прекращать или уменьшать теченіе воздуха, смотря по состоянію погоды или степени сухости хранимаго лѣса. Лѣсные штуки должно укладывать въ сараяхъ такъ, чтобы между ними могъ свободно проходить воздухъ.

«Храненіе мачтовыхъ лѣсовъ въ сухомъ мѣстѣ я предпочитаю по слѣдующимъ причинамъ:

«*Первое.* Мачтовые лѣса состоятъ изъ сосновыхъ бревенъ, а потому невозможно предполагать, чтобы хорошее сохраненіе ихъ требовало другихъ средствъ, а не тѣхъ,

которыя употребляются при храненіи всѣхъ другихъ сосновыхъ лѣсокъ. Всѣ же другіе сосновые лѣса, употребляемые для кораблестроенія и строенія домовъ, признаю вообще за лучшее хранить въ сараяхъ, закрытыхъ отъ дождя и сырости, но пропускающихъ воздухъ свободно, не допуская впрочемъ столь сильнаго сквознаго вѣтра, чтобы лѣса отъ того могли трескаться, — отъ чего лѣса эти, въ надлежащій промежутокъ времени, просыхаютъ и становятся гораздо прочнѣе и долговѣчнѣе, чѣмъ употребленные въ дѣло въ свѣжемъ, неосушенномъ видѣ.

«Собственные мои наблюденія въ Англіи и другихъ, весьма различныхъ климатахъ, даютъ мнѣ поводъ совершенно одобрить этотъ способъ храненія, и я долженъ согласиться, что сосновое бревно, которое вездѣ хранится въ сухомъ видѣ, когда оно назначено для кораблестроенія или домостроенія, должно быть сохраняемо такимъ же образомъ, хотя оно назначено для выдѣлки мачты, вмѣсто того, чтобы сдѣлать изъ него бимсъ или распилить его на брусья и доски.

«Второе. Сосновое бревно, употребленное въ дѣло, должно быть болѣе высушено, ежели изъ него дѣлаютъ мачту, чѣмъ когда изъ него намѣрены дѣлать бимсъ или распилить на планки и доски. Въ самомъ дѣлѣ, въ видѣ бимса сырое дерево, покрайней мѣрѣ на нѣскольکو времени, остается подверженнымъ влиянію воздуха, которое никогда вовсе не прекращается, и потому оно постепенно будетъ просыхать; это тѣмъ болѣе бываетъ съ деревомъ, распиленнымъ на доски; напротивъ того, промокшее въ водѣ бревно, будучи обращено въ составную мачту, и покрытое масляною краскою или другимъ веществомъ, непроницаемымъ для воды, необходимо остается сырымъ, потому что вода не можетъ испариться сквозь краску и пр., и слѣдовательно вода, заключающаяся между слоями лѣса, непремѣнно сдѣлается причиною преждевременнаго сгніенія мачты.

«Другое вредное обстоятельство, происходящее отъ

употребленія непросушеннаго лѣса въ мачтовое дѣло, есть то, что какъ бы вѣрно не составить части мачты, лѣсъ, просыхая въ продолженіе времени, садится, и бугеля на мачтѣ слабѣютъ, а мачта, въ такомъ состояніи, негодна и требуетъ исправленія.

«Что касается до воды, въ которой затопляютъ мачтовые лѣса, то найдено, что въ прѣсной водѣ они весьма скоро портятся, въ соленой же подвержены проточенію червемъ; сверхъ того, нѣкоторыя изъ соляныхъ частицъ, проникающихъ въ дерево, имѣютъ способность вбирать въ себя влагу изъ атмосферы, а потому всегда сохраняютъ нѣкоторую сырость въ деревѣ.

«Третье. Хотя есть много примѣровъ чрезвычайной долговѣчности лѣса, затопленнаго постоянно, но замѣчено также, что такой лѣсъ тѣмъ скорѣе, и, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, чрезвычайно быстро портился, когда былъ вынутъ изъ воды и подверженъ вліянію воздуха.

«Четвертое. Предположивъ даже, что выгодноѣ хранить мачтовые лѣса весьма долгое время затопленными, нужно будетъ однакожъ вынимать ихъ изъ воды гораздо прежде употребленія, чтобы достаточно просушить, что должно происходить весьма медленно, чтобы лѣсъ не повело. На это нужно будетъ два, три, четыре и даже пять лѣтъ, смотря по толщинѣ лѣса, а на большій этого промежутокъ времени и не бываетъ нужно имѣть запасовъ мачтоваго лѣса, и даже вообще на большее время запасовъ не бываетъ. По этому, столько же нужно имѣть сараевъ для просушенія затопленнаго мачтоваго лѣса, сколько было бы нужно имѣть, не затопляя, лѣсовъ въ дорогахъ мачтовыхъ прудахъ.

«Пятое. Даже во время продолжительнаго мира, и храненія запаса мачтовыхъ лѣсовъ на долго, я не вижу никакой причины, почему бы они были болѣе подвержены портчѣ въ необдѣланномъ видѣ, сохраняя ихъ въ хорошихъ сараяхъ, чѣмъ когда изъ нихъ выдѣланы уже готовые мачты.

«Предлагая это измѣненіе въ способъ храненія мачтовыхъ лѣсовъ, я знаю, что число тѣхъ, которые предпочитаютъ затопленіе лѣсовъ, больше числа отдающихъ преимущество храненію лѣсовъ въ сараяхъ; но Департаментъ замѣтитъ, что всѣ безъ исключенія считаютъ необходимымъ хранить сосновые лѣса для кораблестроенія въ сухомъ видѣ; всѣ же признаютъ необходимость вынимать изъ воды мачтовые лѣса довольно рано, чтобъ они могли совершенно просохнуть прежде употребленія.

«Углублявшіеся болѣе въ подробности вопроса рѣшительно признаютъ вредъ, происходящій отъ храненія сосновыхъ лѣсовъ (нѣкоторые сорта болѣе другихъ), подъ водою. Нѣкоторые упоминаютъ объ особенностяхъ вреда отъ храненія такихъ лѣсовъ въ соленой водѣ, и всѣ, предпочитающіе затопленіе лѣсовъ въ соленой водѣ, упоминаютъ о нужныхъ предосторожностяхъ отъ червя.»

=

ВОСПОМИНАНІЯ О КОРАБЛѢ СВ. ПАРАСКЕВІЯ.

—

Я очень радъ, что въ моей памяти сохранилось еще нѣсколько свѣдѣній, или лучше сказать, пріятныхъ воспоминаній, могущихъ служить пополненіемъ къ интересному описанію корабля *Св. Параскевія* и командира его, капитана 1-го ранга Ивана Осиповича Салтанова.

Корабль *Св. Параскевія*, дѣйствительно слывшій въ свое время образцовымъ въ Черномъ морѣ, не соединялся, какъ сказано въ № 2 Морского Сборника за текущій годъ, съ отрядомъ капитанъ-командора Грейга въ 1801 году въ Корфу, ибо отрядъ послѣдняго пришелъ туда только въ 1804 году. Корабль *Параскевія* находился въ это время въ Неаполѣ, состоя, по Высочайшему повелѣнію, при

особѣ Неаполитанскаго короля, Фердинанда V, и пробылъ на сей службѣ болѣе двухъ лѣтъ, прежде чѣмъ соединился съ нашею эскадрою. На подобной ему службѣ былъ и Англіійскій семидесятипушечный корабль Экселентъ. Офицеры обѣихъ этихъ судовъ, состоя въ одной командировкѣ, сдружились между собою и несмотря на то, что другъ съ другомъ могли объясняться только на одномъ діалектѣ, Итальянскомъ, и то очень плохо, и разбѣрали газетныя новости не иначе какъ съ помощью Англійскаго лексикона, жили весьма согласно. На Параскевин, кромѣ самаго командира, никто не говорилъ по Англійски.

Я служилъ тогда гардемариномъ, на памятномъ въ Русскомъ флотѣ, фрегатѣ Венусъ, подъ командою капитана 1 ранга Ельфингтона, человека хорошо образованнаго и вмѣстѣ съ тѣмъ, славнаго, опытнаго моряка, но какого несчастная слабость, къ сожалѣнію, погубила. Въ 1805 году, фрегатъ нашъ получилъ наконецъ пріятное назначеніе идти въ Неаполь съ депешами; это всѣхъ насъ чрезвычайно обрадовало, послѣ трудныхъ плаваній по бѣднымъ Ионическимъ островамъ. Подходя къ Неаполю съ переменными вѣтрами, намъ случилось быть довольно близко къ берегамъ Италіи, ниже параллели Неаполя, когда мы получили юго-западный вѣтръ, скрѣпившій до унтеръзейля; но чтобъ обойти островъ Капри съ западной его стороны, фрегатъ долженъ былъ форсировать парусами и несть, при сильныхъ порывахъ, рифленные марсели и нижніе паруса; когда же мы миновали траверсъ опасности, то отдали марса-шкоты, а при спускѣ уже на фордевиндѣ на Неаполитанскій рейдъ, хотя вѣтръ и сдѣлался мягче, но все еще, при большомъ волненіи, былъ такъ свѣжъ, что мы не могли дотянуть марса-шкотовъ до мѣста, несмотря на то, что нашему капитану хотѣлось пощеголать. Пришедъ на рейдъ подъ марселями, мы увидѣли стоявшіе тутъ корабли: Россійскій Параскевій, Англіійскій Экселентъ и Неаполитанскій Архипедъ, съ третьими якорями въ водѣ и со спущенными стеньгами и реями; слѣдуя

примѣру старшаго, и мы сдѣлали тоже, ставъ на якорь.

Неаполитанскій рейдъ совершенно открытъ отъ SW, и потому не безопасенъ. На немъ разводитъ огромное волненіе, которымъ, кромѣ беспокойства качки, грозитъ еще испортить канаты (цѣпныхъ тогда еще не было), лежащими по грунту рейда днищами погибшихъ на этомъ рейдѣ и заливѣ кораблей (что и нашему фрегату случилось испытать въ послѣдствіи). Посему на Неаполитанскомъ рейдѣ должно стоять весьма осторожно и часто осматривать якоря.

Намъ объявленъ былъ карантинъ. Первое знакомство, какъ съ офицерами Параскевіи, такъ и съ Англійскими съ Экселента, мы сдѣлали у борта нашего фрегата, и разумѣется, приглашены были тѣми и другими на первые, по окончаніи карантина, обѣды. Англичане очень обрадовались, что у насъ было человѣка три изъ офицеровъ, которые говорили по Англійски и въ дружеской бесѣдѣ могли обходиться безъ лексикона. Я, какъ знавшій этотъ языкъ, попалъ въ число тѣхъ, кого приглашали чаще.

На другой день, въ прекрасное утро, увидя приуготовленія, и слѣдуя старшему, мы стали подымать рангоутъ, и были изумлены исполненіемъ сихъ работъ на Параскевіи. Весь рангоутъ пошелъ вдругъ на верхъ, безъ остановки, поставленъ правильно и быстро, и безъ замедленія выправленъ. У насъ же, по тѣснотѣ, хотя и славившагося тогда и управленіемъ и командою фрегата, мы стеньги и реи могли подымать только порознь, почему въ этомъ исполненіи рѣшительно отстали. Впрочемъ, и теперь скажу, что ежели это и можно исполнить, чего однакожъ мнѣ и послѣ никогда не случалось видѣть, такъ только на кораблѣ, а отнюдь не на фрегатѣ и съ такою только командою, какая была на Параскевіи. — Отдали паруса для просушки и при крѣпленіи ихъ отстали отъ корабля, не ожидая въ командѣ его этой удали, хотя у насъ люди и разбѣжались по реямъ (это для корабля было совершенною новостью). На другой день и на ономъ, люди

разбѣжались по рямя, но мы, обративъ больше вниманіе и подстрекнувъ самолюбіе команды, сравнилисъ съ ними, и впослѣдствіе всегда случалось, что или мы или они были всегда первыми въ сей работѣ; однако въ морскихъ и въ морѣ мы ихъ превосходили, въ рейдовыхъ же рѣшительно никогда не могли равняться; между тѣмъ на Венусѣ команда была бравая, опытная и хорошо управляемая, но собственно физическими силами не могла равняться съ командою Параскевіи. Вотъ наша первая встрѣча съ кораблемъ Параскевія. Хотя въ Корфу, гдѣ мы нашли очень плохія суда и команды, насъ и предупреждали на счетъ отличнаго управленія кораблемъ Параскевія, но мы все-таки были удивлены его дѣйствіями и приписывали это какъ двойному денежному* содержанію его команды, такъ стоянкѣ на рейдѣ безъ плаванія, въ продолженіе двухъ лѣтъ, и особой привычкѣ къ рейдовымъ работамъ. Впрочемъ, это все только наблюденія зрительной трубы; поговоримъ теперь о тѣхъ, какія нами были сдѣланы на самомъ кораблѣ, когда мы прибыли туда послѣ нашего карантина.

Я опишу что меня особенно занимало, какъ еще очень молодаго и мало опытнаго моряка. Иванъ Осиповичъ Салтановъ, просвѣщенный, умный, вѣжливый и знающій начальникъ, былъ волонтеромъ на Англійскомъ флотѣ и усвоилъ себѣ почти совершенно принятую вообще въ этомъ флотѣ форму управленія судами, т. е. всѣ его приказанія, въ обыкновенномъ порядкѣ службы, передавались чрезъ старшаго по немъ офицера, который уже и наблюдалъ за исполненіемъ ихъ въ точности, и въ случаѣ неисполненія или упущенія порядка службы или не сохраненія дисциплины вахтенными или кѣмъ-либо на кораблѣ, одинъ старшій подвергался замѣчаніямъ или упрекамъ самаго командира. По этому самому старшій офицеръ имѣлъ пол-

* Офицеры и команда получали содержаніе наше казенное и такое же отъ короля Неаполитанскаго, какъ и Англійскій корабль Экселентъ

вое право требовать и себѣ отъ всѣхъ подчиненныхъ совершеннаго повиновенія и точности въ исполненіи своихъ приказаній и сохранять опредѣленный порядокъ всякаго дѣйствія на военномъ кораблѣ. Это отдаленіе отъ мелочныхъ, но необходимо нужныхъ дѣйствій для порядка на кораблѣ, много возвышаетъ командира въ глазахъ и чувствахъ подчиненныхъ ему, и собственные его команды или слова, въ случаѣ нужномъ, высоко уже цѣнятся.

Старшіе по командирѣ офицеры на кораблѣ были, какъ помню: к. лейтенантъ Мишинъ (по производствѣ же во 2-й рангъ, онъ былъ отправленъ въ Россію, и обязанность его принялъ старшій по немъ к. л. Салти); лейтенанты были: Берингъ, Туровской, Богдановичъ, Макухинъ и проч. Вообще офицеры были хорошіе, пріобрѣтшіе уже навыкъ и опытность и умѣвшіе держать себя прилично ихъ званіямъ и должности, не говоря уже о приличіяхъ свѣтской жизни и учтивости, словомъ сказать вообще компанія офицеровъ въ полномъ составѣ была изъ отличныхъ; команда корабля особенно обратила наше вниманіе: молодая, рослая, здоровая, сильная и видимо довольная, хорошо выученная и одѣтая, казалось, смотрѣла начальникамъ въ глаза, чтобъ немедленно исполнить требуемое расторопно. * При дѣланныхъ для насъ пушечныхъ ученійхъ, пушки точно играли или прыгали, не отъ силы пороха, а отъ упругости мышцъ и силы рукъ, ими дѣйствовавшихъ, какъ перышками. Корабль содержался и былъ выкрашенъ весьма чисто; вездѣ и все было на мѣстахъ и въ порядкѣ.

Собственно корабль былъ довольно хорошъ и снаружи, соотвѣтственно тогдашнему времени, хотя многое тогда въ кораблестроеніи и вооруженіи не достигло того развитія и улучшенія, какое мы видимъ въ настоящее вре-

* Такой-то составъ команды дополнился еще видною и бравую Гренадерскою ротою Витебскаго полка, назначенною, какъ полагаю, для Неаполитанскаго Короля, вмѣсто морскихъ солдатъ на флотѣ; офицеры ея были отличные.

мя въ нашемъ флотѣ. Я замѣтилъ еще тогда, что въ палубахъ, для скрѣпленія корабля, были поставлены стачки кинсы, которыя, бывъ близко въ некоторыхъ пушекъ, даже мѣшали повороту ихъ для прицѣлу въ одну сторону: но это недостатки тогдашняго времени и искусства въ кораблестроеніи. 40 же лѣтъ долги, и даже въ Гражданской Архитектурѣ время и искусство пропавели большія доросшимъ къ лучшему.

Въ примѣръ подобныхъ недостатковъ могу привести и самый фрегатъ нашъ Венусъ, взятый у Шведовъ и построенный извѣстнымъ Чапманомъ, сдѣлавшійся извѣстнымъ по отличной своей ходкости до того, что Англичане желали имѣть чертежи его, а равно и размѣры рагоута и погрузки. Фрегатъ нашъ, хотя и былъ большою размѣра, но такъ тѣсенъ, что команда жила въ батарейной палубѣ, пушки всегда были выдвинуты за бортъ и закрывались накладными на пушки бортами съ двойными на нихъ брюканцами, офицерская каютъ-компанія была въ констанельской въ батарейной палубѣ и освѣщалась ретирадными пушечными портами. Канатный битингъ былъ одинъ, и потому прошу представить себѣ, какое было затрудненіе и опасность травить или задержать канатъ на большомъ волненіи и при сильномъ вѣтрѣ. На фрегатѣ былъ большой ютъ, съ прочими недостатками. Венусъ въ нынѣшнее время казался бы уродомъ въ категоріи фрегатовъ, а тогда лучшіе офицеры искали чести имъ командовать или служить на немъ.

Все вышеписанное было показываемо всѣмъ намъ; во послѣ обѣда, вышедъ изъ каютъ-компаніи, я вздумалъ еще одинъ посмотреть корабль, и вотъ что замѣтилъ необыкновеннаго: во-первыхъ, необыкновенную тишину на кораблѣ; всякое требованіе штиля въ каютъ-компанію, что дѣлается очень часто на военныхъ судахъ, произносилось въ полголоса часовымъ у склянокъ; штиль! въ полголоса повторялъ очередной у гротъ-люка унтеръ-офицеръ и штиль шелъ немедленно; отъ вахты со шканецъ приказывалось на палубу въ полголоса: на такую-

то шлюпку гребцовъ, — у гротъ-люка тотъ же унтеръ-офицеръ повторялъ: на такую-то шлюпку гребцовъ! и уже палуба дрожала отъ бѣжавшихъ со всѣхъ мѣстъ корабля гребцовъ, и въ минуту шлюпки были готовы, а шлюпочъ при кораблѣ было до 9-ти и, большею частію, пострѣнныхъ офицерами и корабельными средствами, по чертежамъ, или своимъ, или полученнымъ отъ англійскихъ офицеровъ корабля Экселентъ. На верхней батарее находились только люди должностные или по надобностямъ, тихо между собою разговаривавшіе, даже и табако-куры, около кадокъ, шутили весело, но безъ шума и споровъ. Лишь только я спустился въ нижнюю, т. е. жилую батарею и остановился на трапѣ, съ провожавшимъ меня товарищемъ, гардемаринномъ корабля Параскевія, чтобъ лучше полюбоваться на пушечную аллею, какъ вдругъ всѣ люди, занимавшіеся тихо и весело своими обыкновенными занятіями вдоль всей палубы, встали и перешли къ серединѣ корабля, ставъ въ двѣ шеренги. Меня, тогда еще очень молодаго, и въ моемъ гардемаринскомъ званіи, это очень удивило, ибо я видѣлъ ясно, что товарищъ, бывшій со мною, этого не приказывалъ, и когда я, почти сконфуженный неожиданною честію, бросился съ трапа и подошелъ къ артиллеріи, оборотился къ среднѣмъ, то всѣ люди вдругъ, какъ по командѣ, впрочемъ мною не слышанной, перешли быстро къ борту, и сдѣлавъ на лѣво-кругомъ, стали тихо за мной. Удивленный этой продолжкою, я бросился и убѣжалъ въ каютъ-компанію, гдѣ засталъ всѣхъ офицеровъ, дружно и весело бесѣдовавшихъ съ Англичанами, которые тутъ же пригласили и меня на обѣдъ къ себѣ на слѣдующій день. Я передамъ ниже мои тогдашнія замѣчанія и о кораблѣ Экселентъ, а теперь скажу только о видѣнныхъ мною вблизи работахъ на кораблѣ Параскевія, какія производились въ другіе дни и заставляли насъ удивляться. Напримѣръ, воду подымали, какъ по темпамъ, помощію манталя, и до того быстро, и безъ малѣйшаго стука бочками, что вода не успѣвала выливаться въ ватеръ-шлангъ. Паруса крѣпили и чисто

и скоро, даже безъ шопота; былъ слышенъ только шорохъ парусины и раздергиваемыхъ въ блокахъ ригъ-талей, гитовыхъ и горденей. Все это дѣлалось по командѣ, въ полголоса, вахтеннаго мичмана и одной дудкѣ; лейтенантъ же въ подобныя работы не вступался, а просто прогуливался по шканцамъ, по англійской манерѣ, и такъ сказать, — слегка слѣдилъ дѣло.

На Неаполитанскомъ рейдѣ водится подымать на ночь на корабль и большія гребныя суда, въ предосторожность отъ могущаго вдругъ сдѣлаться сильнаго волненія. Я былъ одинъ разъ личнымъ свидѣтелемъ этого дѣйствія и, признаюсь, не видалъ во всю свою службу, и нигдѣ, ни чего подобнаго. Катеръ былъ приготовленъ скоро, командовалъ въ полголоса вахтенный мичманъ, кажется г. Ивановъ; подняли ходомъ, но прогуливавшійся на шканцахъ лейтенантъ, видимо недовольный, сказалъ: долой! мичманъ повторилъ: долой на воду! и катеръ, въ нѣсколько секундъ, былъ уже на водѣ. По второй командѣ офицера, катеръ подняли и бѣгомъ, но опять долой! повторилось и его спустили. Въ третій же разъ, когда офицеръ скомандовалъ тихо по прежнему: пошелъ! то катеръ можно сказать, взлетѣлъ на корабль, и такъ, что я боялся, чтобъ не задымились блоки и веревки. Катеръ сталъ на блоки безъ малѣйшаго стука, и людей распустили безъ всякаго имъ замѣчанія. Такъ дѣлалось все на кораблѣ Параскевія, который состязался во всемъ этомъ, какъ равно и въ радушіи пріема, знакомства и дружескомъ взаимномъ обращеніи, съ офицерами корабля Экселентъ. Послѣдніе единодушно, и безъ всякаго хвастовства, отдавали ему первенство предъ ними въ рейдовыхъ работахъ, что и дѣйствительно была правда.

На другой день мы обѣдали на кораблѣ Экселентъ, гдѣ послѣ радушнаго и роскошнаго даже угощенія, осматривали корабль. Скажу только о своихъ на немъ замѣчаніяхъ. Я тогда первый разъ былъ на линѣйномъ боевомъ Англійскомъ кораблѣ; команда его показалась мнѣ слабѣе

команды Св. Параскевіи и какъ всячески набранная, т. е. волею и неволею, не представляла того почтительнаго вниманія, учтивости и готовности къ исполненію ма-дѣйшей воли начальства, какими отличались наши матросы. Военный порядокъ былъ хорошъ, что же касается до чистоты, то, судя по претензіямъ даже Англійскихъ нижнихъ чиновъ на комфортъ, она уступала той, какая принята у насъ Русскихъ. Между пушекъ въ нижней палубѣ находились поперегъ палубы сосновые столы съ скамейками по обѣ стороны, а на бортѣ были прибиты родъ полокъ, на которыхъ стояли тарелки, чашки, кружки, ножи и вилки, а также вставлены были и оловянные ложки большія и маленькія, принадлежавшія артелямъ. Это стѣсняло и засаривало видъ палубы и пушекъ, и хотя, во время дѣйствительной надобности, для боя съ неприятельскимъ кораблемъ, все это выбрасывалось безъ сожалѣнія за бортъ (разумѣется, это требовало лишняго времени), но при первой возможности опять все заводилось командою для своихъ удобствъ. Впрочемъ, и составъ ихъ провизій требуетъ многихъ особыхъ принадлежностей, не такъ какъ у нашихъ матрозовъ, которые однимъ своимъ ножомъ и ложкою, и сидя въ кружкѣ около бака, передній между ногъ задняго, или стоя на ногахъ вокругъ повѣшанной на крючкѣ сѣтки съ бакомъ, кончаютъ свой сытный обѣдъ въ 10 или много въ 15 минутъ, да сору отъ этаго меньше. При пробитіи тревоги на кораблѣ, я замѣтилъ, что всѣ бѣжавшіе внизъ спускались съ правой стороны, и съ траповъ, шедшихъ ниже, съ правой же стороны, и обратно, выходившіе на верхъ, подымались снизу по трапамъ, выходившимъ на лѣвую сторону и выносили всѣ боевыя принадлежности на лѣвую сторону. Отъ этого не было столкновенія и суматохъ отъ торопливости встречавшихся, и корабль скорѣе былъ приготовленъ къ бою. Ночью это въ особенности должно быть полезно.

Будучи приглашенъ въ каюту перваго лейтенанта, я замѣтилъ, между развѣшенными въ рамкахъ ордонансами и разными росписаніями команды, также разные планы раз-

мѣщенія всѣхъ корабельныхъ запасовъ и снарядовъ и даже планъ, какъ на номерованныхъ мѣстахъ въ палубѣ, должны быть всегда подѣлываемы койки номерованныхъ людей всей команды, а на вопросъ мой, зачѣмъ, мнѣ отвѣчалъ хозяинъ: зачѣмъ, чтобъ я могъ всегда знать, кого изъ людей нѣтъ на своемъ мѣстѣ и почему или гдѣ можно сыскать нужнаго мнѣ человѣка и ночью, не беспокоя другихъ. Вотъ все, что я тогда увидѣлъ и замѣтилъ на обонихъ этихъ отличныхъ корабляхъ флотовъ Россійскаго и Англійскаго.

ПАВЕЛЪ ЧИСТЯКОВЪ.

С М Ъ С Ъ.

Торговля льдомъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Въ American Almanac за 1849 годъ помѣщены слѣдующія любопытныя свѣдѣнія объ этой новой отрасли морской торговли.

Первая мысль употреблять ледъ, какъ товаръ для вывоза, принадлежитъ г. Тудору (Frederick Tudor) въ Бостонѣ. Уже въ 1805 году, онъ отправилъ грузъ льда на собственномъ суднѣ въ Сентъ-Пьерръ, на Мартиникѣ. Хотя отъ этого перваго опыта онъ и понесъ убытокъ въ 4500 долларовъ, однакожъ несмотря на то, продолжалъ ежегодно вывозить ледъ, безъ всякихъ выгодъ, до возгорѣвшейся войны. По заключеніи мира, Тудоръ возобновилъ въ 1815 году свое предпріятіе, заключивъ контрактъ съ Кубскимъ правительствомъ, по силѣ котораго онъ, уже безъ убытковъ, могъ отправлять ледъ въ Гаванну, вывозя его также въ Чарльстонъ и Новый Орлеанъ, а съ 1833 года даже въ Калькутту, Мадрасъ и Бомбей.

Въ 1832 году, когда Тудоръ вывезъ 4352 тонна льду, стали появляться и подражатели. До того времени промыслъ этотъ былъ сопряженъ съ большими затрудненіями: никто не хотѣлъ отдавать свое судно подъ такой товаръ, опасаясь порчи судна и сомнѣваясь въ безопасности плаванія; притомъ же устройство ледниковъ, въ тѣхъ мѣстахъ, куда доставляли ледъ, особенное приспособленіе судовъ для принятія груза, даже самыя орудія для удобнѣйшаго добызанія льда и способы для его сохраненія, выгрузки въ магазины и погрузки въ трюмъ—не были тогда еще придуманы, и потому сопряжены съ большими издержками и неимоверными трудностями.

Только по мѣрѣ распространенія торговли улучшились все упомянутыя средства. Нынѣ, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, достаютъ въ одинъ день болѣе льда, нежели сколько вывезено его во весь 1832 годъ.

Между прочимъ изобрѣтены два полезныя орудія: одно для очищенія льда отъ рыхлаго снѣга, а другое (въ родѣ струга) для отдѣленія снѣга, намерзшаго послѣ оттепелей, котораго оно счищаетъ за-разъ на 2 дюйма глубины и 22 дюйма ширины. Переменная погода и вновь выпадающій снѣгъ вообще значительно увеличиваютъ работу и расходы.

Когда ледъ довольно толстъ и хорошо очищенъ, то его окаймляютъ кубами въ 22 дюйма, и буксируютъ по прорубленнымъ канавамъ въ магазины, находящіеся у самаго берега озеръ и прудовъ. Магазины эти или ледники, выстроены надъ поверхностью земли. Въ южныхъ странахъ, для лучшаго сохраненія льда, они сложены изъ камней и кирпичей. На мѣстѣ добыванія льда, ледники обыкновенно деревянные, съ двойными стѣнами, пространство между которыми оставляютъ пустымъ или наполняютъ сухими растительными веществами. По причинѣ близости желѣзныхъ дорогъ, льду часто предстоитъ опасность, отъ пожара магазиновъ, выстроенныхъ изъ чрезвычайно сухихъ и удобо-сгораемыхъ матеріаловъ.

Какъ въ ледникахъ, такъ и на судахъ, прежде уклады-

вали ледъ въ солому, сѣно, кожаные стружки и т. п. а нынѣ почти исключительно употребляютъ для этого деревянные опилки, которые до сихъ поръ оставались не только безъ всякаго употребленія, но еще, будучи сваливаемы съ пильныхъ мельницъ на рѣкахъ, въ воду, засоряли самую рѣку.

Главная торговля льдомъ производится въ Бостонѣ; добываніемъ его занимаются на всѣхъ окрестныхъ озерахъ и прудахъ.

Выше было сказано, что въ 1832 году вывозъ льда простирался до 4352 тонновъ. Въ 1847 году онъ возвысился до 74,478 тонновъ; изъ этого числа 51,887 тонновъ въ южныя страны Соединенныхъ Штатовъ и 22,590 тонновъ въ иностранные порты, въ томъ числѣ 2000 тонновъ въ Англію.

Торговлею льдомъ занимаются теперь 353 судна и въ 1847 году она принесла чистаго дохода 507,651 долларъ.

Привозъ льда въ Лондонъ. Прибыло изъ Дробака Норвежское судно Оскаръ, съ грузомъ въ 350 тонновъ льда. Подобный товаръ въ первый разъ привозится изъ Норвегіи. Вообще, за исключеніемъ нѣсколькихъ судовъ, привозившихъ ледъ изъ Пруссіи, Оскаръ въ нынѣшнемъ году первое судно, прибывшее со льдомъ въ Лондонъ изъ-за границы.

Русскій желѣзный пароходъ Тамань. (М. Сб. Т. I стр. 568). Англійскія газеты относятся съ большою похвалою о желѣзномъ пароходѣ Тамань въ 600 грузовыхъ тонновъ и 180 силъ, построенномъ по заказу Русскаго Правительства. Теперь, вѣроятно, онъ уже на пути въ Черное море. Газета Nautical Standard, описывая превосходныя качества парохода Тамань при испытаніяхъ его на Темзѣ, говоритъ между прочимъ: едва ли нужно повторять, что мы

не знаемъ кораблестроителя искуснѣ Дичборна и инженеръ — механика лучше Пенна. Таманъ сидитъ на водѣ щегольски; хотя при испытаніи онъ не имѣлъ помѣныхъ паровъ, однакожъ круглымъ числомъ шелъ по 16 миль въ часъ. При этомъ не было замѣтно ни малѣйшаго сотрясенія или содраганія отъ машины. Достойно замѣчанія, что въ ней сдѣлано новое приспособленіе, посредствомъ котораго лишній паръ самъ собою постоянно выходитъ изъ паровой трубы. Однимъ словомъ, Таманъ есть одинъ изъ лучшихъ пароходовъ, когда-либо построенныхъ въ Лондонѣ.

Англійскій военный винтовой пароходъ Арчеръ (Archer, стрѣлокъ изъ лука). Строившійся въ Дентфортѣ 4 пуш. винтовой пароходъ Арчеръ въ 250 силъ, спущенъ на воду 15/27 Марта. Онъ тогоже ранга, что и пароходы: Райфманъ (Rifleman, Егеръ) и Шарпшутеръ (Sharpshooter, стрѣлокъ изъ ружья), но превосходитъ ихъ числомъ тоннъ и силою машины. Артиллерія его состоитъ изъ одной 68 фунт. пушки, вѣсомъ 95 центн. и 10 футъ длины; изъ одной 10 дюйм. пушки, вѣсомъ 85 центн. и 9 футъ 4 дюйма длины, и изъ двухъ 32 фунт. пушекъ, вѣсомъ по 25 центн. и 6 футъ длины.

Поднятіе изъ воды Англійскаго военного шлюпа Скоутъ. (М. Сб. Т. II стр. 228). Помощію 18 пуш. брика Колумбинъ въ 492 тонна и 130 чел. экип. (командиръ Гей, Нау) и парохода Медея въ 220 силъ, 835 тоннъ и 40 чел. экип. командиръ Месонъ), удалось капитану Джонстону поднять свой затонувшій 14 пуш. шлюпъ въ 489 тоннъ (построенный въ 1832 году и имѣвшій 120 чел. экип.). Выкачавши совершенно воду, Скоутъ отбуксировать для окончательнаго исправленія въ Гонгъ-Конгъ. При поднятіи судна, Мандарины оказывали съ своей стороны

всевозможную помощь и снабжали экипажи съѣзжими съестными припасами и проч.

Англійская полярная экспедиція. По послѣднимъ извѣстіямъ, полученнымъ отъ Сэра Джемса Росса, видно, что онъ намѣренъ отправить шлюпъ Инвестигаторъ къ мысу Китолововъ (Whaler—Point), около котораго, если не получить никакихъ свѣдѣній отъ китолововъ о капитанѣ Франклинѣ, то долженъ будетъ выгрузить все имѣющіеся у него запасы, и продолжать плаваніе въ Англію. Самъ же Россъ предполагаетъ продолжать поиски одинъ, на суднѣ Энтерпрайзъ.

Очевидно, что разлученіе этихъ двухъ судовъ можетъ быть весьма опасно для судна Сэра Джемса Росса, когда оно останется одно между льдами, и даже повредить цѣли экспедиціи, въ случаѣ, если Энтерпрайзъ отыщеть Сэра Джона Франклина, и не будетъ имѣть достаточно припасовъ.

Для предупрежденія этого, Англійское морское начальство рѣшилось послать на оба упомянутыя суда новый запасъ провизіи, на 26 пуш. фрегатъ «Сѣверная Звѣзда», который готовится съ большою поспѣшностью въ Ширнесъ (М. Сб. Т. II стр. 222). Судну этому назначено пройти поперекъ Баффинава залива и далѣе, сколько будетъ возможно, въ направленіи къ Зунду Ланкастера и Баррову проливу, для встрѣчи Инвестигатора или одной изъ его шлюпокъ.

Если же Сѣверная Звѣзда не встрѣтитъ Инвестигатора, то предписывается командиру перваго выгрузить запасы въ разныхъ мѣстахъ, показанныхъ Сэромъ Джемсомъ Россомъ, по южной сторонѣ Манкастерскаго Зунда, доступныхъ Сѣверной Звѣздѣ, откуда этотъ фрегатъ могъ бы безпрепятственно возвратиться чрезъ Баффиновъ заливъ, до наступленія зимы. Снаряженіе Сѣверной Звѣзды стоитъ 12,688 фунтовъ стерлинговъ, включая содержаніе экипажа.

Независимо отъ всѣхъ этихъ мѣръ, Англійское правительство объявило циркуляромъ во всѣхъ газетахъ, чрезъ своихъ консуловъ, что оно опредѣлило 20,000 фунтовъ стерлинговъ въ награду всякому судну, къ какой бы націи оно не принадлежало, которое окажетъ успѣшное вспомошествованіе Сэръ Джону Франклину, его судамъ или экипажамъ.

Во многихъ церквахъ въ Лондонѣ совершенно было особенное молебствіе съ испрошеніемъ у Всевышняго здравія и благополучнаго возвращенія команды съ кораблей Эребусъ и Терроръ и командировъ ихъ, Франклина и Крозиера.

Приходъ купеческихъ судовъ въ Архангельскъ. Въ 1846 году прибыло въ Архангельскъ: кораблей: 633; бѣломорскихъ судовъ: изъ Норвегіи 128 и изъ приморскихъ русскихъ мѣстъ 857, всего 1618 купеческихъ судовъ. По 10 лѣтней сложности 1837-1846 годовъ, среднимъ числомъ приходило къ Архангельску кораблей: 344, бѣломорскихъ судовъ изъ Норвегіи 94 и изъ приморскихъ русскихъ мѣстъ (т. е. изъ Онеги, Сумы, Кемь, Колы и прсч. а также съ Мурманскаго берега и Новой Земли) 860, всего 1298 купеческихъ судовъ.

Нашимъ Корреспондентамъ. Въ Редакціи М. Сборника получены статьи: Новый способъ оконпачивать мореходныя и рѣчныя суда. Гогландская морская битва. Поднятіе изъ воды Англійскаго купеческаго 3-хъ мачтоваго корабля *Сhupaubъ*, затонувшаго близъ Сескара. (окончаніе общаго). О новомъ способѣ налитъ водою лннѣйнымъ кораблямъ, безъ посторонней помощи. Замѣчанія о чугунныхъ юферахъ, проектированныхъ въ замѣнъ деревянныхъ. О вооруженіи парусныхъ судовъ со сломомъ или безъ слома.

О металлическомъ рулѣ для линѣйнаго корабля. Адмиральскіе и капитанскіе катера балтійскаго флота. О проектированномъ комплектѣ гребныхъ судовъ для 80 пуш. корабля. Замѣчанія о металлическихъ пушечныхъ станкахъ и о металлическомъ банникѣ. Практическія морскія замѣтки. Чугунные эмалированные камбузные котлы и проч. Горизонтальный указатель. О пользѣ Пиротехники. О возможности сохранять зимою на корабляхъ прѣсную воду въ котлахъ, безъ поврежденія ихъ.—Статьи эти по возможности будутъ помѣщены въ слѣдующихъ номерахъ Сборника.

Въ статьѣ: корабль Св. Параскевія (Мор. Сб. Т. II. стр. 137), вмѣсто Св. Елена, читай Уріилъ; корабль Св. Елена былъ въ числѣ судовъ, составившихъ эскадру адмирала Сенявина. Въ некрологѣ Г. А. Папа-христо (стр. 140), вмѣсто: на кораблѣ Вольномъ, читай Сильномъ; вмѣсто: на фрегатѣ Армянинъ, читай: Григорій Великій Арменій, вмѣсто на брикѣ Финансъ, читай, на брикѣ Фениксъ.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель, Генералъ-Адъютантъ Импер.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

ТОМЪ II.

№ 5.

М А Й.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФІИ.

=
1849.

NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

TILDEN, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
L



ДВА ЗАМѢЧАНІЯ.

І. О доказательствѣ, что разстоянія и положенія разныхъ мѣстъ земной поверхности на меркаторской картѣ тѣ же, что и на земномъ глобусѣ.

Въ Навигациі Гамалея, въ § 320, изданія 1818 года, или въ § 272-мъ, изданія 1840 года, помѣщено доказательство, что взаимное положеніе двухъ мѣстъ на меркаторской картѣ то же самое, что и на земномъ глобусѣ. Намъ кажется, что это доказательство не совсѣмъ правильно, а потому покажемъ его невѣрность и предложимъ новое доказательство.

Выписываемъ вышеупомянутый параграфъ: «Положимъ, что на поверхности земли, (черт. 1), проведена локсондромія ADF между точками A и F , которыя на меркаторской картѣ, (черт. 2), по ихъ широтамъ и долготамъ, въ точкахъ A' и F' представлены, такъ что меридіональная разность широты $A'N'$ равна въ градусахъ и въ числѣ миль дугѣ меридіана AN , заключенной между точкою A и параллелью FN , а разность долготы NF' равна дугѣ экватора EQ , которая находится между меридіанами PAE и PFQ . Требуется доказать, что соединенная прямая $A'F'$ будетъ равна дугѣ ADF и составитъ съ меридіаномъ уголъ $N'A'F'$, равный углу NAF . Вообразимъ, что вся дуга ADF , (черт. 1), раздѣлена на малѣйшія частицы AB , BC , CD , и пр. и что при каждой изъ сихъ частицъ, проведя чрезъ концы ихъ меридіаны и параллели, составлены прямоугольные треугольники ABa , BCd , CDn . и пр., которые можно почестъ за пря-

молниѣйныя. Возмемъ на картѣ меридіанальную частицу $A'a'$, равную въ градусной мѣрѣ частицѣ Aa и дополнимъ прямоугольный треугольникъ $A'B'a'$, соответствующій треугольнику ABa . По сочиненію карты имѣемъ, $A'a' : Aa = \text{Sec. шир. } EA : 1$, и $a'B' : aB = \text{Sec. шир. } EA : 1$; чего ради $A'a' : Aa = a'B' : aB$. И такъ два треугольника $A'B'a'$, ABa , имѣя стороны около равныхъ угловъ пропорціональныя, суть подобны; слѣдовательно уголъ $N'A'F' = \text{углу } NAF$.

Намъ кажется, что вторую пропорцію, $a'B' : aB = \text{Sec. шир. } EA : 1$, нельзя допустить безъ доказательства. Дѣйствительно, ежели мы, на меркаторской картѣ, (черт. 2), возмемъ меридіанальную частицу $A'a'$ равную въ градусной мѣрѣ частицы Aa , (черт. 1), и проведемъ чрезъ точку a' параллель $a'B'$ до прямой $A'F'$, то можетъ случиться, что величина $a'B'$ не будетъ соответствовать дугѣ aB ; это соответствіе предполагаетъ, что точка B' имѣетъ ту же долготу какъ и точка B , а это не ясно. Можно еще иначе показать неясность этого соответствія, ежели положимъ по параллели $a'B'$ дугу $a'B'$, соответствующую дугѣ aB , или равную дугѣ EG : ея конецъ B' можетъ не упасть на прямую $A'F'$.

Чтобъ избѣжать этой неясности въ доказательствѣ такой истинны, на которой основывается все ученіе о меркаторскихъ картахъ, предлагаемъ слѣдующее доказательство. Взявъ на поверхности земли (черт. 1) два пункта A и F и проведя между ними локсондромію ADF , означимъ на меркаторской картѣ, (черт. 2), эти пункты по ихъ широтамъ и долготамъ въ точкахъ A' , F' , и проведемъ прямую $A'F'$. Надо доказать, что уголъ $NAF = \text{углу } N'A'F'$. Вообразимъ, что вся дуга ADF , (черт. 1), раздѣлена на малѣйшія частицы AB , BC , CD , и пр. и что при каждой изъ этихъ частицъ, проведя чрезъ концы ихъ меридіаны и параллели, составлены прямоугольные треугольники ABa , BCd , CDn , и пр., которые можно почесть за прямолинейные. Замѣтивъ, что $aAB = dBC = nCD = \dots$; въ треугольникѣ AaB имѣемъ:

1 : tang $aAB=Aa$: aB , или

1 : tang $aAB=Aa$. Sec. AE : (aB . Sec. $AE=EG$). Въ треугольникѣ BCd :

1 : tang ($dBC=aAB$)= Bd . Sec. BG : (dC . Sec. $BG=GH$). Въ треугольникѣ nCD :

1 : tang ($nCD=aAB$)= nC . Sec. CH : (nD . Sec. $CH=HK$). Подобно и въ прочихъ треугольникахъ; отсюда будемъ имѣть:

1 : tang $aAB=Aa$. Sec. $AE+Bd$. Sec. $BG+nC$ Sec. $CH+...$: $EG+GH+HK+...$

Но Aa . Sec. AE есть меридіональная разность широты между точками A и a , также Bd . Sec. BG , мерид. разн. широты точекъ a и d' , nC . Sec. CH , мерид. разн. шир. точекъ d' и n' , подобноидаѣ, такъ, что aA . Sec. $AE+Bd$. Sec. $BG+Cn$. Sec. $CH+...$ будетъ меридіональная разность широты точекъ A и F ; $EG+GH+HK+...$, очевидно есть разность долготы точекъ A и F . И такъ:

1 : tang NAF =мер. разн. шир. точекъ A и F : разн. долг. точекъ A и F(A).

A въ треугольникѣ $A'N'F'$ (черт. 2) имѣемъ:

1 : tang $N'A'F'=A'N'$: $N'F'$; но по сочиненію меркаторской карты: $A'N'$ =мер. раз. шир. точекъ A и F ,

$N'F'$ =разн. долг. точекъ A и F ; слѣдовательно предъидущія двѣ пропорціи показываютъ, что уголъ NAF =углу $N'A'F'$.

Доказательство о равенствѣ разстояній на глобусѣ и меркаторской картѣ, предложенное въ слѣдующемъ параграфѣ навигаціи, вѣрно и ясно. Предложенное нами доказательство имѣетъ еще то преимущество, что вмѣстѣ выводитъ и пропорцію (A) меркаторскаго счисленія, именно

1 : tang. курса=мер. раз. шир. : разн. долг.

II. О повѣркѣ параллельности оси верхней призмы, призматическаго круга о двухъ призмахъ, съ осью инструмента.

Въ Астрономическихъ Средствахъ Кораблевожденія С. Зеленаго, въ § 263, сказано:» 5.) Повѣрить параллель-

ность оси верхней призмы съ осью инструмента. Для сего привинтивъ ширмочку нижней призмы и верхнюю призму, поставь индексъ u и первый верниеръ на нули и наведи центръ сѣти нитей на звѣзду ясно видимую. Ежели изображенія отъ каждой изъ призмъ совершенно совпадаютъ, это будетъ знакомъ, что оси обѣихъ призмъ находятся въ одной линіи; въ противномъ случаѣ, дѣйствуй винтами f' , g' , h' , k' , i' , l' , фиг. 38, и микрометрическимъ винтомъ e' , приведи оба изображенія въ центръ сѣти нитей, тогда ось верхней призмы будетъ параллельна оси инструмента. *»

Описанная предъ симъ повѣрка оси верхней призмы, или установленіе этой оси, совершенно сходно съ установленіемъ малаго зеркала въ секстантъ перпендикулярно его плоскости; такъ какъ верхняя призма призматическаго круга замѣняетъ малое зеркало секстана, то съ перваго взгляда можетъ показаться, что описанное выше правило справедливо и также хорошо можетъ служить къ установленію верхней призмы призматическаго круга, какъ оно служитъ для установленія малаго зеркала секстана. Но въ самой вещи оказывается противное: при томъ положеніи индекса трубы u и перваго верниера, при которомъ предписано употреблять вышеописанное правило, значительная погрѣшность въ невѣрности оси верхней призмы производитъ весьма нечувствительную погрѣшность въ измѣряемомъ углѣ, а потому это изысканіе оказывается недостаточно для исправленія оси верхней призмы призматическаго круга. Докажемъ справедливость нашихъ словъ и выведемъ правило для вѣрнаго установленія оси верхней призмы.

1.) Пусть (черт. 3) центръ призматическаго круга будетъ O , изъ котораго произвольнымъ радіусомъ напи-

* Этотъ же способъ исправленія верхней призмы предложенъ на стр. 217, § 97, сочиненія: Курсъ высшей и низшей Геодезіи, А. Болотова. 1845 г.

шемъ шаръ, кругъ MBAN представляетъ плоскость призматическаго круга, котораго Р полюсъ. Положимъ, что гипотенузы верхней и нижней призмы, (которыя можно принять за зеркала), или оси призмъ, перпендикулярны къ плоскости инструмента, но оптическая ось трубы не параллельна этой плоскости. Черезъ центръ О проведемъ прямую ОВ, перпендикулярную къ гипотенузѣ или оси верхней призмы, и прямую ОА, перпендикулярную къ гипотенузѣ нижней призмы или ея оси; эти прямыя очевидно будутъ въ плоскости MBAN, а уголъ ВОА будетъ уголъ между гипотенузами призмъ, и равенъ отсчету на призматическомъ кругѣ. Черезъ точку О проведемъ прямую ОС' параллельно оптической оси трубы. Эта прямая пойдетъ вѣдъ плоскости MBAN и шаръ встрѣтитъ въ точкѣ С'. Проведа дугу великаго круга РС'С и прямую ОС, дуга $СС' = СОС' = x$, представитъ наклонность оптической оси трубы къ плоскости инструмента.

Разсмотримъ теперь, какіе предметы будутъ видимы въ полѣ трубы на направленіи ея оптической оси. Для этого будемъ принимать ходъ лучей, какъ они идутъ изъ глаза, и отражаясь отъ призмъ, доходятъ до предметовъ.

Лучъ, идущій изъ глаза по направленію ОС', и падающій по этому направленію на гипотенузу верхней призмы, отражается отъ нее по направленію ОВ', такъ что $С'ОВ = В'ОВ$, или $С'В = ВВ'$. Это направленіе ОВ'С будетъ прямая параллельная прямой, идущей изъ глаза къ предмету, видимому посредствомъ верхней призмы. Подобнымъ образомъ сдѣлавъ уголъ $АОА' = С'ОА$, или $С'А = АА'$, прямая ОА'С' будетъ параллельна лучу, идущему изъ глаза къ другому предмету, который видимъ помощію нижней призмы. Такимъ образомъ уголъ $СОС' = А'В'$ будетъ равенъ истинному углу между предметами, которые находятся въ прикосновеніи въ центрѣ сѣти нитей, между тѣмъ какъ отсчетъ на инструментѣ, или невѣрный измѣренный уголъ между тѣми же предметами, будетъ равенъ $2ВОА = 2ВА$.

Изъ полюса инструмента Р, проведемъ двѣ дуги большихъ круговъ РВ' и РА', которыя будутъ перпендикулярны къ дугѣ МВАН и пересѣкутъ ее въ точкахъ b и a. Въ треугольникахъ СВС' и ВbВ' имѣемъ: С'В=ВbВ', С'ВС=bВbВ' и С'СВ=ВbВ'=90°, то СС'=bВ'=x и Вb=ВС. Въ треугольникахъ же САС' и АaА': С'А=АaА', С'АС=aАaА' и С'СА=АaА'=90°, то СС'=А'a=x, и Аa=АС.

$$\begin{aligned} & \text{Вb}=\text{ВC} \quad \left\{ \begin{aligned} & \text{Вb}+\text{Аa}=\text{АВ} \\ & \text{Аa}=\text{АС} \end{aligned} \right. \\ & \quad \quad \quad \left\{ \begin{aligned} & \text{Вb}+\text{Аa}+\text{АВ}=\text{ab}=2\text{АВ}; \end{aligned} \right. \end{aligned}$$

но мы сказали, что 2АВ есть величина угла данная инструментомъ, и такъ пусть эта величина $\text{ab}=\text{ВРА}'=a$, а истинный уголъ $\text{SOS}'=\text{А'В}'=w$.

Въ сферическомъ треугольникѣ ВРА', $\text{РВ}'=90^\circ + \text{bВ}'=90^\circ + x$, $\text{РА}'=90^\circ + \text{aА}'=90^\circ + x$, и мы имѣемъ:

$\text{Cos. А'В}'=\text{Cos. РВ}' \text{Cos. РА}' + \text{Sin. РВ}' \text{Sin. РА}' \text{Cos. ВРА}'$
или

$$\text{Cos. } w=\text{Sin.}^2 x + \text{Cos.}^2 x. \text{Cos. } a$$

$$\text{Cos. } w=\text{Sin.}^2 x - \text{Sin.}^2 x \text{Cos. } a + \text{Cos. } a$$

$$\text{Cos. } w - \text{Cos. } a = \text{Sin.}^2 x (1 - \text{Cos. } a) = 2 \text{Sin.}^2 x \text{Sin. } \frac{1}{2} a,$$

$$2 \text{Sin. } \frac{1}{2} (a-w) \text{Sin. } \frac{1}{2} (a+w) = 2 \text{Sin.}^2 x \text{Sin. } \frac{1}{2} a;$$

положимъ что x и $a-w$ выражены въ секундахъ и какъ они всегда весьма малы, то можно положить $\text{Sin. } \frac{1}{2} (a-w) = \frac{1}{2} (a-w) \text{Sin. } 1''$, а $\text{Sin.}^2 x = x^2 \text{Sin.}^2 1''$, тогда

$$a-w = x^2 \text{Sin. } 1'' \frac{2 \text{Sin.}^2 \frac{1}{2} a}{\text{Sin. } \frac{1}{2} (a+w)}.$$

Очевидно, что величина $a-w$ будетъ весьма мала, а потому въ выраженіи ея можно вмѣсто $\text{Sin. } \frac{1}{2} (a+w)$ принять $\text{Sin. } a$, но $\text{Sin. } a=2 \text{Sin. } \frac{1}{2} a \text{Cos. } \frac{1}{2} a$ и вставляя, получимъ окончательно

$$a-w = x^2 \text{Sin. } 1'' \text{tang. } \frac{1}{2} a \dots (1).$$

2.) Положимъ теперь, что въ старомъ призматическомъ кругѣ оптическая ось трубы параллельна плоскости инструмента, ось нижней призмы перпендикулярна его плоскости, но ось верхней призмы, или ея гипотенуза, не перпендикулярна къ плоскости круга.

Соответственно этому случаю составимъ чертежъ. Линія, проходящая чрезъ центръ шара О (чер. 4) параллельно оптической оси трубы, будетъ ОС, а перпендикулярная къ гипотенузѣ нижней призмы ОА: обѣ будутъ находиться въ плоскости МВАН и встрѣтятъ шаръ на окружности этой плоскости; но линія, перпендикулярная къ гипотенузѣ верхней призмы, пойдетъ внѣ плоскости МВАН, положимъ, по направленію ОВ', то проведя дугу большаго круга РВ'В, ВВ' представитъ наклоненіе нормальной гипотенузы верхней призмы, къ плоскости инструмента. Пусть $ВВ'=y$, мы доказали что $2\angle ВА=\alpha$ есть отсчетъ на инструментѣ при измѣреніи угла между предметами, котораго истинную величину назовемъ чрезъ w .

Проведемъ дугу большаго круга В'А, и изъ точки С проведемъ перпендикулярную къ дугѣ В'А, дугу СС'=х. Если бы дуга В'А представляла плоскость инструмента, то, при взятомъ положеніи оптической оси трубы и гипотенузъ призмъ, былъ бы первый случай, т. е., тогда въ инструментѣ, оси призмъ перпендикулярны, а оптическая ось трубы наклонна къ плоскости инструмента, и именно, на уголъ $\angle СОС'=\angle СС'=x$. Отсчитанный уголъ, на этой воображаемой плоскости, будетъ тогда $2\angle В'А=a$, истинный же есть w . (1) формула даетъ

$$a-w=x^2 \sin. 1'' \operatorname{tang} \frac{1}{2} a \dots (2);$$

но намъ извѣстно не a а α , и не x а y , потому и должно выразить a и x помощію α и y .

Треугольникъ В'АВ прямоугольный въ В, то имѣемъ: $\cos. \angle В'А=\cos. \angle ВА \cdot \cos. \angle ВВ'$, или, $\cos. \frac{1}{2} a=\cos. \frac{1}{2} \alpha \cos. y$
 $=\cos. \frac{1}{2} \alpha - 2\cos. \frac{1}{2} \alpha \sin. \frac{1}{2} y$.

$\cos. \frac{1}{2} \alpha - \cos. \frac{1}{2} a = 2\sin. \frac{1}{2} y \cos. \frac{1}{2} \alpha$
 $2 \sin. \frac{1}{4} (a-\alpha) \sin. \frac{1}{4} (\alpha+a) = 2\sin. \frac{1}{2} y \cos. \frac{1}{2} \alpha$,
 дѣлая преобразованія и допущенія, употребленные нами при выводѣ (1) формулы, получимъ:

$$a-\alpha = y^2 \sin. 1'' \operatorname{Cotg.} \frac{1}{2} \alpha \dots (3).$$

Изъ этого уравненія вычтя (2) будетъ
 $w-\alpha=y^2 \sin. 1'' \operatorname{Cotg.} \frac{1}{2} \alpha - x^2 \sin. 1'' \operatorname{tang} \frac{1}{2} a \dots (4)$

Означимъ уголъ, который составляетъ оптическая ось трубы съ перпендикуляромъ къ гипотенузѣ нижней призмы, чрезъ n , т. е. $\angle COA = \angle CA = n$.

Въ треугольникѣ ACC' , уголъ $\angle C'CA = 90^\circ$ имѣемъ,

$$\sin. A = \frac{\sin. CC'}{\sin. AC} = \frac{\sin. x}{\sin. n}, \text{ или}$$

$$A = \frac{x}{\sin. n} \dots (5).$$

Въ треугольникѣ же $BA'B'$, уголъ $\angle B'BA = 90^\circ$, будетъ $\tan g A = \frac{\tan g BB'}{\sin. AB} = \frac{\tan g y}{\sin. \frac{1}{2} \alpha}$, или

$$A = \frac{y}{\sin. \frac{1}{2} \alpha} \dots (6).$$

Изъ (5) и (6) получимъ

$\frac{x}{\sin. n} = \frac{y}{\sin. \frac{1}{2} \alpha}$, и $x = y \frac{\sin. n}{\sin. \frac{1}{2} \alpha}$, а $x^2 = y^2 \frac{\sin.^2 n}{\sin.^2 \frac{1}{2} \alpha}$, вставивъ эту величину въ уравненіе (4), будетъ $w - \alpha = y^2 \sin. 1'' \cot g. \frac{1}{2} \alpha - y^2 \frac{\sin.^2 n}{\sin.^2 \frac{1}{2} \alpha} \sin. 1'' \tan g \frac{1}{2} \alpha$, въ послѣднемъ членѣ можно вмѣсто $\tan g \frac{1}{2} \alpha$ взять $\tan g \frac{1}{2} \alpha$, и будетъ

$$\begin{aligned} w - \alpha &= y^2 \sin. 1'' \left(\cot g. \frac{1}{2} \alpha - \frac{\sin.^2 n}{\sin.^2 \frac{1}{2} \alpha} \tan g \frac{1}{2} \alpha \right) \\ &= y^2 \sin. 1'' \left(\cot g. \frac{1}{2} \alpha - \frac{\sin.^2 n}{\frac{1}{2} \sin. \alpha} \right) \\ &= y^2 \frac{\sin. 1''}{\sin. \alpha} (\cot g. \frac{1}{2} \alpha \sin. \alpha - 2 \sin.^2 n) \\ &= 2 y^2 \frac{\sin. 1''}{\sin. \alpha} (\cos.^2 \frac{1}{2} \alpha - \sin.^2 n) \dots (7) \end{aligned}$$

но $\cos.^2 \frac{1}{2} \alpha - \sin.^2 n = \cos. (\frac{1}{2} \alpha + n) \cos. (n - \frac{1}{2} \alpha)$, то $w - \alpha = 2 y^2 \frac{\sin. 1''}{\sin. \alpha} \cos. (\frac{1}{2} \alpha + n) \cos. (n - \frac{1}{2} \alpha) \dots (8).$

Эта формула выражаетъ погрѣшность въ углѣ, измѣренномъ старымъ призматическимъ кругомъ, ежели ось верхней призмы наклонна отъ перпендикулярнаго положенія къ плоскости круга на y . Разсматривая эту фор-

му, видимъ, что погрѣшность въ углѣ, при томъ же u , будетъ зависѣть отъ величины угловъ α и n , самая наибольшая будетъ тогда когда α и n по возможности менѣе и преимущественно когда α менѣе, т. е., при измѣреніи весьма малаго угла.

3.) Если мы индексъ трубы поставимъ на нуль наружнаго дѣленія, будемъ измѣрять малый уголъ, то тогда оптическая ось трубы будетъ параллельна интентузѣ нижней призмы и уголъ $n=90^\circ$, а формула (8) обратится въ слѣдующую: $w-\alpha = u^2 \sin. 1'' \tan^2 \frac{1}{2} \alpha$. Очевидно, что въ этомъ случаѣ величина $w-\alpha$ будетъ весьма мала; дѣйствительно, положимъ $u=30'$, $\alpha=0^\circ 30'$, то найдемъ, что $w-\alpha=0''$, 1. И такъ при томъ способѣ исправленія верхней призмы, который описанъ въ Астрономическихкихъ средствахъ кораблевожденія, такая значительная величина $u=30'$ не оказываетъ никакой погрѣшности, а потому этотъ способъ не можетъ служить для обнаруженія этой погрѣшности и долженъ быть замѣненъ другимъ.

4.) Формула (7) показываетъ, что при томъ же углѣ α , погрѣшность будетъ тѣмъ болѣе, чѣмъ n менѣе; сверхъ того очевидно, что при измѣреніи весьма малаго угла, или когда α весьма мало, достаточно будетъ если возьмемъ n менѣе 70° , тогда невѣрность верхней призмы выразится ощутительно въ наблюденіяхъ, и верхняя призма можетъ быть исправлена съ точностію.

Дѣйствительно пусть $\alpha=0^\circ 30'$, $u=30'$, $n=80^\circ$, $n=70^\circ$, $n=60^\circ$ и пр.

$$w-\alpha = \frac{2 u^2 \sin. 1''}{\sin. \alpha} \cos. (\frac{1}{2} \alpha + n) \cos. (n - \frac{1}{2} \alpha);$$

$$n=80^\circ, w-\alpha = 2. (30. 60)^2 \sin. 1'' \frac{\cos. 80^\circ 15' \cos. 79^\circ 45'}{\sin. 30'} = 108''$$

$$n=70^\circ, w-\alpha = 2. (30. 60)^2 \sin. 1'' \frac{\cos. 70^\circ 15' \cos. 69^\circ 45'}{\sin. 30'} = 421''$$

$$n=60^\circ, w-\alpha = 2. (30. 60)^2 \sin. 1'' \frac{\cos. 60^\circ 15' \cos. 59^\circ 45'}{\sin. 30'} = 900''$$

$$\text{при } \begin{cases} n=80^\circ, & w-\alpha = 12'' \\ n=70^\circ, & w-\alpha = 47'' \\ n=60^\circ, & w-\alpha = 100'' \end{cases} \\ u=10'$$

$$\text{при } \begin{cases} n=80^\circ, & w-\alpha=0'' \\ n=70^\circ, & w-\alpha=0'', 5 \\ y=1' & n=60^\circ, & w-\alpha=1'' \end{cases}$$

5.) Опредѣлимъ теперь по формулѣ:

$$w-\alpha=2 y^2 \frac{\text{Sin. } 1''}{\text{Sin. } \alpha} \text{Cos. } (n+\frac{1}{2}\alpha) \text{Cos. } (n-\frac{1}{2}\alpha)$$

самую наибольшую погрѣшность при измѣреніи угла призматическимъ кругомъ по общему правилу, т. е. располагая трубу такъ, чтобъ ея оптическая ось составляла равныя углы съ гипотенузами обѣихъ призмъ; въ этомъ случаѣ уголъ, составляемый оптической осью трубы съ гипотенузою нижней призмы, будетъ четверть угла между предметами, т. е. $90^\circ - n = \frac{1}{4}\alpha$, $n = 90^\circ - \frac{1}{4}\alpha$, и предъидущая формула обратится въ слѣдующую:

$$w-\alpha=-2 y^2 \frac{\text{Sin. } 1''}{\text{Sin. } \alpha} \text{Sin. } \frac{1}{4}\alpha \text{Sin. } \frac{3}{4}\alpha,$$

изъ этой формулы очевидно, что наибольшая погрѣшность будетъ при $\alpha=180^\circ$, и вообще чѣмъ ближе будетъ α къ 180° . Возьмемъ на примѣръ $\alpha=176^\circ$, то при $y=30'$ будетъ $w-\alpha=-4' 31''$, при $y=10'$, $w-\alpha=-30''$ и при $y=1'$, $w-\alpha=-0''$, 3.

6.) Сравнивая погрѣшности, выведенныя въ 4 и 5 пунктѣ, видимъ, что при какомъ-нибудь y , при измѣреніи весьма малаго угла, и притомъ когда $n=70^\circ$ и менѣе 70° , погрѣшность въ уголѣ превосходитъ самую наибольшую погрѣшность, которая можетъ быть при томъ же y и при измѣреніи угла по общему правилу, а изъ этого заключаемъ, что въ способѣ вѣрнаго установленія верхней призмы должно, чтобъ уголъ n былъ 70° или менѣе, т. е. чтобъ оптическая ось трубы съ гипотенузою нижней призмы составляла уголъ въ 20° и болѣе. Изъ всего вышеизложеннаго извлекаемъ слѣдующее вѣрное правило для установленія верхней призмы: Индексъ трубы поставимъ на 20° , или болѣе, по наружному дѣленію, потомъ измѣряемъ малый уголъ, или приведемъ въ соприкосновеніе два изображенія солнца, видимыя посредствомъ той и другой призмы, и двига-

емъ алидаду такъ, чтобъ одно изображеніе проходило по другому: если при этомъ движущееся изображеніе совершенно покрываетъ неподвижное, то верхняя призма установлена вѣрно. Или, вмѣсто солнца, употребляемъ какую-нибудь звѣзду, и если, при описанномъ положеніи индекса трубы и индекса перваго верниера, въ состояніи привести въ совершенное соумѣщеніа два изображенія той же звѣзды, то невѣрность установленія верхней призмы такъ мала, что никогда не произведетъ погрѣшности въ измѣряемомъ углѣ.

7. Последняго заключенія можно достигнуть еще другимъ путемъ: пусть MAV , (чер. 5.), будетъ плоскость инструмента, OC линія параллельная лучу, идущему отъ предмета и падающему на обѣ призмы, OB линія перпендикулярная къ нижней призмѣ, (полагая эту послѣднюю перпендикулярною къ плоскости инструмента), Ob линія перпендикулярная къ гипотенузѣ верхней призмы. P полюс плоскости инструмента, то bV будетъ наклонность гипотенузы верхней призмы, или уголъ между осью верхней призмы и перпендикуляромъ къ плоскости инструмента. Очевидно, что сдѣлавъ $BA=BC$, линія OA представитъ направленіе, по которому будетъ видима разсматриваемая точка помощію нижней призмы. Отраженіе же отъ верхней призмы той же точки будетъ въ плоскости Cba , и эта точка можетъ быть приведена въ точку a , надъ первымъ ея изображеніемъ въ A , черезъ движеніе верхней призмы, величина aA покажетъ разстояніе этихъ изображеній въ плоскости перпендикулярной плоскости инструмента. При изслѣдованіи вѣрности установленія верхней призмы по солнцу, эти изображенія будутъ изображенія того же края солнца, которыя несовпаденіемъ своимъ и обнаружатъ невѣрность установленія верхней призмы. При наблюденіи звѣзды, эти изображенія будутъ изображенія той же звѣзды, которыя несовпаденіемъ своимъ и обнаружатъ недостатокъ. Посмотримъ теперь, при какихъ обстоятельствахъ отъ той же невѣрности произойдетъ наибольшее несовпаденіе изображеній. Пусть

$BC=AB=a$, $Bb=y$, $AC=2n$ и $aA=\xi$, то изъ прямоугольныхъ треугольниковъ bCB и aCA легко выведемъ, что

$$\frac{\xi}{y} = \frac{\sin. 2n}{\sin. n} = 2 \cos. n$$

$$\xi = 2 y \cos. n$$

При томъ же у наибольшее ξ будетъ тогда, когда $n=0$, т. е. когда перпендикуляръ къ нижней призмѣ совмѣщается съ оптическою осью трубы. Если $n=90^\circ$, то тогда $\xi=0$, т. е., въ этомъ случаѣ, при всякомъ у будетъ совпаденіе изображеній, и слѣдовательно, погрѣшность не обнаружится. При $n=70^\circ$, $\xi=0,68y$, при $n=60^\circ$, $\xi=y$; и если $y=1'$, (такая погрѣшность, которая не производитъ погрѣшности въ измѣряемомъ углѣ, какъ мы видѣли), то при $n=70^\circ$, $\xi=41''$, а при $n=60^\circ$, $\xi=1'$, такое несовершенство можетъ быть легко замѣчено и исправлено. Если $y=2'$, то при самыхъ невыгодныхъ обстоятельствахъ погрѣшность въ углѣ будетъ $1''$, 2 , а въ несовершеніи: при $n=70^\circ$, $\xi=1' 22''$, и при $n=60^\circ$, $\xi=2'$, погрѣшности, которыя уже никакъ не могутъ ускользнуть отъ наблюдателя. И такъ уголъ n отъ 70° до 60° , или установленіе индекса по наружному дѣленію отъ 20° до 30° будетъ достаточно для того, чтобы обнаружить погрѣшность невѣрнаго установленія верхней призмы.

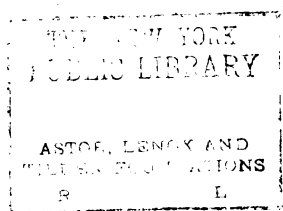
6. 6.

=

УЛУЧШЕНІЯ ВЪ УСТРОЙСТВѢ ГРЕБНАГО ВИНТА И ПАРОВОДНЫХЪ КОТЛОВЪ.

Проекты Іосифа Модслея.

Въ Сентябрѣ мѣсяцѣ прошлаго 1848. года, англійскій инженеръ—механикъ и фабрикантъ паровыхъ машинъ, Іосифъ Модслей, одинъ изъ участниковъ извѣстной фир-



мы: Модслей, Сыновья и Фильдъ, въ Ламбетѣ, взявъ привилегію на «Улучшенный способъ получать и приспособлять движущую силу, и улучшения въ механизмъ и приборовъ, при томъ употребляемыхъ.»

Оригинальность идеи г. Модслея, и извѣстное искусство его фирмы, служащее ручательствомъ въ успѣшномъ преодолѣніи всякихъ практическихъ затрудненій, какія могли бы встрѣтиться,—дѣлаютъ эти проекты любопытными современными новостями въ пароходствѣ, и обѣщаютъ принести несомнѣнную пользу.

1. Особеннаго устройства гребной винтъ, движимый паровою машиною, составляетъ главную статью въ привилегіи г. Модслея, и по его мнѣнію, устраняетъ одно изъ важныхъ затрудненій, встрѣчаемыхъ механиками, желающими достигнуть удобнаго поднятія гребнаго винта изъ воды, когда судно располагаетъ идти подъ одними парусами, или опущенія его на мѣсто, когда понадобится употребить пары. Пропеллеры или подводные двигатели, у которыхъ гребныя лопасти (перья) имѣютъ уклонъ по направленію нитки (спирали) винта, также пропеллеры съ плоскими или прямо поставленными гребными лопастями, и вообще съ лопастями всякаго другаго устройства, равно представляютъ разныя неудобства въ вышесказанномъ отношеніи; между тѣмъ какъ пропеллеръ г. Модслея можетъ оставаться въ водѣ во время плаванія судна подъ парусами, нисколько не замедляя его хода, потому что гребныя лопасти (которые, какъ говоритъ изобрѣтатель, могутъ быть «всякой испытанной, и всякой наиболѣе удобной формы»), утверждены такимъ образомъ въ гребномъ валѣ, что въ тотъ самый моментъ, когда гребной валъ начнетъ вращаться, онѣ сами собою принимаютъ надлежащій уголъ или направленіе для подвиганія судна, и также въ одно мгновеніе приходятъ въ нейтральное или недействительное положеніе, коль скоро гребной валъ перестаетъ вращаться.

Фигура 1 изображаетъ часть кормы судна, съ усовер-

шенствованнымъ пропеллеромъ или гребнымъ винтомъ г. Модслея.

Фигура 2. Передній видъ гребнаго винта, вынутаго изъ своего мѣста въ суднѣ.

Фигура 3. Гребной винтъ въ планѣ сверху, и его соединительный приборъ по линіи $a\ b$, въ фиг. 1.

Фигура 4. Гребной винтъ въ планѣ сверху и въ действительномъ положеніи.

Тѣ же буквы означаютъ тѣ же части во всѣхъ фигурахъ отъ 1-ой до 4-ой.

$A^1\ A^2$, лопасти или перья гребнаго винта, которыя внутренними и узкими своими концами вставлены въ гнѣзда или втулки $B^1\ B^2$, находящіяся для этого въ наружномъ концѣ гребнаго вала S . Въ этихъ втулкахъ онѣ свободно могутъ поворачиваться въ обѣ стороны до известнаго предѣла. Къ узкому концу каждой гребной лопасти присоединены два зубчатые сегмента $C^1\ C^1\ C^2\ C^2$, изъ коихъ одинъ вверху каждой втулки, или сверху гребнаго вала, а другой подъ нимъ или у нижней стороны втулки. Обѣ пары этихъ сегментовъ задѣваютъ зубьями своими одинъ за другой, поворачиваясь на столько, сколько позволяютъ имъ стопора f, f , такъ что обѣ гребныя лопасти должны всегда двигаться совершенно единообразно и вмѣстѣ, и могутъ только поворачиваться во втулкахъ до предѣла, позволяемаго стопорами. Е есть подвижная муфта, надѣтая на гребной валъ по внутреннюю сторону гребныхъ лопастей; она можетъ быть отодвигается къ кормѣ и освобождаться отъ обѣихъ задержекъ d, d , и отъ другихъ такихъ же задержекъ e, e , которыя находятся у колесъ или сегментовъ, присоединенныхъ къ узкому концу внутренней лопасти A^2 ; задержки эти составляютъ выступы на колесахъ. F вертикальный прутъ, посредствомъ коего можно подвигать муфту E съ палубы судна; нижній конецъ прута F нарезанъ винтомъ и вращается въ гайкѣ n , которая присоединена къ одному колѣну колѣнчатого мотыля G , а другое колѣно этого

мотыля раздвоено на подобіе вилы и надѣвается на подвижную муфту Е, когда мотыль опущенъ на нее.

Дѣйствіе гребнаго винта слѣдующее: положимъ, что подвижная муфта Е разобщена съ колѣнчатымъ мотылемъ G, и что гребной валъ вращается отъ дѣйствія паровой машины; въ такомъ случаѣ гребныя лопасти A^1 A^2 немедленно *разпрямятся* или повернутся во втулкахъ своихъ и примутъ то угловое положеніе, какое необходимо для подвиганія судна, и останутся въ такомъ положеніи до тѣхъ поръ, пока гребной валъ будетъ вращаться. Если понадобится дать судну задній ходъ, гребныя лопасти A^1 A^2 могутъ быть утверждены и удерживаемы въ своемъ *разпрямленномъ* или *гребномъ* положеніи чрезъ соединеніе подвижной муфты Е съ задержками d , d , находящимися на задней сторонѣ зубчатыхъ колесъ, присоединенныхъ къ внутренней лопасти A^2 , какъ изображено въ Фиг. 3; а такъ какъ внутренняя или ближайшая къ кормѣ лопасть A^2 , посредствомъ системы зубчатыхъ колесъ, соединена съ вѣншей лопастью A^1 , то и эта послѣдняя также будетъ утверждена въ гребномъ положеніи. Когда машина остановлена и гребной валъ перестаетъ вращаться, и когда подвижная муфта Е будетъ отодвинута назадъ или разобщена съ задержками d , d , гребныя лопасти, отъ дѣйствія на нихъ воды, повернутся въ своихъ втулкахъ на столько, покуда не прійдутъ въ одну линію съ направленіемъ судна, такъ что онѣ представятъ водѣ одни только острые края свои, какъ изображено въ Фиг. 4, и какъ означено точками въ Фиг. 1. Для лучшаго сохраненія ихъ въ этомъ бездѣйственномъ положеніи, можно ихъ утвердить или застопоривать чрезъ соединеніе подвижной муфты Е съ задержками e , e , находящимися на задней сторонѣ зубчатыхъ колесъ, присоединенныхъ къ внутренней гребной лопасти A^2 .

Удобство, съ какимъ гребной винтъ этотъ можно мгновенно приводить изъ недѣйствительнаго положенія въ дѣйствительное; устраненіе всякой необходимости подымать его изъ воды, и доставленіе судну возможности

плыть подъ парусами безъ всякаго замедленія или задержки отъ подобнаго винта, когда онъ остается въ водѣ въ покойномъ положеніи, по видимому, даютъ ему преимущество предъ всѣми гребными винтами, бывшими въ употребленіи до сего времени; но онъ обѣщаетъ доставить еще болѣе выгоды для судовъ, назначенныхъ въ дальнее плаваніе, и которыя, имѣя у себя малый запасъ топлива, употребляютъ пары только какъ вспомогательную силу, когда вѣтеръ неблагопріятствуетъ для плаванія подъ парусами. Съ гребнымъ винтомъ такого устройства, можно не потерять ни одной минуты при перемѣнѣ парусовъ на пары, или паровъ на паруса, слѣдовательно можно не потерять ни одного фунта топлива болѣе того, сколько необходимо надобно.

II. Особенное устройство пароходныхъ котловъ, проектируемое г. Модслеемъ, состоитъ въ употребленіи вертящихся, трубчатыхъ, винтообразныхъ колысниковъ, вмѣсто гладкихъ и покойно лежащихъ, какіе обыкновенно бываютъ въ топкахъ пароваго котла, для того, чтобы снабженіе топокъ углемъ сдѣлать самодѣйствующимъ, единообразнымъ и правильнымъ; чтобы доставить хорошее притеченіе воздуха къ огню, произвести самодѣйствующее очищеніе колысниковъ отъ нагара, и чтобы чрезъ все это значительно облегчить тяжелую работу кочегаровъ, особенно во время продолжительнаго перехода подъ парами, и вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшить число прислуги у машинъ и издержки на наемъ и содержаніе ея. Въ береговыхъ или фабричныхъ машинахъ, приборъ для самодѣйствующаго снабженія паровыхъ котловъ углемъ, давно извѣстенъ и въ употребленіи; со времени Ватта, изобрѣтателя этого способа, онъ былъ улучшаемъ и примѣняемъ съ болѣею или меньшею пользою, равно какъ и разныя другія приспособленія для самодѣйствующаго снабженія водою паровыхъ котловъ и проч., которыя въ фабричныхъ машинахъ весьма много облегчаютъ механика, заведывающаго машинами, и его машинистовъ, и дѣлаютъ паровой котелъ не въ такой за-

висямости отъ безпрестаннаго ихъ вниманія и прпмотра, какъ это бываетъ на пароходѣ. Механики неоднократно старались приспособить къ морскому или пароходному котлу, нѣкоторыя изъ этихъ удобствъ, возможныхъ для береговаго пароваго котла; но приборы ихъ всегда сопряжены были съ такими затрудненіями, что до сихъ поръ ничего подобнаго не введено еще въ употребленіе. Г. Модслей предлагаетъ приборъ въ такомъ же родѣ, и теперь остается ожидать практическаго его примѣненія, чтобы видѣть, въ какой мѣрѣ онъ будетъ удобенъ и выгоденъ.

Фигура 5. изображаетъ продольный разрѣзъ пароваго котла и его топки.

Фигура 6. передній видъ котла, или лицевую его сторону.

Н, Н, колысники, которые, вмѣсто того, чтобы быть неподвижными на своихъ мѣстахъ, какъ обыкновенно, тутъ состоятъ изъ ряда трубокъ, и поворачиваются кругомъ. Трубки эти, или трубчатые колысники, открыты съ обоихъ концовъ и внутри пусты на всемъ протяженіи своемъ; онѣ имѣютъ фигуру винта съ широкой и глубокой нарѣзкой или ниткой, по всей окружности покрыты множествомъ небольшихъ дирочекъ для прохода воздуха, и вращаются въ подушкахъ своихъ, изъ коихъ однѣ *l, l*, находятся внутри топки, а другія у оконечностей колысниковъ. На переднемъ концѣ каждаго трубчатого колысника, есть широкое поле или заплечико, которое выдается далѣе линіи топки, или снаружи ея, и имѣетъ на себѣ нарѣзное колесо. Валъ К съ безконечнымъ винтомъ, помѣщенъ впереди и поперегъ топки, у лицевой стѣны котла; концами своими онъ опирается на подушки, присоединенныя къ котлу, вращается въ нихъ и на одномъ концѣ имѣетъ зубчатое колесо N, которое въ соединеніи съ другимъ такимъ же зубчатымъ колесомъ O, и съ рычагомъ P, и проч. Паровая машина, дѣйствуя на рычаги P и проч., соединенные съ нею, приводитъ въ движеніе валъ K, который въ одно время дѣйствуетъ

на всѣ наръзные колеса W, и такимъ образомъ производятъ постоянное и равномерное кругообращеніе всѣхъ трубчатыхъ колысниковъ. Спереди котла, надъ топкой, помѣщена воронка L, изъ коей доставляется уголь въ топку. По мѣрѣ того какъ уголь вываливается изъ воронки L, онъ падаетъ сначала на наклонную площадку M, которая провожаетъ его къ переднему концу колысниковъ, откуда онъ постепенно подвигается далѣе, къ заднему концу топки, чрезъ кругообращеніе колысниковъ и дѣйствіе ихъ винтовой поверхности на массу топлива. Такъ какъ колысники въ постоянномъ кругообращеніи, то нагаръ и зола немогутъ удерживаться на нихъ, и должны проваливаться въ зольникъ, оставляя колысники всегда чистыми.

Р. СКАЛОВСКІЙ.

=

ЗАМѢЧАНІЯ О СИСТЕМѢ ВООРУЖЕНІЯ СУДОВЪ СЪ ПУТЕНЬ-ВАНТАМИ И СО СЛОМОМЪ, ИЛИ БЕЗЪ ОНАГО.

—

Уже тридцать лѣтъ, какъ американскія купеческія суда вооружаются безъ сломовъ, въ чемъ недавно стали подражать имъ и военныя суда Соединенныхъ Штатовъ.

Употребляемая Американцами система путень-вантъ безъ слома, имѣетъ единственную цѣлю: твердую и неизмѣняемую связь краспицъ съ мачтою, около того мѣста, въ которомъ, при старой системѣ со сломомъ, свитсарвень-стропы пересѣкали мачту. Для сего Американцы употребляютъ, большею частію, желѣзные прутья.

Есть однако и американскія суда, на которыхъ юерсы отъ стеньгъ-вантъ соединены съ путень-вантами, и на которыхъ, по этому, связь краспицъ съ мачтами нельзя

считать неизмѣнимою; но такіа суда немногочисленны, и этотъ способъ употребляется развѣ еще на какихъ-нибудь старинныхъ пакетботахъ, обращенныхъ, напримѣръ, въ китоловные суда, на усовершенствованіе вооруженія коихъ не нашли нужнымъ обратить вниманія.

Нѣкоторые полагаютъ возможнымъ достигъ такой связи, хотя безъ слововъ, но способами, совершенно различными отъ американской системы. Въ примѣръ можно привести, что вѣроятно видали и наши офицеры, нѣкоторые англійскія военныя суда,—какъ и небольшое число купеческихъ судовъ этой націи. На однихъ имѣются путень-ванты пеньковые, идущія отъ марсовъ прямо и непрерывно къ мачтамъ; на другихъ же, путень-ванты хотя желѣзныя, но раздѣлены на двѣ части, изъ коихъ одна идетъ отъ мачты до нижнихъ только вантъ, съ которыми онѣ соединяются найтовомъ, а вторая часть идетъ отъ вантъ до марсовъ. Вообще же, на всѣхъ сихъ судахъ, юферы отъ стеньгъ-вантъ соединены съ путень-вантами, и въ этомъ-то состоитъ отступленіе отъ новой системы американской.

Считаю не совсѣмъ бесполезнымъ разсмотрѣть эту систему вооруженія, съ возможнымъ вниманіемъ, тѣмъ болѣе, что если она когда-нибудь будетъ введена у насъ во всеобщее употребленіе, то для достиженія настоящей цѣли изобрѣтателя, потребуетъ новыхъ размѣреній топовъ мачтъ, эзельгофтовъ и марсовъ, равно какъ измѣненія въ числѣ и толщинѣ стеньгъ-вантъ и фордуновъ, и поведетъ вѣроятно также къ иному, болѣе удобному образованію самыхъ марсовъ, а быть можетъ, какъ надобно желать, и къ уничтоженію вреднаго такелажа, употребляемаго нынѣ подъ названіемъ переносныхъ бакштаговъ.

Судить о сравнительномъ преимуществѣ этихъ системъ не труднѣе, какъ и о пользѣ каждой изъ нихъ порознь взятой, въ сравненіи съ тою, которая употребляется еще у насъ по сіе время, то есть о вооруженіи со словомъ.

Путень-ванты, идущія прямо отъ марсовъ къ мачтамъ,

я нахожу болѣе полезными чѣмъ тѣ, которыя состоятъ изъ двухъ частей, потому что при первой методѣ избѣгается употребленіе ворсы, подъ которою, при продолжительномъ плаваніи, особенно въ теплыхъ климатахъ, ванты подвергаются гніенію; и потому еще, что если нижнія рея, будучи круто-обрасоплены, стануть, при большихъ боковыхъ размахахъ, сжимать подвѣтренныя ванты, то послѣднія, при первой системѣ, могутъ подаваться къ мачтѣ весьма много, а съ путень-вантами, соединенными сперва съ нижними вантами, малѣйшее давленіе на послѣднія, существовать не можетъ безъ соразмѣрнаго также давленія и на краспицы: при подобныхъ обстоятельствахъ краспицы уже не могутъ получать поддержки отъ подвѣтренныхъ стенокъ-вантъ и слѣдовательно подвергаются ломкѣ.

Преимущество путень-вантъ, составленныхъ изъ двухъ частей, заключается, по мнѣнію нѣкоторыхъ англійскихъ офицеровъ, въ слѣдующемъ: если предполагать на примѣръ, что ядромъ была перебита одна только нижняя часть путень-ванты, то есть, часть, идущая отъ вантъ къ мачтѣ, то поддержка для марса осталась бы все еще непрерыванной, при уцѣлѣвшей части, идущей отъ ворсовъ къ марсу.

Преимущество такого роду можетъ однако оказаться весьма рѣдко. Трудно себѣ вообразить, въ такомъ тѣсномъ мѣстѣ, какое представляютъ взятые отъ ворсы къ мачтѣ въ большомъ числѣ путень-ванты, въ особенности еще пеньковыя, чтобы ядро могло выбрать себѣ жертвою именно одну изъ этихъ половинокъ,—не уничтоживъ, при полетѣ, чего-нибудь поважнѣе, разрушивъ вмѣстѣ съ тѣмъ всю систему *поддержки стенокъ*, важнѣйшей и единственно-искомой цѣли приспособленія не только этой системы, но и всякаго роду путень-вантъ.

Состоящія изъ двухъ частей путень-ванты имѣютъ ту невыгоду, что, при необходимой тягѣ нижнихъ вантъ, обѣ ихъ половины слѣдуетъ отдавать; ибо, въ против-

номъ случаѣ, нижнія части должны ослабѣть, а верхнія слишкомъ туго втянуться. Если же допустить, что нижнія ванты можно осадить, не отдавая путень-вантъ, или не нарушая ихъ цѣли, то первыя вѣроятно не могли бы имѣть такой слабости, чтобы потребовать тяги.

Всѣ сіи невыгоды не существуютъ при употребленіи путень-вантъ, идущихъ непрерывно отъ марсовъ къ мачтамъ. Это единственное средство къ достиженію желаемой цѣли всѣхъ возможныхъ родовъ путень-вантъ, то есть, чтобы получить средство, независимое отъ нижнихъ вантъ, дать стеньгамъ, топамъ мачтъ, краспицамъ и эзелгофтамъ неподвижную поддержку, начиная отъ борта судна. Противному же растолкованію подобной цѣли путень-вантъ, приписать можно продолженіе существующей по нынѣ системы вооруженія со сломомъ, которая ясно доказываетъ, что нельзя ожидать отъ стоячаго такелажа такой поддержки для рангоута, какая пріобрѣтается первою системою. Если же это не такъ, то вѣроятно, и стоячій такелажъ могъ бы еще надежнѣе содѣйствовать поддержкѣ рангоута, если бы была, положимъ, возможность замѣнить обыкновенныя вантъ-путенсы въ русленяхъ упругими, именно для того, чтобы пріобрѣсть въ нижнихъ юферсовыхъ шейкахъ, во время сильныхъ боковыхъ размаховъ, точно такое же движеніе, какое признаютъ полезнымъ сохранить и по сіе время въ шейкахъ стеньгъ-вантовыхъ юферсовъ. Сколько же пришлось бы страдать мачтамъ и пяртерсамъ отъ этого непрерывнаго движенія въ такелажѣ, предоставляя рѣшить защитникамъ системы вооруженія судовъ со сломомъ, — но мнѣ кажется, что мачты и пяртерсы подвергались бы, при подобномъ устройствѣ, точно такого же роду ломкѣ, какой, при нынѣ употребляемой системѣ, подвергаются стеньги, эзелгофты, топы мачтъ и краспицы.

Доказательство такого рода, вѣроятно, покажется многимъ весьма страннымъ, но лучшаго, по крайнѣй мѣрѣ теоретическаго, привести я не могъ; что же касается до дока-

зательствъ, основанныхъ на самомъ опытѣ, то онѣ оставлены въ запасъ, и будутъ приведены въ свое мѣстѣ.

Путень-ванты изъ двухъ частей также вещь не новая. Шведы употребляли ихъ на всѣхъ военныхъ корабляхъ, въ концѣ прошедшаго столѣтія, какъ видно, напримѣръ, изъ сочиненія г-на Пилстрема о вооруженіи военныхъ судовъ. Если же эта система оставлена была Шведами, и прибѣгнуто было къ системѣ со сломомъ,—то кажется, это самое доказываетъ уже невыгоду путень-вантъ, изъ двухъ частей состоящихъ, и въ особенности еще пеньковыхъ.

Нѣкоторые изъ моихъ товарищей, вѣроятно, были свидѣтелями, какъ бывало многіе изъ капитановъ любилъ привязывать въ морѣ шхеръ-ванты, при малѣйшемъ даже расслабленіи нижнихъ вантъ. Въ чемъ же состояла цѣль этихъ шхеръ-вантъ, вооружаемыхъ съ такимъ трудомъ? Ни въ чемъ иномъ, какъ развѣ въ простомъ и грубомъ средствѣ, стараться, хотя временно, передѣлать обыкновенную систему путень-вантъ со сломомъ на новой ладъ; и именно потому, что нижнія ванты, получивъ слаbinу, позволяли тотчасъ марсамъ, или всему вооруженію съ рангоутомъ, находящимся выше сломовъ, при боковой качкѣ, ходить или качаться, то въ одну, то въ другую сторону. По этому даже можно заключить, что употребленіе, при такихъ обстоятельствахъ, шхеръ-вантъ, доказываетъ довольно положительно несовершенство системы вооруженія со сломомъ.

Если нижнимъ вантамъ предназначено поддерживать мачту, отъ своихъ огоновъ до рулицей, то цѣль, мнѣ кажется, достигалась бы дѣйствительнѣе при совершенно непрерываемомъ прямомъ направленіи этихъ тросовъ. Какая же польза можетъ послѣдовать отъ прерыванія этого прямого направленія, сдранная между собою нижнія ванты, для привязыванія свитсарвень-строповъ?

Выгоды отъ прямо взятыхъ путень-вантъ доказываются употребленіемъ ихъ на тысячи судахъ, плавающихъ по морямъ, во всѣхъ климатахъ и во всякое время года,

на судахъ, которыхъ срокъ плаванія оканчивается развѣ разбитіемъ, или ветхостію, но почти никогда разруженіемъ судна, съ тѣмъ, чтобъ, послѣ кратковременной кампаніи, остальные мѣсяцы года спокойно стоять съ убранными по магазейнамъ ворсами, путень-вантами и свитсарвень-стропами.

Нѣкоторые стануть, можетъ статья, возражать, что купеческія суда вообще малыхъ размѣреній, и потому могутъ съ пользою употреблять эту систему вооруженія; но подобное возраженіе неосновательно, ибо на судахъ въ 1500 тоннъ, плавающихъ около мысовъ Горна и Доброй-Надежды, подобно всѣмъ медкимъ судамъ вообще, принята уже давно эта система вооруженія.

Слѣдующій вопросъ кажется мнѣ немаловажнымъ: изъ какого матеріала, и какой отдѣлки именно имѣть такого роду путень-ванты, съ ихъ полнымъ приборомъ, соответствующіи вполне своему назначенію, и не стоящіи слишкомъ дорого въ сравненіи съ приборомъ, необходимымъ при старой системѣ со сломомъ?

По моему мнѣнію, на фрегатахъ и корабляхъ лучше всего вокругъ мачтъ имѣть цѣпь особойковки, съ короткими звеньями, дабы въ плотную придегала къ мачтѣ; подъ цѣпью же слѣдуетъ имѣть желѣзныя подушки или планки, точно такъ, какъ это сдѣлано на фрегатѣ Паллада. Отъ фрегатовъ включительно до шкунъ, смѣло можно надѣяться въ смыхъ мѣстахъ, для утвержденія путень-вантъ, на бугель, состоящій изъ двухъ половинъ, соединенныхъ между собою винтами, коими, будѣ дерево въ мачтѣ высохло, можно бугель прижать къ мачтѣ въ плотную.

Неподвижная, соединенная съ бортомъ судна, подпора стеньгъ, и наименьшее движеніе въ краспицахъ при всякомъ на оныхъ напряженіи, пріобрѣтается исключительно неупругимъ свойствомъ самыхъ путень-вантъ, и по этому желѣзо лучше пеньковаго троса, а пруть, по моему мнѣнію, слѣдуетъ предпочесть цѣпи.

Юферсы отъ стеньгъ-вантъ, какъ уже сказано выше, не надо имѣть соединенные съ прутьями, какъ это дѣ-

лается напримѣръ на англійскихъ военныхъ судахъ, а лучше всего прутья навинчивать надъ марсомъ въ тугую, посредствомъ гаекъ, а оковку отъ юферсовъ стѣнговантовыхъ навинчивать такимъ же образомъ посредствомъ гаекъ, но подъ марсомъ. При такомъ устройствѣ никакого движенія вверхъ или внизъ въ краспицахъ, или ломки въ эзельгофтахъ существовать не можетъ, изъ чего видно, что единственно этимъ американскимъ способомъ достигается желаемая цѣль.

Притягивать прутья къ бугелю у мачты, посредствомъ безконечныхъ винтовъ, не совсѣмъ удобно; средство это довольно сложно и не дешевле другихъ, и если винты нехорошей отработки, то могутъ подвергнуться порчѣ.

На военномъ транспортѣ Америка, однакоже, пруты путень-ванты были съ такими, въ нижнихъ концахъ, винтами, отлично доброй отдѣлки; послѣ двухъ походовъ, совершенныхъ вокругъ земнаго шара, не оказалось въ нихъ никакого поврежденія, несмотря на то, что винты находились при своихъ мѣстахъ съ 1827 по 1837 годъ.*

До сего я старался доказать пользу отъ сего рода вооруженія, основываясь на собственныхъ теоретическихъ разсужденіяхъ, равно какъ и на разсужденіяхъ опытныхъ моряковъ разныхъ націй,—оставивъ въ запасъ, и въ послѣднее доказательство все то, что мнѣ удалось испытать на самомъ дѣлѣ.

На финляндскихъ судахъ я имѣлъ случай, по нѣскольку лѣтъ сряду, въ разныхъ моряхъ и во всякое время года, испытывать обѣ системы. Суда эти, въ особенности тѣ, которыя плаваютъ за предѣлами Нѣмецкаго моря, имѣютъ, какъ извѣстно, рангоутъ и эзельгофты, точно изъ того же дерева, какъ и наши военные.

Во время плаванія вокругъ свѣта, на военномъ транспортѣ Америка, и при двухъ переходахъ чрезъ Атлантическій Океанъ, на двухъ американскихъ судахъ, изъ ко-

* Винты на этомъ транспортѣ по сіе время еще при своихъ мѣстахъ.

торыхъ одно въ 750, а другое въ 980 тоннъ, испытывалъ я также новую систему. Что касается до системы со сломомъ, то къ сожалѣнію особенно хорошаго о ней сказать не могу, предоставляя всѣмъ, находившимся на кораблѣ Фершампенуазъ, свидѣтельствовать о ней. На семъ кораблѣ былъ выдержанъ штормъ отъ SW, въ Бискайской бухтѣ, продолжавшійся около 16 часовъ; потеря топовъ была не далека, но она конечно воспослѣдовала бы, если бъ погода не утихла. О выгодахъ же вооруженія безъ слома, относительно твердости во взаимной связи, приобретаемой въ эзельгофтахъ, топахъ мачтъ, марсахъ, стеньгахъ, и неспытанной, во время жестокихъ погодъ около мыса Горна и въ Индѣйскомъ Океанѣ, на военномъ транспортѣ Америка, нельзя вспомнить безъ особаго чувства благодарности къ изобрѣтателю этого истинно чисто морскаго способа вооруженія.

Здѣсь кстати упомянуть, что для предохраненія нижнихъ вантъ отъ тренія о прутья, необходимо имѣть, какъ на Америкѣ, нетолстыя желѣзныя планки на вантахъ, такой длины, чтобъ найтовы для привязыванія опыхъ не могли придти въ соприкосновеніе съ прутьями; подъ планками же вокругъ вантъ, надобно имѣть смоленую парусину, которую, послѣ весьма продолжительныхъ переходовъ, не худо осмотрѣть и снова тировать, дабы ржавчина не могла тамъ накопляться. Такія планки, на Америкѣ, находились на своихъ мѣстахъ съ 1827 по 1837 годъ, безъ какой-либо порчи, и въ полномъ смыслѣ достигали цѣли.

Приспособленіе новой системы путень-вантъ къ рапгoutu обыкновенныхъ размѣреній безъ сомнѣнія полезно; но какое бы не имѣлось на суднѣ вооруженіе, всегда полезно дать топамъ толщину даже излишнюю, и въ эзельгофтахъ сколь возможно короткое разстояніе между стеньговою дырою и самымъ топомъ, именно для отвращенія вреднаго дѣйствія на топъ движеній стеньги, дѣйствующей, при длинномъ эзельгофтѣ, во время боковой качки, въ особенности при старинной системѣ вооруженія со сломомъ, какъ довольно длинный рычагъ, и принуждающей

топъ мачты, при каждомъ боковомъ размахѣ, къ винтообразному вращенію, что и продолжается до тѣхъ поръ пока вся внутренняя связь между составляющими мачту частями не ослабѣетъ. Отъ сего происходитъ течъ * въ мачтахъ и бугия начинаютъ садиться, что только можно исполнѣ видѣть во время продолжительныхъ плаваній, когда испытываются всѣ дурныя вліянія перемѣны температуры и качки на эти важныя части рангоута.

При новой или старой системѣ путень-вантъ, мнѣ кажется полезнымъ надѣяться гораздо болѣе на силу фордуновъ, нежели на стеньгъ-ванты, какъ это у насъ по сіе время дѣлается. Пара фордуновъ равной почти толщины съ нижними вантами, съ соразмѣрнымъ прибавленіемъ толщины стеньгъ-штаговъ, послужитъ вѣрнѣе самага большаго числа стеньгъ-вантъ, переплетенныхъ выбленками и нерѣдко ослабѣвающихъ отъ частыхъ, ежедневныхъ учений команды, и отъ обрасонки марса-реевъ. Отъ употре-

* Случается, что изъ мачтъ показываются потоки воды, или какъ говорится на морѣ, «мачты текутъ». Эта вода попадаетъ въ мачту сквозъ пространство между огонами вантъ и топомъ, и пробираясь между лонгсаленгами и чиксами, находитъ удобную себѣ дорогу внизъ, между разслабленными отъ движенія частями, составляющими мачту. Ясно, что течъ эта указываетъ на необходимость вынуть мачты, раскрѣпить и снова собрать ихъ, ибо оставить мачты, въ надеждѣ, что течъ со временемъ прекратится, нельзя, если разсудить о портѣ, могущей быть въ весьма короткое время произведенной этою водою, во внутреннемъ желѣзномъ скрѣпленіи и во всѣхъ частяхъ, внутренности мачты составляющихъ.

Это явленіе находимъ и въ корабельныхъ бушпритахъ, хотя не въ такой значительной степени, какъ въ мачтахъ; но это къ сожалѣнію не доказываетъ еще, чтобы не сохранилось довольно воды и въ бушпритахъ; ибо въ противномъ случаѣ послѣдніе могли бы вѣроятно служить столько же времени, какъ и мачты; на самомъ дѣлѣ однако не такъ. Наклонное положеніе бушпритовъ способствуетъ водѣ, попадая сверху и по всей длинѣ ихъ, оставаться тамъ въ большемъ количествѣ и въ продолженіи значительнаго времени, безъ такихъ явныхъ признаковъ течи, какіе замѣчаются въ мачтахъ вскорѣ послѣ накопленія въ нихъ воды.

бленія же большаго числа тяжелыхъ переносныхъ бакштаговъ, мнѣ кажется, кромѣ вреда, ничего произойти не можетъ, потому что тали, употребляемыя для вытягиванія бакштаговъ, не дѣйствуютъ съ достаточною силою, дабы въ нѣсколько минутъ, какъ напримѣръ при поворотахъ, было можно выдрать въ тугую эти длинныя и тяжелыя снасти. Если же, до наполненія на другомъ галсѣ марселя, не успѣютъ этого сдѣлать, то послѣ сего уже никакая сила не въ состояннн выдрать бакштаги столько, чтобы хотя приближенно привести ихъ въ ровную тугость съ навѣтренными фордунами и стенгвантами, еслибъ даже для сего судно было опять приведено къ вѣтру, пока не стануть паруса заполаскивать. При томъ же, во время высокаго волненія и большихъ боковыхъ размаховъ, подвѣтренные бакштаги, вѣсомъ не менѣе 40 пудовъ *, должны ломить напрасно топы мачтъ, самыя стеньги и нижніе эзельгофты.

Употребляемое Англичанами образованіе марсовъ и число и расположеніе стенгвантъ, также много вредить не только мачтамъ, но и самому судну.

Переднія изъ сихъ вантъ расположены, по длинѣ судна, слишкомъ много впередъ, и всѣ онѣ, отъ четырехъ-угольнаго образованія марсовъ, расположены почти параллельно килю. Большое движеніе команды по этимъ вантамъ, и переломъ ихъ, когда марсель съ двумя или болѣе рифами обрасопленъ въ бейдевиндъ, причиною совершенной невозможности имѣть ихъ въ желаемой тугости, и подвѣтренная тяжелая масса ихъ дѣйствуетъ вредно на эзельгофты и топы мачты, подобно какъ бакштаги.

Когда же, съ марсами подобнаго образованія, судно лежитъ подъ однимъ вовсе зарифленнымъ гротъ-марселемъ и гротъ-триселемъ, тогда уже марса-рея обрасоплена значительно меньше грота-реи, и отъ этого марсель не можетъ стоять выдраеннымъ какъ слѣдуетъ, что въ

* На 80-ти пуш. кораблѣ.

подобныхъ обстоятельствахъ даже гораздо желательнѣе, чѣмъ при бейдевиндѣ въ тихую погоду, подѣ всѣми парусами; ибо ясно, что этотъ парусъ во время шторма есть единственная подпора судну при жестокихъ навітренныхъ размахахъ, отъ которыхъ марсель, обрасопленный верхнею частію почти поперегъ волненія, и заполаскивающий при этихъ размахахъ, не можетъ, какъ слѣдуетъ, удерживать судно отъ быстрого выпрямленія, или размаха къ вѣтру. Имѣя же марсы болѣе закругленными, съ одною стенгъ-вантою меньше штатнаго положенія, и ванты сіи расположенныя больше назадъ, нѣсколько человѣкъ могутъ легко передвинуть первыя три стенгъ-ванты съ подвѣтра по марса-рею, прижимая ихъ всѣ почти поровну ближе къ стенгѣ. Тогда-то и марсель, будучи выдраенъ безъ какого-либо мѣшка, и гораздо круче обрасопленъ, станетъ удерживать судно отъ навітренныхъ размаховъ, при которыхъ весьма легко случится можетъ, что валъ вкатится на навітренный шкафутъ, и смоетъ не только ростры, но и гребныя суда, со всѣми находящимися на верху принадлежностями.

Съ дурно обрасопленнымъ марселемъ является еще и то неудобство, что судну прійдется встрѣчать подходящія волины почти прямо съ боку, тогда какъ съ круче обрасопленнымъ оно можетъ, по крайнѣй мѣрѣ чаще встрѣтить волненіе подѣ болѣе острымъ угломъ. На военномъ транспортѣ Америка, въ 800 тонновъ, имѣлись такіе марсы. Стенгъ-вантъ было всего по три на сторонѣ въ $4\frac{1}{2}$ дюйма, съ одной парюю фордуновъ въ 9 д, или одной толщины съ нижними вантами; бакштаговъ же вовсе не имѣлось. На корветѣ, у котораго рангоутъ немногимъ длиннѣе, но за то во всемъ тоньше нежели на Америкѣ, и на которомъ большаго измѣненія въ расположеніи тяжестей въ дальнемъ плаваніи ожидать не слѣдуетъ, сравнивая его съ транспортомъ, на такомъ корветѣ по штатному положенію имѣется 4 стенгъ-ванты въ 5 д., по двѣ со стороны фордуна въ 5 д. и по одной парѣ бакштаговъ въ 5-же д. толщины. Плаванія же, совершенныя этимъ

транспортомъ и какимъ-либо изъ нашихъ корветовъ, не возможно сравнить. Здѣсь у мѣста будетъ присовокупить, что въ теченіи двухъ-лѣтняго плаванія въ разныхъ климатахъ, не настояло ни одного разу надобности снимать съ топовъ чего-нибудь изъ стоячаго такелажа, для осмотра его, и въ топахъ, марсахъ, эзельгофтахъ, путеньвантахъ и стеньгъ-вантахъ не оказалось, по возвращеніи въ Кронштадтъ, ни малѣйшаго поврежденія, или отъ такого расположенія стеньгъ-вантъ, въ оныхъ порчи отъ тренія. Изъ этого кажется можно заключить о преимуществѣ новой системы вооруженія предъ старой. Теоретическое, равно какъ и на фактахъ основанное доказательство этого, есть цѣль изложенныхъ замѣчаній.

И. Ш.

=

О СОХРАНЕНІИ ЛѢСНЫХЪ ЗАПАСОВЪ ВЪ РОССИИ.

—

Съ удивленіемъ прочиталъ я въ 4 номерѣ Сборника извѣстіе, что въ Англіи, только въ 1810 году сдѣлано предложеніе о недержаніи лѣсныхъ запасовъ въ водѣ, и что по сію пору это предложеніе остается тамъ безъ дѣйствія. У насъ, положеніе сохранять лѣсные запасы въ водѣ было уничтожено за *сто семнадцать лѣтъ* предъ симъ, и за *восемьдесятъ лѣтъ* до предложенія г. Бенгема. Поясненіе редакціи Сборника, что Бенгемъ, прежде находился въ нашей службѣ, приводитъ къ несомнѣнному заключенію, что онъ воспользовался нашею идеею и нашими опытами, но не хотѣлъ открыть этого. * Прилагаемый здѣсь документъ, извѣстный впро-

* Въ Англіи никогда не хранили мачтовыхъ лѣсовъ въ прѣсной водѣ, какъ это, по необходимости, дѣлалось у насъ до указа 1731 года. *Пр. Ред.*

чемъ по полному Собранію Законовъ, т. VIII, п 5698, лучше всего объясняетъ это дѣло.

Высочайшая резолюція на докладъ Сената: *О содержаніи мачтовыхъ, райныхъ и стеньговыхъ деревьевъ подъ сараями.* 16 февраля 1731 года. Докладъ: Адмиралтействъ-коллегія въ Сенатъ доношеніемъ представляетъ, что по Адмиралтейскому регламенту, 20 главы по 5 артикулу, повелѣно, деревья на мачты, райны и на стеньги имѣть подъ водою, изъ чего Адмиралтействъ-коллегія, усматривая, когда оныя, содержащіяся подъ водою деревья, востребуются къ какимъ дѣламъ, тогда оныя пакки просушиваются, отъ чего тѣ деревья, какъ одинакія, а паче составныя въ замкахъ, хотя сначала въ надлежащую пропорцію и сдѣлаются, токмо послѣ разсыпаются, и которыя составныя, у тѣхъ въ замкахъ приключаются не малыя скважины, и въ тѣхъ скважинахъ находится сырость, отъ чего оныя въ скорое время приходятъ въ гнилость и для того, по мнѣнію оной коллегіи, надлежитъ, тѣ мачтовые, рейныя и стеньговые деревья содержать, ради лучшаго охраненія и прочности, подъ сараями, которому мнѣнію и Сенатъ согласенъ. Но этотъ вышеписанный Адмиралтейскій регламентъ, учиненъ при дидѣ Вашего Величества, блаженныя и вѣчподостойныя памяти Петрѣ Великомъ Императорѣ, и за подписаніемъ собственныя Его Величества руки; и того ради вышеписанной отмѣны Сената собою учинить не можетъ; а Всеподданнѣйше требуетъ Вашего Императорскаго Величества указу. Резолюція: Учинить по сему.

А.Л. СОКОЛОВЪ.

=

ГОГЛАНДСКАЯ МОРСКАЯ БИТВА.

1788 года.

Наша битва со Шведами при Гогландѣ, одна изъ кровопролитнѣйшихъ морскихъ битвъ, имѣла такое рѣшительное вліяніе на всю кампанію 1788 года, что при описаніи ея, изложеніе предшествовавшихъ и послѣдующихъ ей обстоятельствъ, будетъ совершенно необходимо, тѣмъ необходимѣе, что какъ битва эта, такъ и вся кампанія 1788 года, у насъ совѣтъ неизвѣстны, даже въ общихъ чертахъ. Въ началѣ 1788 года, имѣя войну съ Турками, мы готовили въ Кронштатѣ эскадру для посылки въ архипелагъ. Между тѣмъ, возникли опасенія разрыва и со Швеціею. Для наблюденія за движеніями Шведовъ, были командированы три фрегата: одинъ къ Свеаборгу, другой къ Гангзудду, третій къ Карлскронѣ, и, какъ война еще не была объявлена, то въ началѣ іюня отправились къ Копенгагену наши 3 сто-пушечные корабли и 4 транспорта—часть назначавшейся въ Средиземное море эскадры, посланная впередъ для того, чтобы заблаговременно исправиться тамъ и не задержать остальныхъ судовъ (нѣтребовавшихъ для прохода къ Копенгагену перегрузки). Этою частью командовалъ вице-адмиралъ фонъ-Дезинъ. 10 іюня, у Готланда, онъ встрѣтилъ шведскую эскадру, состоявшую изъ 12 кораблей, 3 фрегатовъ и 2

* Настоящая статья написана по документамъ главнаго морскаго архива, именно: по письмамъ и доносеніямъ адмираловъ Президенту Адм. Коллегіи графу Чернышеву, именнымъ Е. И. В. указамъ, опредѣленіямъ коллегіи, разнымъ коллежскимъ дѣламъ, шканечнымъ, журнальнымъ и судовымъ протоколамъ—сколько нашлось тѣхъ и другихъ—свидѣственнымъ дѣламъ надъ тремя протестовавшими Грейгомъ командирами, и надъ командирами одного корабля и двухъ фрегатовъ, попавшихъ въ пѣнь.

бомбардирскихъ судовъ, командуемую братомъ короля Густава III, генералъ-адмираломъ герцогомъ Зюдерманландскимъ. Герцогъ потребовалъ салюта; нашъ адмиралъ отвѣчалъ ему, что салютація между нашими и шведскимъ флотами неопредѣлена трактатомъ (1745 года), но что онъ готовъ сдѣлать учтивость—отсалютовать собственно особѣ герцога. Герцогъ настаивалъ, чтобы салютовали не ему, а шведскому флагу; адмиралъ не соглашался, и сдѣлалъ 13 выстрѣловъ «для особы Его Свѣтлости.» Герцогъ отвѣчалъ 8 выстрѣлами—и флоты разошлись.

Говорили, будто герцогъ, этимъ требованіемъ салюта, искалъ предлога къ открытію непріятельскихъ дѣйствій. Но, во-первыхъ, подобный предлогъ былъ бы столько же законнымъ, сколько законно нападеніе и безъ всякаго предлога; а во-вторыхъ, требованія герцога не были настойчивы, и онъ могъ не удовольствоваться «учтивостію» нашего адмирала. Превосходство-же въ силѣ Шведовъ было такъ велико въ настоящемъ случаѣ, что въ успѣхѣ не могло быть никакого сомнѣнія, хотя нашъ адмиралъ и былъ готовъ отразить нападеніе. Поведеніе герцога остается загадочнымъ; нашъ адмиралъ, въ настоящихъ обстоятельствахъ, поступилъ—по его собственному выраженію—*очень нѣжно*.

Черезъ четыре дни послѣ встрѣчи съ фонъ-Дезиннымъ, шведскій флотъ встрѣтился, на высотѣ Лагерорта, съ двумя нашими фрегатами, которые наблюдали за его движеніями, и обмѣнялся съ ними салютами (съ фрегатовъ салютовали по 11 выстрѣловъ, а имъ отвѣтствовано по 8.)—Спустя еще двѣ недѣли, именно, въ ночи на 27 іюня, наши фрегаты—Ярославецъ и Гекторъ—увидѣли непріятельскій флотъ уже у Сурона (по западную сторону Ревеля), и согласились идти съ этимъ извѣстіемъ—одному въ Кронштатъ, другому въ Ревель. Вѣтеръ для нихъ былъ противный и очень тихій, почему лавировка была безынгрышна, и вскорѣ шведскій флотъ окружилъ ихъ. Въ 8-мъ часу утра, командиръ Ярославца, кап. 2 р. Бордажовъ, вѣроятно догадываясь о готовящейся ему участи,

и желая поскорѣе выйти изъ неопредѣленнаго положенія, отсалютовалъ 11 выстрѣлами; вмѣсто отвѣта, съ непріятельскаго адмиральскаго корабля пустили ему подъ кор-му три ядра. Бордаковъ послалъ офицера, чтобы узнать о причинѣ такого поступка съ нимъ; но посланнаго офицера арестовали, и перемѣнивъ на шлюпкѣ гребцовъ, прислали на ней своего офицера—съ требованіемъ немедленной сдачи: уже *восемь* дней какъ была объявлена война!—Посоветовавшись съ оберъ и унтеръ-офицерами, Бордаковъ рѣшился сдаться, и въ исходѣ 9-го часа спустилъ флагъ, гюйсъ и вымпелъ. Другой фрегатъ, Гекторъ, командуемый кап. лейтенантомъ Колокольниковымъ, въ это время лежалъ въ дрейфѣ, и по первому требованію тоже сдался.

Такъ несчастливо для насъ началась эта война, кончившаяся такъ славно!... Манифестъ о войнѣ объявленъ 29 іюня.

Наши дѣйствительныя морскія силы тогда состояли изъ слѣдующаго числа судовъ:

	{ 12 кораб. и 6 фрег. назначенныхъ въ Средиземное море.				
У Кронштата	5	—	—	1	— назначенные въ здѣшнее море.
	4	—	—	2	— запасные.
	21	—	—	9	—
У Копенгагена	3	—	—	—	— назначенные въ Средиземное море.
У Архангельска	5	—	—	2	—
Всего	29	—	—	11	— Несчитая кораблей и фрегатъ строившихся, передѣлывавшихся или и совсѣмъ негодныхъ. Не упоминаемъ также о мелкихъ—транспортныхъ, бомбардирскихъ и посыльныхъ судахъ; равно и о гребной флотиліи, въ этомъ году не принимавшей значительнаго участія въ войнѣ. **

* Судимые въ послѣдствіи, эти офицеры были оправданы.

** Общій списокъ судовъ Балтійскаго флота 1788 года см. въ приложеніи.

Очевидно, что Шведамъ было бы выгодноѣ начать войну съ нами тогда, когда ушли бы назначенные въ Средиземное море лучшія суда—15 кораблей и 6 фрегатовъ; но, съ другой стороны, очень вѣроятно предположеніе, что однимъ изъ главнѣйшихъ условій союза Швеціи съ Турціею, было—не пропускать нашъ флотъ за Балтійское море.

Начальство надъ нашимъ флотомъ было поручено адмиралу Самуилу Карловичу Грейгу, приготовлявшемуся передъ тѣмъ идти въ Средиземное море.

Шотлавецъ родомъ, сынъ вольнаго моряка, Грейгъ вступилъ въ нашу службу въ 1764 году, съ чиномъ капитана; въ 1769, при отправленіи въ Средиземное море, произведенъ въ капитанъ-командоры, въ 1770 въ контръ-адмиралы, и за Чесменскую битву получилъ орденъ Св. Георгія 2 класса; по возвращеніи изъ Средиземнаго моря, въ 1775 году, произведенъ въ вице-адмиралы, и назначенъ главнымъ командиромъ въ Кронштатъ; въ 1782 году произведенъ въ адмиралы.—Грейгъ былъ морякъ весьма свѣдущій, осторожный, но рѣшительный; въ лѣтахъ еще—ему было пятьдесятъ три года. Императрица имѣла къ нему большую довѣренность, и когда получила вѣсть о его кончинѣ, отозвалась: «Это великая потеря—государственная потеря!» *

Въ самый день объявленія манифеста, 29 іюня, Грейгъ снялся съ Кронштатскаго рейда, съ 17 линейными кораблями (1—100 пуш., 8—84 пуш. и 8—66 пуш.) и пошелъ на встрѣчу непріятельскому флоту, который—было извѣстно—приближался къ нашимъ портамъ. Около полудни

* Записки Храповицкаго. Вотъ еще анекдотъ о Грейгѣ, показывающій, какого мѣнѣя была о немъ Екатерина: однажды, припускъ корабля въ Петербургъ, Грейгъ, замѣтивъ, что подпора должна упасть близко креселъ, на которыхъ сидѣла Императрица, въ испугъ бросился къ Ней и поспѣшно отодвинулъ вѣстѣ съ Нею кресло.—«Благодарю васъ адмиралъ, сказала Императрица, что вы въ первый разъ въ жизни оробѣли.» Анекдотъ этотъ разсказанъ—незнаемъ изъ какого источника—въ Отеч. Зап. Свиньина, ч. XIII.

6 июля, на югозападъ Гогланда, враждебные флоты встрѣтились.

Вѣтеръ былъ тихій, намъ попутный, отъ OSO; у насъ держали всѣ возможные паруса, и въ 4-мъ часу пополудни стали сближаться со шведскимъ флотомъ, лежавшимъ въ линіи, на правомъ галсѣ, въ числѣ 23 судовъ (15 кораблей 70 и 60 пуш. и 8 линейныхъ фрегатовъ.) Въ 4 часа, когда нашъ флотъ тоже выстроился въ линію и началъ спускаться, Шведы вдругъ поворотили на лѣвый галсъ; мы тоже поворотили,—и снова стали спускаться, корабль на корабль, линія на линію, не покушаясь на хитростныя движенія: силѣ и мужеству противупоставляя силу и мужество.

Вотъ порядокъ обѣихъ линій передъ начатиемъ битвы:

Контр.-Адм.	0 66 Дерисъ.
	0 66 Память Евстафія.
	0 74 Киръ—Іоаннъ. (К. А. Ф.-Дезинъ.)
	0 74 Ярославъ.
	0 66 Викторъ.
	0 74 Владиславъ.
	0 66 Изяславъ.
	0 100 Ростиславъ. (Адм. Грейъ.)
Генер. Адм.	0 74 Мстиславъ.
	0 74 Св. Петръ.
	0 74 Св. Елена. (К. А. Спиридогъ.)
Контр.-Адм.	0 66 Родиславъ.
	0 66 Мечеславъ.
	0 66 Вышеславъ.
	0 74 Всеславъ. (К. А. Козляниновъ.)
	0 74 Іоаннъ Богословъ.
Винс-Адм.	0 66 Болеславъ.

(Линіи эти, впрочемъ, на дѣлѣ не соблюдали равныхъ между кораблей дистанцій, а тѣснились и растягивались, кому какъ случилось, и потому, выдавшіеся здѣсь съ края шведскія суда, не слѣдуетъ считать небывшими въ бою съ самаго начала.)

Битва началась въ 5 часовъ пополудни, но не вдругъ, — первые выстрѣлы послѣдовали съ передовыхъ кораблей авангардіи, вышедшей впередъ, и прежде нежели поднять былъ сигналъ: «вступить въ бой.» Спускавшіеся корабли приводили къ вѣтру, кому въ какомъ разстояніи вздумалось, и начинали палить не дожидаясь другихъ. Вѣтеръ былъ очень тихъ, измѣнялся и штилъ. Позже другихъ вступила въ бой арріергардія.

Разсмотримъ подробности этой битвы, продолжавшейся сразу четыре часа, и кончившейся страшнымъ съ обѣихъ сторонъ истребленіемъ.

Передовой корабль, «Болеславъ,» вскорѣ послѣ вступленія въ битву, поворотилъ по вѣтру (отъ поврежденій вѣтроотно), прошелъ между обѣихъ линій, и на прежній галсъ привелъ уже въ арріергардіи. — Второй спереди корабль, «Іоаннъ Богословъ,» черезъ полъ-часа по вступленіи въ дѣло, получилъ подводную пробоину, отъ которой вода возвысилась до 45 дюймовъ; имѣя притомъ перебитыми многія снасти, корабль этотъ кинулся къ вѣтру, — высланный катеръ, чтобы забуксировать носъ, вскорѣ былъ разбитъ ядрами, прочія гребныя суда тоже были повреждены, — самъ собою поворотился противъ вѣтра и упалъ ниже другихъ; миновавъ ближайшій корабль «Всеславъ,» онъ однакожъ подвинулся къ вѣтру, выше своей линіи, и около часу лежалъ на этомъ галсѣ, будучи внѣ выстрѣловъ, потому — отзывался командиръ — что поворотить противъ вѣтра не могъ, а для поворота по вѣтру было тѣсно; наконецъ, онъ встрѣтился какъ-то со шведскимъ кораблемъ, и положивъ гротъ-марсель на стеньгу, сталъ биться съ нимъ, буду-

чи на противныхъ галсахъ. Было весьма тихо *.—Третій корабль, «Всеславъ,» по уходѣ переднихъ двухъ, бился съ тремя непріятельскими кораблями, передъ концомъ битвы принудилъ ихъ спуститься, и самъ, имѣя большія поврежденія, выбуксировался за линію, къ арріергардін.—Адмиралъ, бывшій на кораблѣ «Растиславъ,» въ кордебаталиі, сначала дрался съ генералъ-адмиральскимъ кораблемъ, но черезъ полъ-часа, будучи осаживаемъ «Мстиславомъ,» который все пятился назадъ, наполнилъ гротъ-марсель, *взялъ лужу* (вышелъ на вѣтеръ), и обойдя два передніе его корабля, вступилъ въ линію между кораблей «Петръ» и «Елена.» Переходимъ къ арріергардін: Самый задній корабль, «Дерисъ,» еще не дойдя на выстрѣлъ, изъ опасенія быть поставленнымъ въ два огня, поворотилъ на другой галсъ и вовсе не участвовалъ въ битвѣ **. Второй съ зада, «Память Ефстафія,» два часа дрался противъ трехъ кораблей, но имѣя много подводныхъ пробойнъ, отчего вода возвысилась до 60 дюймовъ, и значительныя поврежденія въ вооруженіи, тоже вышелъ за линію ***. Корабль «Владиславъ», болѣе всѣхъ другихъ потерпѣвшій отъ поврежденій, совсѣмъ упалъ подъ

* Командиръ, капитанъ Валронтъ, былъ обвиненъ въ томъ, что выйдя на вѣтеръ своей линіи, неприбавлялъ парусовъ (имѣвъ одинъ марсель), почему и немогъ выйти на просторъ, гдѣ можно поворотить; показаніе же его о битвѣ на разныхъ галсахъ, будто-бы продолжавшейся до самаго окончанія дѣла, не принято за вѣроятное. Судъ приговорилъ Валронта къ смертной казни, а по конфирмаціи онъ написанъ въ наши матросы.

** Командиръ этого корабля, капитанъ Коковцевъ, за это, и за то, что не подалъ помощи кораблю Владиславу, былъ разжалованъ въ матросы навѣчно.

*** Командиръ, капитанъ Барановъ, обвиненный въ томъ, что не испытывалъ средствъ задѣлать пробоины на мѣстѣ битвы—впрочемъ не считая это упущеніе важнымъ, ибо нашлись три пробоины, которыхъ не было бы никакой возможности задѣлать на мѣстѣ—по суду приговоренъ къ разжалованію въ рядовые на мѣсяцъ, а по конфирмаціи выключенъ изъ службы съ тѣмъ, чтобы впредь нигде не принимать.

вѣтръ, былъ обстрѣливаемъ съ носу, съ кормы и съ бортовъ; и только въ 10 часу вечера, имѣя убитыми и ранеными 257 челоѣкъ, капитанъ Берхъ, по совѣту съ офицерами, рѣшился сдаться. Бывшій въ крѣпость-каморѣ, у раздачи картузовъ, мичманъ Смирновъ, имѣлъ въ готовности бочку пороху и зажженный фитиль, чтобы взорваться, если прикажутъ; но капитанъ пожалѣлъ безмладно губить людей. Команда была на все готова. Когда ей объявили о намѣреніи сдаться, отвѣчала единогласно: «Отецъ нашъ, дѣлай что хочешь, мы отдаемся тебѣ въ полную власть!» *

Прочіе корабли дрались, кому какъ способіе, нерѣдко одинъ съ двумя и тремя непріятельскими кораблями; иногда, можетъ быть, и на оборотъ—два и три съ однимъ; вѣроятно попадали и другъ въ друга. Но дрались отчаянно.

Въ $1\frac{1}{2}$ 7-го часа авангардія и середина непріятельской линіи стали было спускаться, но вскорѣ опять выстроились. Было уже маловѣтріе отъ юга. Въ 9-мъ часу вся шведская линія спустилась, а за нею и наша; но вскорѣ затѣмъ Шведы и мы снова пріехали къ вѣтру, уже въ полномъ разстройствѣ линій.—Тогда нашъ адмиральскій корабль дрался съ вице-адмиральскимъ шведскимъ, и привудилъ его спустить флагъ. Въ 10-мъ часу Шведы стали окончательно отступать—наступала ночь—и нашъ адмиралъ поднялъ сигналъ: «прекратить сраженіе!»

Черезъ $1\frac{1}{2}$ часа, къ адмиралу былъ привезенъ его плѣнникъ: г. вице-адмиралъ графъ Вахмейстеръ представилъ свою шпагу и флагъ; шпагу ему возвратили.—Плѣнный корабль былъ 70-пушечный, назывался «Принцъ Густавъ,» на немъ убитыхъ и раненыхъ 200 челоѣкъ.—Радунскъ побѣдѣ, тогда Грейгъ еще не зналъ объ участи своего корабля «Владиславъ.» Извѣщенный о плѣснѣи его уже въ 12-мъ

* Рапортъ Берха, при семъ прилагаемый (въ концѣ.)

часу, съ горяча, Грейгъ поднялъ было сигналъ: «гнаться за непріятелемъ,» но сигнала (сдѣланнаго флагами) по темнотѣ, не могли рассмотреть; потомъ онъ послалъ съ этимъ приказаніемъ шлюпку на ближайшіе корабли, но эти корабли имѣли слишкомъ большія поврежденія, чтобы идти въ погоню; арріергардія, меньше другихъ потерпѣвшая, была далека.

Такъ кончилась эта битва, продолжительная и кровопролитная, съ обѣихъ сторонъ упорная, но безыскусственная. Непріятель былъ сильнѣ насъ числомъ судовъ, и, вѣроятно, количествомъ орудій; вѣтеръ, затихнувшій съ начала битвы, и потомъ измѣнявшійся, не усиливалъ преимуществъ однихъ надъ другими; оба флота были равно близки къ своимъ портамъ (Свеаборгъ и Ревель, Карлскрона и Кронштадтъ) и дрались въ открытомъ морѣ. Шведы еще имѣли надъ нами огромное — мало замѣчаемое тактиками — преимущество: флотъ ихъ уже болѣе мѣсяца ходилъ въ морѣ, команды его слѣдовательно свыклись и пріучились къ маневрамъ; а нашъ только-что вышелъ изъ порта, имѣя при томъ множество рекрутовъ. И при всемъ этомъ—мы побѣдили. Побѣда была нерѣшимая, правда, и потери съ обѣихъ сторонъ можетъ быть равныя; но мы принудили Шведовъ оставить море битвы и укрыться въ портъ. Послѣдствія этого, какъ мы сей часъ увидимъ, были весьма важныя. Понесенныя нашими судами главнѣйшія потери, представляются въ слѣдующемъ спискѣ.

Ранги.	Корабли.	Капитаны.	Ч и с л о .			
			Команд.	Убитых	Раненых.	Пробой.
66	Болеславъ	Андрей Денисовъ	608	33	155	неиз
74	Юаннъ Богословъ	Степанъ Валронтъ	720	15	27	53
74	Всеславъ	Михайло Макаровъ (К. А. Козляниновъ)	720	35	103	40
66	Вышеславъ	Самуель Ельфистонъ	608	52	82	неиз
66	Мечеславъ	Михайло Борисовъ	608	34	84	67
66	Родиславъ	Джемсъ Тревенингъ	608	24	27	неиз
74	Св. Елена	Карлъ Брейеръ (К. А. Стиридовъ)	744	6	10	33
74	Св. Петръ	Денисонъ	720	22	66	76
74	Мстиславъ	Григорій Муловскій	816	28	60	116
100	Растиславъ	Астафій Одинцовъ (Адмиралъ Грейгъ)	1000	17	43	121
66	Изяславъ	Петръ Карповъ	615	10	41	108
74	Владиславъ	Амандусъ Берхъ	754	257		34
66	Викторъ	Козма Оболяниновъ	599	10	20	23
74	Ярославъ	Иванъ Биксъ	666	7	29	20
74	Киръ-Юаннъ	Джоржъ Тетъ (К. А. Фонъ Дезинъ)	740	7	22	67
74	Память-Ефстафія	Андрей Барановъ	607	4	13	неиз
74	Дерисъ	Савва Коковцевъ	583	"	"	"

Итого, на 17 корабляхъ, при 11,738 человекѣхъ команды, убитыхъ и раненыхъ 1,365, въ томъ числѣ убитыхъ 326, раненыхъ 782, убитыхъ и раненыхъ вмѣстѣ (на кораблѣ Владиславъ) 257. * — Офицеровъ (включенныхъ въ этотъ списокъ) убито 8, и одинъ гардемаринъ; ранено 14. Убиты слѣдующіе:

На Викторѣ	унтеръ-лейтенантъ	Калашниковъ.
— Владиславѣ	мичманъ	Дурновъ.
— Мстиславѣ	гардемаринъ	Валгринъ.

* Число командъ на четырехъ корабляхъ (Болеславъ, Всеславъ, Вышеславъ и Мстиславъ) показано здѣсь—по не имѣннѣю документовъ—приблизительное, сообразное съ другими, того-же ранга, судами. На кораблѣ Болеславъ, въ числѣ раненыхъ, 80 показаны «легко ранеными»; на кораблѣ Владиславъ, пробойны показаны только подводныя. Такъ какъ на другихъ судахъ тяжело-раненные не отдѣлены отъ легко-раненыхъ, и подводныя пробойны показаны вмѣстѣ съ надводными, то и мы показали все это вмѣстѣ.

— Еленѣ	мичманъ	Пѣвцовъ.
— Родиславъ	гвардіи поручикъ	Кн. Долгоруковъ.
— Вышеславъ	адъютантъ	И. Крузъ.
	шкиперъ	Чебушкинъ.
	ротмистръ	Гринвальдъ.
	секундъ-маіоръ

Поврежденія въ рангоутѣ, такелажѣ и парусахъ были весьма великія; нѣкоторые суда загорались. — О потеряхъ непріятеля мы не извѣстны, но, конечно, онѣ были не меньше нашихъ. — Замѣчательно, что шведскій герцогъ, скоропослѣ этой битвы, жаловался въ письмѣ къ нашему адмиралу, что мы употребляли брандскугели, снаряды неупотребительные въ образованныхъ націяхъ. Грейгъ отвѣчалъ, что хотя на нашихъ судахъ и дѣйствительно были брандскугели, приготовленные для войны съ Турками, но что ихъ не употребляли въ настоящемъ случаѣ, и что, напротивъ, наши корабли загорались отъ подобныхъ снарядовъ, пускаемыхъ непріятелемъ. Герцогъ отрёкся; на будущее время положили не дѣйствовать этими снарядами. — Замѣтимъ еще, что нашъ адмиралъ и нѣкоторые капитаны чрезвычайно хвалили удобство *пушечныхъ замковъ*, и адмиралъ просилъ прислать ему еще до тысячи ихъ; вѣроятно они были даны ему тогда на пробу.

Шведскій флотъ, послѣ этой битвы, ушелъ въ Свеаборгъ, тогда принадлежавшій имъ; нашъ укрылся за Сескаромъ, и болѣе поврежденные корабли (Болеславъ, Вышеславъ Мечеславъ—потомъ Всеславъ—и плѣнный Принцъ Густавъ), отосланы въ Кронштатъ; прочіе исправлялись на мѣстѣ.

Въ Петербургѣ, пока не получили извѣстія о настоящей битвѣ, очень опасались, чтобы Шведы не сдѣлали нападенія на Ревельскую или Кронштатскую гавани; приводили ихъ въ оборонительное положеніе, и за Кронштадскій рейдъ вывели—сколько могли набрать остававшихся судовъ— 2 корабля, 1 фрегатъ, 2 бомбардирскія судна и нѣсколько плавучихъ баттарей, поручивъ эту эскадру вице-адмиралу Крузу. Между тѣмъ исправляли и достраивали суда, готовили припасы на флотъ, набирали ма-

тросовъ и офицеровъ—последнихъ изъ гвардейскихъ полковъ и изъ греческаго училища, сдѣлавъ также усиленный выпускъ изъ морскаго корпуса, отвсюду сгоняли мастеровыхъ на верфи—дворянство Костромской губерніи прислало отъ себя плотниковъ, и спѣшили привести флотъ въ число большаго военнаго положенія, т. е. 48 кораблей. * Для всѣхъ этихъ потребностей, сверхъ штатной суммы (около $2\frac{1}{2}$ миліоновъ), и кромѣ сверхъ-штатныхъ же издержекъ по приготовленію эскадры въ Средиземное море, отпущено единовременно около $1\frac{1}{2}$ милліона. **

Побѣда Грейга чрезвычайно обрадовала Императрицу: Она благодарила его собственноручнымъ письмомъ и пожаловала орденомъ Св. Андрея Первозваннаго. «Послѣ Бога—писала Она—я одолжена этою побѣдою вашимъ рѣдкимъ дарованіямъ, вашей твердости, вашей непоколебимой ревности къ славѣ Россійской Имперіи и Моей собственной.... Заслуги ваши пребудутъ въ Нашей памяти, и отечественныя лѣтописи передадутъ потомству пмяна—ваше и вашихъ храбрыхъ сподвижниковъ, увѣнчанныя почтеніемъ и любовью....» Адмиралтействъ-Коллегія прислала ему «Похвальный листъ», написанный «въ засвидѣтельствованіе за его ревность, неутомимость и съ неустрашимымъ мужествомъ соединенное благоразуміе.» ***

* Положеніе 1782 года:

кораблей	{	100 пуш. 8
		74 — 16
		66 — 24
фрегатовъ		32 — 6
		брантвахтъ 2
		шебекъ 8
посылочныхъ судовъ		16
		прамовъ 6
		бомбардирскихъ 4

** Именно:

на приумноженіе малыхъ судовъ	323,250 р. 60 к.
на прибавочные (къ 40) 8 кораблей	1,148,644 64½ —
	<hr/> 1,471,895 24½ —

Къ этому, потомъ прибавлено 200,000 руб. на исправленіе судовъ послѣ Гогланской битвы.

*** Письмо Императрицы (на французскомъ языкѣ) и «Похвальный листъ» Коллегіи, были напечатаны въ Отеч. Зап. Свиньина (т. XIII),

Протестовавшие офицеры, три командира кораблей, немедленно были преданы суду.

Оставшись, по уходѣ шведскаго флота въ Свеаборгъ, господствующими на Балтійскомъ морѣ, намъ предстояло теперь удерживать за собою это господство, и тѣсною блокадою Свеаборга принудить шведскій флотъ, если не къ сдачѣ, то къ бездѣйствию.—Разсмотримъ, какъ это было выполнено.

Эскадра Грейга, исправившись и замѣнивъ очень поврежденные корабли новыми (изъ назначавшихся въ запасъ: 74 пуш. Константинъ, 66 пуш. Пантелеймонъ, Побѣдоносецъ и Святославъ; впоследствии присоединились и исправлявшіеся), снялась отъ Сескара 18 Іюля, но на другой день, по причинѣ шторма, была принуждена возвратиться, и вторично вышла 25-го. Подойдя къ Свеаборгу, увидѣли вышедшими оттуда 4 корабля, которые тотчасъ же побѣжали въ портъ; но одинъ изъ нихъ, 64-пуш. «Принцъ Густавъ Адольфъ,» сталъ на камень и сдался намъ. Снявъ команду, его сожгли. Потомъ, наша эскадра отошла къ Ревелю, и оттуда, посредствомъ крейсеровъ, имѣлъ самый бдительный надзоръ за Свеаборгомъ. Множество больныхъ на флотѣ—необходимое условіе тогдашнихъ плаваній, и затруднительное снабженіе водою въ Ревель (пальмались въ Бригитовкѣ), были самыми побудительными и весьма основательными причинами не держаться постоянно въ морѣ. Будучи однакожъ всегда въ готовности выйти, адмиралъ выходилъ при всякомъ извѣстіи о замѣчаемыхъ движеніяхъ въ Свеаборгѣ, и подъ конецъ кампаніи выходилъ довольно часто. Въ началѣ пужды большой небыло, потому что на большей части шведскихъ судовъ были спущены стеньги, и многія кремьговались.— Въ половинѣ августа былъ учрежденъ постоянный постъ у Гангзудда, состоявшій изъ 3 кораблей и 2 фрегатовъ,

и потому—сберегая мѣсто—здесь не помещаемъ ихъ. Письмо помѣчено 23 іюля, а опредѣленіе Коллегіи, котораго слова здѣсь вынесены изъ подлинника, подписано 21 числа того же мѣсяца.

подъ командою старшаго изъ командировъ судовъ, капитана Тревенина. Этимъ было совершенно прекращено морское сообщеніе Финляндіи съ Швеціею, ибо Гангаудскій мысъ, далеко выдаваясь въ море, непреодолимо раздѣляетъ шхерный фарватеръ. Съ другой стороны, крейсера передъ Свеаборгомъ не допускали подвозовъ открытымъ моремъ.—Поэтому, шведскій флотъ въ Свеаборгѣ терпѣлъ крайнюю нужду, и много разъ покушался выйти оттуда.

Между тѣмъ образовался другой стражъ его, съ другой стороны.—Въ началѣ мы говорили о посылкѣ въ Копенгагенъ трехъ 100-пушечныхъ кораблей и четырехъ транспортовъ. Суда эти, назначавшіяся въ Средиземное море, были оставлены въ Копенгагенѣ. Тамъ присоединились къ нимъ два, построенныя для насъ въ Англіи, коттера, и два транспорта, отправленные изъ Кронштата въ Архангельскъ съ артиллеріею и припасами для тамошнихъ кораблей. Въ первое время, дѣйствія вице-адмирала фонъ-Дезина ограничивались тѣмъ только, что онъ посылалъ въ Каттегатъ, для перехватыванія шведскихъ купеческихъ судовъ, оба коттера, которые и захватили ихъ нѣсколько; самъ сдѣлалъ небольшую высадку около Ельзинера—выжгли мѣстечко и взяли двухъ человѣкъ въ плѣнъ; да проводилъ за Дернеусъ назначенные въ Архангельскъ транспорты, изъ которыхъ одинъ на другой же день былъ взятъ Шведами (Кильдюинъ, командиръ кап. 2 р. Лавровъ), а другой (Соломбалъ, кап. кн. Вяземскій) воротился, едва избѣжавъ плѣну. Множество больныхъ на эскадрѣ стѣсняли дальнѣйшую дѣятельность фонъ-Дезина. Но потомъ, въ половинѣ августа, именно, когда окончились наши переговоры съ Даніею, и Данія обязалась быть дѣятельною намъ союзницею, фонъ-Дезинъ получилъ приказаніе: соединиться съ датскою эскадрою и идти для крейсерства въ Балтійское море. Датчане дали 3 корабля (2—70-пуш. и 1-60-пуш.) и 1 фрегатъ; * между тѣмъ

* Условіе было, чтобы они дали отъ 6 до 8 кораблей, 4 фрегата и 2 бомбардирскія судна.

подошли и наши архангельскія суда—4 корабля и 2 фрегата (1 корабль повредился и зазимовалъ въ Христіанзандѣ). Вся эта соединенная эскадра—всего 10 кораблей, 3 фрегата и мелкія суда, по преодолѣніи различныхъ затрудненій, 22 сентября заняла станцію между Эландъ и Карлскроны. — Такимъ образомъ, еслибъ теперь шведская эскадра и вышла изъ Свеаборга, то преслѣдуемая съ одной стороны нашею отъ Ревеля, съ другой была-бы встрѣчена передъ Карлскроною. Больше ей идти было не куда.

Крейсерство фонтъ-Дезипа продолжалось здѣсь около мѣсяца. Поврежденія на судахъ, недостатокъ воды и главное — усилившіяся болѣзни, принудили возвратиться въ Копенгагенъ, куда и прибыли 29 октября; нѣкоторые корабли воротились еще прежде.

Возвратимся къ Ревельской эскадрѣ. Грейгъ, въ концѣ сентября, захворалъ, и сдалъ команду старшему по немъ, контръ-адмиралу Козлянинову. Приближалась зима, и въ началѣ октября было повелѣно кончить кампанію, «которая—сказано въ указѣ на имя Грейга—дѣлала нашимъ не мало пользы, а вамъ большую честь приносить.» 6 кораблей были отправлены въ Кронштатъ, 3 къ Копенгагену, а остальные 10—это было уже въ половинѣ октября—втянулись въ гавань, находясь однакожъ въ готовности выйти по востребованію.—16 октября скончался и Грейгъ.

Условія нашихъ портовъ, изъ которыхъ одинъ, Кронштатъ, рано покрывается льдомъ, а другой, Ревель, тѣсенъ и не удобенъ, принудили насъ окончить кампанію ранѣе нежели слѣдовало. Тогда вспомнили и Балтійскій портъ, такъ зорко выбранный Петромъ; но Балтійскій портъ былъ уже давно оставленъ. Надѣялись впрочемъ, что Шведы не рискнутъ выйти изъ Свеаборга въ такую позднюю пору. Но Шведы только и выжидали этой поры: 9 ноября вышли изъ Свеаборга, никѣмъ не стерегомаго, и благополучно достигли Карлскроны.—Война продолжалась еще на два года.

А. Л. СОКОЛОВЪ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

1.) *Рапортъ командира корабля Владиславъ, капитана бригадирскаго ранга Амандуса Берха, поданный имъ по возвращеніи изъ пльня, въ 1790 году.*

«Іюля 6-го 1788 года, въ слѣдствіе даннаго сигнала, по сдѣланіи линіи дебаталін, въ ту же самую минуту, какъ и адмиральскій корабль, легъ я въ дрейфъ, и началъ сраженіе съ первою его пушкою, въ началѣ 5-го часа пополудни. Корабль мой, находясь въ кордебаталін, третьимъ отъ адмиральскаго, имѣлъ битву съ противнымъ себѣ третьимъ же отъ Герцога Зюдерманландскаго. Безпрестанный дымъ препятствовалъ о другихъ нашихъ корабляхъ примѣчаніе имѣть. Съ самаго начала сраженія, убитъ на ютѣ мичманъ Дурновъ и два матроса, флагъ сбить—его вскорѣ подняли на бизань-ру—и перестрѣлили крѣпость-братъ-стенгу. Черезъ-часъ, какъ кажется (ибо не можно было точно означить времени, за разбитіемъ, еще при началѣ сраженія, склянокъ), компасы соскочили со шпикель отъ пушечной стрѣльбы. Въ 6-й часъ: перестрѣлено много снастей и парусовъ; важнѣйшіе: перебиты гротъ-марса-фалъ и въ помощь положенный найтовъ, почему гротъ-марсель упалъ на эдельгофъ,—его подняли было на перлинь, но и тотъ перебитъ; стенгу, которая-еще прошедшей ночи отъ грома повреждена (которая-жъ?) ядрами такъ избило, что уже болѣе пяти футъ отъ топу возвысить оной не можно было; съ носу третью пушку разорвало, и при этомъ убита вся прислуга, кромѣ коммендора; на гротъ-марсѣ убито 10 человекъ. Въ 7-й часъ: сбило форъ-марсель, который и упалъ на эдельгофъ, и за поврежденіемъ рея не было возможности его поднять. Поэтому поставили возможные стаксели, какъ для того, чтобы удержать корабль въ линіи, такъ и для того, чтобы онаго неухаливало носомъ подъ вѣтеръ и черезъ-то не быть отъ непріятеля биты вдоль по кораблю. Стараясь шарусами и подмогою катера, сдѣлать корабль ру-

лю послушнымъ, но не имѣлъ въ томъ успѣха. Въ сіе время отбѣло у пяти пушекъ станки и два порта вышибло; людей убито: на шканцахъ 15, на бакѣ 10, на палубамъ въ разныхъ мѣстахъ 7, а у одной пушки всѣхъ людей. Командовавшій авангардіею, обращенною тогда въ арріергардію, проходилъ мимо меня, упавшаго уже тогда изъ линіи, и примкнулъ своимъ кораблемъ линію. *Въ 8-й часъ:* видя, что уронъ сей причиняемъ былъ отъ стоянія корабля носомъ къ непріятельскимъ лагамъ, который, будучи несенъ вдоль по линіи, всегда отъ двухъ кораблей былъ встрѣчаемъ и провожаемъ, горячность и мщеніе платить за смерть смертью, возгорѣлась во мнѣ. Видя у себя на вѣтрѣ еще четыре корабля, которые, думалъ, спустятся ко мнѣ въ линію, совершенно надѣялся разбить оставшіеся противъ меня 7 шведскихъ кораблей. Долго показалось мнѣ ставить свой корабль на шпрингъ, и для того поворотилъ на правый галсъ, чтобы тѣмъ самымъ нѣсколько удалясь, поправиться парусами и прочимъ, такъ-же дать время поостынуть разгоряченнымъ орудіямъ, или отошедъ, если не удастся поправиться парусами, то думалъ лечь на другой якорь, сдѣлавъ шпрингъ. Для повороту-же положилъ якорь дагликсъ, и какъ скоро корабль началъ приходить на канатъ, то я отрубивъ оный, поворотилъ на другой галсъ, и началъ производить пальбу съ ядрами и картечами; непріятель отвѣтствовалъ мнѣ тѣмъ-же. Я поднялъ знакъ, что требую помощи. Гротъ, поставленный послѣ упада марселя, по невозможности поднять послѣдняго, загорѣлся было съ подвѣтренной стороны, но его погасили и взяли на гитовы, ибо много мѣшалъ орудію. У якоря плехта перебило канатъ и кранбалку, и онъ упалъ въ воду. Всю правую сторону бака разбило и корабль сильно понесло къ непріятельской арріергардіи. Тогда-же увидѣлъ, что въ ближнемъ разстояніи идетъ корабль Викторъ, а корабль Дерисъ поворачивалъ на правый галсъ (въ другой разъ?). *Въ 9-й часъ:* корабль Викторъ проходилъ мимо насъ на вѣтрѣ; я просилъ командующаго, чтобы примкнулъ къ линіи и далъ бы мнѣ помощь шлюпками, пото-

му что мои суда, во время сраженія всё разстрѣляны, да и спустить было нечѣмъ, за перестрѣломъ почти всѣхъ снастей; съ корабля Викторъ прислалъ катеръ. Корабли Дерись и Викторъ были видны въ кабельтовѣ на вѣтрѣ, а корабль Богословъ до пяти кабельтовыхъ, идущіе подъ всѣми парусами въ бейдевиндъ. Во время лежанія на семь галсѣ, убито у меня до 30 человекъ. Катерами—своими и Викторскимъ поворотилъ на лѣвый галсѣ, но съ онаго корабль поворачивался опять на правый, съ такою силою, что ничѣмъ не можно было удержать; почему и старался, видя, что онъ лучше держится на правомъ галсѣ, поворотить на оный, дабы хотя вдоль по кораблю не били. Сіе сдѣлавъ, стали по прежнему съ лѣвой стороны палить ядрами и кншлями, ожидая помощи. *Въ 10-й часъ:* не получивъ оной, увидѣлъ я, что другіе наши корабли держатся на вѣтрѣ, и къ намъ не спускаются, а лежатъ—линые подъ всѣми парусами бейдевиндъ, примыкая ко флоту, и хотя палятъ въ защиту мою, но ядра ихъ ложатся не далѣе форштевня моего. По требованію командующаго кораблемъ Викторъ, отослалъ я его катеръ, который уже и мало пособія сдѣлалъ, ибо оба катера не могли удерживать баттарей къ непріятелю. Я имѣлъ предъ глазами не минуемую опасность потерять свой корабль; за отлаженностію мели, не куда мнѣ было его поставить; потопить такъ-же не можно было, за неимѣніемъ гребныхъ судовъ для спасенія команды. А хотя бы я и рѣшился, пробившись сквозь непріятельскую линію идти къ непріятельскому берегу, чтобы лучше на ономъ поставить свой корабль, нежели отдать непріятелю въ руки, но сего не могъ я сдѣлать, какъ за маловѣтріемъ, такъ и за совершеннымъ поврежденіемъ парусовъ и всего такелажа. Мало спустя отослалъ и свой катеръ, отправивъ на ономъ трехъ младшихъ мичмановъ и трехъ гардемаринъ. Съ четверть часа послѣ того, отъ худаго состоянія парусовъ, стенокъ, такелажа и прочаго, корабль поворотился носомъ къ непріятелю, и только одна баковая пушка съ лѣвой стороны могла дѣйствовать. Посему собралъ на шканцы офицеровъ

и предложить, что поелику мы ни которой батареей открыть не можемъ, много станковъ сбитыхъ, корабль какъ въ мачтахъ, особливо въ стеньгахъ и въ такелажѣ, такъ и въ корпусѣ весьма поврежденъ, и получилъ въ короткое время, больше 70 д. воды, хотя и отливали оную; что на мель не куда поставить; потопить такъ-же нельзя, потому что нѣтъ средства людей спасти; три непріятельскіе корабли съ носу, а другіе два уже съ боку и на вѣтръ по другую сторону вошли; кордебаталія и авангардія шведскія, видны хотя назадъ, но ко мнѣ идущія; флотъ нашъ въ сумеркахъ казался очень отдалившимся, и только что нѣкоторые корабли ближніе видны, то я во всемъ семъ и требовалъ у нихъ совѣта. Всѣ офицеры согласились на то, чтобы въ силу Морскаго устава, капитанскія должности, толкованія 90, артикула 1, 2 и 3, (на оборотъ, артил. 90, толк. 1, 2 и 3) для вышеупомянутыхъ причинъ сдать. Да и команда на то изъявила свое согласіе, единогласнымъ крикомъ: «Отецъ нашъ! дѣлай что хочешь, мы отдаемся тебѣ въ полную власть!» Капитанъ поручикъ Кузмищевъ при семъ мнѣ донесъ, что мичманъ Смирновъ, опредѣленный отъ меня въ крытъ-камерѣ для раздачи и насыпки картузовъ, изготовилъ бочку съ порохомъ и хранилъ зажженный фитиль, какъ скоро я повелю оный въ нее бросить. Таковыя отчаянныя мысли моихъ подчиненныхъ и неизбежно угрожавшая гибель, подвигли меня на жалость, и довели смущенныя мысли мои до чувствія согласиться съ ихъ голосомъ и отдаться для общаго спасенія въ плѣнъ. Я велѣлъ бить отбой. Въ исходѣ 10-го часа, связавъ секретные ордера и сигналы; такъ-же книги и шнурованные журналы на книпелѣ бросилъ въ воду, а черныя журналы спряталъ за пазуху (который сохранивъ до сего времени, при семъ представляю). Послѣ сего закричалъ на ближній непріятельскій корабль, что больше не дерусь, и сдались. Убитыхъ у себя считалъ при концѣ сраженія до 200 человекъ; но какъ послѣ я слышалъ отъ королевскаго адъютанта, при отправленіи плѣнныхъ въ Стокгольмъ было здоровыхъ 412

человѣкъ, а въ госпиталѣ осталось 65; то посему счету явилось убитыхъ и тяжело-раненыхъ 227, да 30 раненыхъ осталось и Свеаборгѣ, изъ которыхъ 15 тяжелыхъ. По день сраженія было на кораблѣ всей команды, съ деньщиками и слугами 754 человекъ, изъ которыхъ на катерѣ отправлено 18, то и было не дѣйствующихъ при концѣ баталіи 257 (259?). На третій день моего плѣна, Герцогъ Зюдерманландскій говорилъ мнѣ, что онъ осматривалъ мой корабль и нашелъ на правой сторонѣ, на глубинѣ одного фута подъ водою, 27 прострѣловъ, да на лѣвой 7; сіе самое подтвердилъ мнѣ и тиммерманъ нашъ, бывшій при томъ осмотрѣ. Во все время сраженія, сдѣлано съ корабля болѣе 2035 выстрѣловъ, что приписываю скорой гибель привязанныхъ къ пушкамъ замковъ, которые чрезвычайно хорошее дѣйствіе имѣли.

«Объяснивъ все сіе, долженъ еще присовокупить, что—какъ ни гдѣ въ морскихъ уставахъ не узаконено именно, сколько должно имѣть каждому кораблю при сраженіи на водѣ шлюпокъ, то я еще за 5 дней спрашивалъ на это повелѣнія у главнокомандующаго. Онъ сказалъ мнѣ, чтобы въ такомъ случаѣ смотрѣть на его корабль и имѣть столькоже. При началѣ сраженія я не примѣтилъ у флагманскаго корабля больше одного гребнаго судна, а потому и имѣлъ на водѣ одинъ только катеръ. Къ тому-же еще и не зналъ, въ какомъ разстояніи отъ непріятеля будемъ имѣть сраженіе, въ ближнемъ-ли, какъ въ самомъ дѣлѣ случилось, или въ дальнемъ. Но видя, что адмиральскій корабль идетъ въ линіи только съ кораблемъ Мстиславомъ и еще съ другимъ, поспѣшилъ я поставить всѣ паруса, даже и лисели, дабы поспѣть вмѣстѣ; и едва только успѣлъ убрать оныя и оставить обыкновенныя въ сраженіи, какъ и началъ бой; а тогда уже скоро обстрѣлены были такелажъ и шлюпки, изъ которыхъ одна уже заложена была къ спуску; послѣ же сего ни одного гребнаго судна не могъ спустить, за разбитіемъ оныхъ, и имѣя всѣ снасти поврежденные.»

1849.)

— 343 —

2.) ВѢДОМОСТЬ О СУДАХЪ КОРАБЕЛЬНОГО ФЛОТА 1788 ГОДА.

КОРАБЛИ.		Спущены.	
100 пуш. Трехъ Иерарховъ. *	Годиче къ дальшему плаванію.	1783	
Чесма. *		1785	
Саратовъ. *		1785	
Растиславъ. †		1784	
4.			
Строющихся 4.			
8.			
74 пуш. Ярославъ. *	Годиче къ дальшему плаванію.	1784	
Владиславъ. *		1784	
Елена. *		1785	
Всеславъ. *		1785	
Мстиславъ. *		1785	
Св. Петръ. *		1786	
Киръ Іоаннъ. *		1786	
Александръ Невскій. ☉		1787	
№ 8. ☉		1788	
№ 9. ☉		1788	
Іоаннъ Богословъ. †		1783	
Побѣдославъ.		1782	
Иезекииль.		1773	
Константинъ. ♀		1782 (1)	
14.			
Строющихся 1.			
15.			
66 пуш. Побѣдоносецъ. ♀	Годиче къ дальшему плаванію.	1780	
Вышеславъ. *		1782	
Родиславъ. *		1782	
Мечеславъ. *		1783	
Болеславъ. *		1783	
Изяславъ. *		1784	
Пантелеймонъ. ♀		1786	
Сѣверный Орелъ. ☉		1787	
№ 75. ☉		1788	
Трехъ Святителей.		1781	
Святославъ. ♀		1781	
Іаннуарій.		1780	
Дерисъ. †		1772	
Викторъ. †		1782	
Память Ефстафія. †		1771	
Европа.		1780	
		1780	

* Назначавшіеся въ Средиземное море.

† — — — — — Балтійское море.

♀ Запасные.

☉ Архангельскіе.

(1) Верхнія числа означаютъ годы постройки, а нижнія годы тем-
бировки.

КОРАБЛИ.		Служены.
66 пуш. Азія.	Требуютъ болѣе исправленій.	1773
Петръ мена.		1782
Благополучіе.		1780
Николай.		1774
Храбрый.		1775
Спиридонъ.		1775
	22.	1779
	Строющихся 1.	
	23.	
<i>Сверхъ того состоятъ при портѣ:</i>		
66 пуш. Америка.		1773
Твердой.		1774
Дмитрій Донской.		1771
Преслава.		1772
Побѣда.		1770
Графъ Орловъ.		1770
Мироносецъ.		1771
Владиміръ.		1771
	8.	
ФРЕГАТЫ.		
32 пуш. Слава. *	Особ. требуютъ въ бл.-ж. аламану болѣе исправле- ній.	1781
Возмиславъ. *		1783
Подражиславъ. *		1783
Брячиславъ. *		1785
Премиславъ. *		1785
Надежда Благополучія. *		1786
Архангелъ Гавріилъ. ☉		1787
№ 41. ☉		1788
Надежда.		1781
Александръ.		1778
Марія.		1778
Симеонъ.		1779
Патрикій.		1779
44 пуш. Мстиславецъ. +		1784
32 — Ярославъ.		1784
	15.	
	Строющихся 2.	
	17.	

ФРЕГАТЫ.	Спущены.
<p><i>Сверхъ того состоятъ при портѣ:</i></p> <p>Воня. 1778 Легкой. 1773 Михаилъ. 1774 Африка. 1768 Ефстафій. 1773 Павелъ. 1773 Поспѣшной. 1774 Счастливой. 1774</p> <hr/> <p style="text-align: right;">8.</p>	
МЕЛКІЯ СУДА.	
<p><i>Бомбардирскіе корабли:</i></p> <p>Перунъ. 1780 Громъ. 1780 Страшный. 1778 Побѣдитель. 1778</p> <hr/> <p style="text-align: right;">4.</p>	
<p><i>Прамы:</i></p> <p style="text-align: right;">Построенный 1. Строющийся 1.</p> <hr/> <p style="text-align: right;">2.</p>	
<p><i>Полупрамы:</i></p> <p style="text-align: right;">Строющіеся 2.</p> <hr/>	
<p><i>Шебеки:</i></p> <p style="text-align: right;">Покупаемыя 2.</p> <hr/> <p style="text-align: right;">Итого. . 10.</p>	
<p>Всего 54 корабля, 25 фрегатовъ и 10 мелкихъ военныхъ судовъ.</p>	
<p>Однакожъ, въ этомъ спискѣ мы не досчитываемъ еще 3 фрегатовъ: <i>Гектора</i> (взятаго вмѣстѣ съ Ярославцемъ), <i>Св. Марка</i> и <i>Проворнаго</i>, назначавшихся въ запасъ.</p>	

СРАЖЕНІЕ ПРИ ЭКЕРНФЁРДѢ

24 Марта (5 Апрѣля) 1849 года. *

Во время настоящей войны Датчанъ съ Шлезвигъ-Голштинцами, городъ Экернфёрде обратилъ на себя особенное всѣхъ вниманіе. Онъ лежитъ въ вершинѣ далеко вдавагося залива, между тремя главными городами Средней Шлезвигъ-Голштиніи, и именно: въ $4\frac{1}{2}$ Нѣмецкихъ миляхъ отъ Кіля, $2\frac{1}{2}$ миляхъ отъ Рендсборга, и въ такомъ же почти разстояніи отъ Шлезвига. По такому положенію, онъ составляетъ для Датчанъ пунктъ, удобный, какъ для нападеній, которыя, съ помощію флота легко подкрѣплять, такъ и для того, чтобъ производить отступленія, или дѣйствовать въ тылъ непріятеля и угрожать внутреннимъ сообщеніямъ. Вполнѣ оцѣнивая важность этой позиціи, Датчане еще въ прошломъ году укрѣпили ее. Заливъ Экернфёрдскій открытъ для восточныхъ и сѣверо-восточныхъ вѣтровъ, при которыхъ выходить изъ него довольно трудно. На берегахъ этого залива, устроены двѣ батареи: изъ нихъ сильнѣйшая находится на сѣверномъ берегу, на небольшомъ мысѣ, противъ деревни Лунзенбергъ, и вооружена восемью пушками, въ числѣ которыхъ двѣ 2-хъ пудовыя бомбическія. По мнѣнію знатоковъ, батарея эта построена не довольно расчетливо, потому что внутренняя часть залива, за нею лежащая, не можетъ быть обстрѣливаема, не подвергая выстрѣламъ самого города. На южномъ берегу, противъ самого входа въ заливъ,

* Статья эта составлена изъ Датскихъ и Нѣмецкихъ газетъ. Въ одной изъ первыхъ помѣщенъ рапортъ Датскаго Капитана Палудана, командира корабля «Христіанъ VIII», отпеченный, по частямъ, на нашихъ страницахъ знакамъ.

близъ города, поставлена другая батарея, имѣющая только четыре 18-ми фунтовыхъ орудія, и печь, для каленія ядеръ *. Заливъ вообще глубокъ и къ берегамъ его линейный корабль можетъ подходить на полъ-кабельтова.

Датскаго флота капитанъ Палуданъ, командовавшій 84 пушечнымъ кораблемъ Христіанъ VIII, въ рапортѣ своемъ отъ 27 Марта (8 Апрѣля) 1849 года, напечатанномъ въ 85 № газеты «*Faedrelandet*,» говоритъ слѣдующее: «Утромъ 4 Апрѣля (пов. ст.), когда я стоялъ на якорѣ въ Альсѣордѣ (по западную сторону остр. Альсена), пароходъ «Гекла» привезъ отъ коммодора Гарде предписаніе—немедленно сняться мнѣ съ якоря, и перейти, въ тотъ же день, вечеромъ, къ Экернаѣрдскому заливу, гдѣ, принявъ начальство надъ стоявшимъ уже тамъ 48 пуш. фрегатомъ «Гефіонъ», подъ командою капитана Мейера, и пароходами «Гекла» и «Гейзеръ» (послѣдній съ ротою солдатъ въ ботахъ, на буксирѣ), войти въ сумерки въ заливъ, высадить въ разныхъ мѣстахъ десантъ, атаковать и, если можно, взять или разрушить береговыя батареи, и вообще завладѣть позиціею при Экернаѣрдѣ.»

«Въ слѣдствіе этого предписанія, вечеромъ 4 Апрѣля, я вошелъ, съ упомянутыми судами, въ заливъ, и, по причинѣ рифъ-марсельнаго восточнаго вѣтра, сталъ на якорь въ $\frac{3}{4}$ мили отъ вѣшной или сѣверной батареи, гдѣ и остался на ночь, не имѣвъ возможности ни атаковать батареи, ни высадить десантъ. На другой день, въ 4 часа утра, вѣтеръ былъ тихъ, погода ясная. Я созвалъ командировъ судовъ, для обсужденія плана атаки, заключавшагося окончательно въ слѣдующемъ:

«Корабль долженъ былъ стать противъ южной бата-

* *Illustrirte Zeitung* показываетъ: на сѣверной батарее—4 орудія 64-хъ фунтовыхъ, а на южной—два 18-ти и два 64-хъ фунтовыхъ. Артиллерійскій капитанъ Юнгианъ командовалъ обѣими батареями, и находился на сѣверной, а на южной, во все время сраженія, распоряжался Шлезвигъ-Голштинскій артиллерійскій унтеръ-офицеръ Прейсеръ.

рен, а фрегатъ нѣсколько восточнѣе его. Пароходамъ назначено было держаться внѣ огня, и, подойдя вдоль берега къ южной батарее, бросать въ нее съ носу бомбы; но во всякомъ случаѣ быть готовыми подать буксиры: съ Геклы—на корабль, а съ Гейзера—на фрегатъ.»

«Въ 7¹/₂ часовъ утра снялся я съ якоря и пошелъ, подѣ марселями, далѣе внутрь залива, гдѣ, поравнявшись съ южною батареею, начался сильнѣйшій огонь, поддерживаемый, съ нашей стороны, съ большою живостию; придя на свою позицію, я сталъ на шпрингъ, бросивъ для того съ кормы верпъ, а съ носу дагликсъ. Вслѣдъ за мною вошелъ фрегатъ и занялъ свое мѣсто; но, въ началѣ сраженія, онъ не могъ дѣйствовать съ обѣихъ бортовъ; напротивъ того корабль стрѣлялъ по обѣимъ батареямъ вдругъ.»

Быстро слѣдовали залпъ за залпомъ съ корабля и фрегата, и сотни ядеръ взрывали землю брустверовъ. Унтеръ-офицеръ Прейсеръ, командовавшій южною батареею, стрѣлялъ калеными 18-ти фунтовыми ядрами; громъ орудій слышенъ былъ за нѣсколько миль въ окрестности. Каждое ядро мѣтко попадало съ батареи въ корпусъ или рангоутъ судна, что можно было видѣть по летѣвшимъ щепамъ и перебитымъ снастямъ. Вѣтръ дулъ постоянно свѣжій отъ востока.

«Вскорѣ сѣверная батарея прекратила огонь, но южная продолжала неутомимо дѣйствовать по фрегату. Капитанъ Мейеръ сдѣлалъ сигналъ пароходу Гейзеру—подать помощь и выбуксировать корму фрегата на вѣтръ, для положенія верпа *. Буксиръ, едва только вытянутый

* Командиръ фрегата, капитанъ Мейеръ, въ особомъ рапортѣ 3-го Апрѣля (нов. ст.) говоритъ, что, при возобновленіи огня съ сѣверной батареи, у него лопнулъ шпрингъ, и фрегатъ поворотился кормою прямо къ южной батарее, отъ продолжныхъ выстрѣловъ которой онъ лишился многихъ людей—убитыми и ранеными. Въ то же время, фрегатъ сталъ дрейфовать на корабль, и потому принужденъ былъ бросить другой якорь, не успѣвъ снова стать на шпрингъ.

пароходомъ, былъ тотчасъ перебитъ выстрѣломъ. Капитанъ готовился подать другой буксиръ, съ мосу, и, съ помощію его, хотѣлъ выйти изъ залива. Я не могъ не согласиться на такое распоряженіе, особенно когда капитанъ Мейеръ сигналомъ извѣстилъ меня, что у него не доставало даже людей для продолженія боя. Вообще, это былъ день, въ который счастье, всегда благопріятствующее, много или мало, атакамъ, казалось, совсѣмъ насъ оставило. Когда командиръ парохода, капитанъ-лейтенантъ Вульфъ, взялъ снова на буксиръ фрегатъ, то тотчасъ же почти долженъ былъ опять его бросить, извѣстивъ сигналомъ, что машина получила поврежденіе, которое, по значительности своей, на мѣстѣ исправлена быть не можетъ. Я приказалъ ему стать вѣ выстрѣловъ.»

Былъ полдень, но бой все еще продолжался. Два раза уже былъ сбитъ флагъ на южной батарее, и Прейсеръ, все еще одинъ тамъ распоряжавшійся, въ третій разъ снова выставлялъ его. Гонцы были разосланы во все стороны; телеграфы призывали на помощь... Герцогъ Эрнстъ Кобургскій прибылъ изъ Готторна, и, обозрѣвъ поле сраженія, поспѣшилъ назадъ для присылки оттуда орудій.

«Въ то время, когда Гефіонъ подавалъ свой буксиръ на Гейзеръ, я самъ—видя значительное собраніе войскъ по всему берегу и находя, что намъ не только не было никакой возможности высадить десантъ, но и бесполезно было бы продолжать далѣе сраженіе—сдѣлалъ сигналъ Гекла: взять корабль на буксиръ. Но капитанъ Ашлундъ отвѣчалъ, что Гекла имѣетъ поврежденіе и не можетъ идти подъ выстрѣлы. Тогда не оставалось мнѣ ничего болѣе, какъ верноваться, что я считалъ еще возможнымъ, ибо вѣтръ былъ довольно тихъ. Завезли верпъ съ двумя съ половиною кабельтовыми: вѣтръ, между тѣмъ, засвѣжѣлъ. Фрегатъ сигналомъ увѣдомилъ меня, что продолжать сраженія онъ болѣе не можетъ, а чрезъ посланнаго офицера донесъ, что весь такелажъ его былъ такъ перебитъ, что вступить подъ паруса не было никакой возможности; вмѣстѣ съ тѣмъ, капитанъ фрегата просилъ меня прислать

ему лекаря, который и былъ тотчасъ же отправленъ на моей шлюпкѣ съ 17 человѣками въ пособіе для верпованія.»

«Уже было за полдень, и, не смотря на всѣ наши усилія, намъ не удалось подбить болѣе одного орудія на южной батарее. Я принужденъ былъ поднять парламентерный флагъ, прекратилъ пальбу, и послалъ на берегъ Лейтенанта Ульриха съ письмомъ къ главнокомандующему, въ которомъ общалъ ему не нападать болѣе на батареи, если онѣ сами прекратятъ огонь (*at jeg vilde op-høre med Angrebet paa Batterierne, naar Ilden derfra ophørte*), и что въ противномъ случаѣ я буду бросать гранаты въ городъ, отъ чего до сихъ поръ удерживался. Это заставило, по крайней мѣрѣ, непріятеля прекратить пальбу съ берега съ 1-го до 4 часовъ; но въ это время, я получилъ отвѣтъ, что онъ не хочетъ выпустить судовъ нашихъ изъ бухты, и если я рѣшусь стрѣлять по городу, то за такой вандализмъ придется мнѣ дорого поплатиться.»

Изъ этого видно, что капитанъ Палуданъ требовалъ свободнаго выхода изъ залива, и въ случаѣ отказа грозилъ стрѣлять по беззащитному городу. Но жители не дорожили городомъ, и предоставили Датскому капитану дѣлать, что ему угодно. Около 3-хъ часовъ по полудни, огонь на короткое время былъ прекращенъ. Въ это время прибыла Нассауская полу-батарея 6-ти (по другимъ 12-ти) фунтовыхъ орудій, въ числѣ которыхъ было двѣ гаубицы: она помѣстилась на южномъ берегу, далѣе внутрь залива; но, по причинѣ возвышеннаго своего положенія, могла дѣйствовать только по судовому рангоуту. Городъ былъ усиленъ войсками.

«Между тѣмъ фрегатъ Геѳіонъ продолжалъ верповаться, и, при бывшемъ тогда свѣжемъ вѣтрѣ, двигался впередъ весьма медленно. Корабль могъ, въ одно и то же время, дѣйствовать по обѣимъ батареямъ, а кормовыми орудіями по городу; вѣтръ дулъ поперекъ судна съ лѣвой стороны, такъ что я, оставивъ фрегатъ, могъ бы удобно выйти изъ бухты лавировкою, поднявъ якорь и обрубивъ

кабельтовъ отъ верпа. Вскорѣ, однакожъ, я, поневолѣ, долженъ былъ приступить къ исполненію этого плава, потому что, около 4 часовъ, пальба возобновилась съ южной батареи калеными ядрами, и я считалъ это тѣмъ болѣе необходимымъ, что замѣтилъ прибытіе артиллеріи, занявшей высоты укрѣпленнаго холма, надъ южною батареею, возлѣ самой богадѣльни. Открывъ огонь съ праваго борта по южной батарее и прибывшей артиллеріи, а изъ кормовыхъ орудій по городу, я, въ то же время сталъ сниматься съ якоря. Но едва вступилъ подъ паруса, какъ и по кораблю открыли такой страшный огонь съ гранатами, что въ нѣсколько минутъ весь бѣгучій такелажъ на гротъ-мачтѣ былъ перерванъ; гротъ марсель опустился на эзельгофъ и легъ на стеньгу; корабль, не будучи въ состояніи держаться бейдевиндъ, сталъ дрейфовать къ берегу, и вскорѣ приткнулся къ мели.»

Въ побѣдѣ надъ судами нельзя уже было сомнѣваться: пальба съ батареей продолжалась съ ожесточеніемъ; суда обстрѣливали городъ, жители котораго разбѣжались; ядра попадали въ крыши и стѣны домовъ; громъ орудій заглушалъ трескъ разрушавшихся зданій: особенно пострадала при этомъ богадѣльня, какъ ближайшая къ мѣсту сраженія. Инвалидовъ и дѣтей вывели изъ нея въ безопасное убѣжище, но больныхъ не успѣли: изъ этихъ послѣднихъ убило ядромъ только 82 лѣтнюю женщину, лежавшую въ постели.

«Прежде чѣмъ корабль сслъ на мель, Гефіонъ уже спустилъ флагъ, и лейтенантъ Михельсенъ прибылъ ко мнѣ съ донесеніемъ отъ капитана Мейера, что онъ сдался по крайней необходимости, не будучи въ состояніи защищаться долѣе съ своимъ судномъ; притомъ же число убитыхъ и раненыхъ, которыхъ и безъ того уже было у него много, увеличивалось съ каждою минутою.»

«Чрезъ $\frac{1}{2}$ часа послѣ этого Христіанъ VIII сталъ на мель, съ которой снять его не было никакой возможности, потому что, въ это время, съ непріятельской батареи стрѣляли калеными ядрами въ корпусъ корабля, а въ

рангоутъ граватами, при чемъ многіе были убиты и ранены. Къ довершенію бѣдствія, довели мнѣ, что около ватеръ-линіи, противъ гротовыхъ и фоковыхъ русленей, а также въ трехъ мѣстахъ выше ихъ, съ правой стороны, и въ гротъ-люкъ показался огонь, который нельзя было погасить безъ усилій всего экипажа *. Я лично удостовѣрился въ этомъ, и собралъ на совѣтъ офицеровъ. Всѣ единогласно объявили, что не было никакой надежды уйти отъ непріятеля, и бесполезно бы было, продолжая сраженіе, жертвовать людьми. Итакъ, не оставалось ничего болѣе, какъ сдаться, на что я, съ глубокою горестію, долженъ былъ согласиться, и около 6 часовъ вечера, приказалъ спустить флагъ.

«Пальба съ берега продолжалась еще нѣсколько минутъ, но мало по малу вскорѣ прекратилась. Я приказалъ открыть краны, чтобы наполнить корабль водою, а порохъ велѣлъ бросать за бортъ; всѣхъ людей приставилъ къ помпамъ, брандспойтамъ и добыванію воды, для потушенія огня. Но между тѣмъ, какъ эта работа продолжалась, пришла съ берега, около 6¼ часовъ, шлюпка, съ приказаніемъ отъ главнокомандующаго въ Экерна-фёрдъ Герцога Кобургскаго, чтобы командиръ корабля и весь экипажъ немедленно съѣхали на берегъ, въ противномъ случаѣ, чрезъ ½ часа, сраженіе будетъ возобновлено. Я представлялъ посланному, который, какъ полагаю, былъ унтеръ-офицеръ, что присутствіе мое на кораблѣ было необходимо для погашенія огня, и что въ знакъ моего плѣна, я могу послать къ Герцогу офицера съ моею шпагою; но посланный отвѣчалъ, что имѣетъ рѣшительное приказаніе, и ни на какія условія согласиться не можетъ. Я посовѣтовался объ этомъ съ капитанъ-лейтенантомъ Кригеромъ, который сказалъ мнѣ, что

* По рассказамъ офицеровъ, еще до полудня, отъ одного изъ каменныхъ ядеръ съ южной батареи, загорѣлось въ нижней палубѣ, заваленной разными припасами, на что однакожъ не было обращено должнаго вниманія (Allgem. Zeit.)

онъ осмотрѣлъ недавно корабль, и не находилъ большой опасности отъ огня, надѣясь, въ то же время, на совершенное его потушеніе. Тогда, поручивъ ему распорядиться переправою людей на берегъ, я въ послѣдній разъ простился съ моими храбрыми офицерами, командою и кораблемъ, которымъ гордился командовать.»

Ни одна однакожъ изъ Нѣмецкихъ газетъ не подтверждаетъ, что унтеръ-офицеръ былъ посланъ арестовать капитана и привести его на берегъ; напротивъ того всѣ онѣ согласно свидѣтельствуютъ, что когда Датчане узнали о пожарѣ на кораблѣ, отъ многихъ переѣхавшихъ уже на берегъ, то храбрый унтеръ-офицеръ Прейсеръ, герой этого дѣла, поспѣвши не арестовать капитана, который былъ уже на берегу, а спасти остававшихся на кораблѣ раненыхъ, и ускорить, по возможности, переправу. Ему представляли опасность такого предпріятія, и упрашивали отказаться отъ своего намѣренія. Но Прейсеръ, не внимая ни чьимъ просьбамъ, отправился на корабль, гдѣ, по довольно вѣрнымъ показаніямъ, оставались еще до 250 человекъ (нѣкоторые полагаютъ до 300 человекъ и болѣе.) Когда прибылъ Прейсеръ, то пламя уже вырывалось изъ люковъ; внутренность корабля представляла страшное зрѣлище, и всякая помощь была уже невозможна. Толпы зрителей на берегу стояли въ безмолвномъ ожиданіи печальной развязки. Спаси и паруса сгарили и разносились вѣтромъ; наконецъ огонь дошелъ до крѣйткамеры, и съ оглушающимъ трескомъ совершился страшный взрывъ; огромный столбъ огня и дыма поднялся къ облакамъ: мачты, паруса, обломки, люди летѣли въ воздухъ... и, чрезъ минуту, отъ прекраснаго линейнаго корабля, осталось только неподвижное днище съ частію горѣвшей носовой части, на мелѣ! Это было въ 9 часу вечера. Торжественная тишина водворилась на нѣсколько мгновеній въ толпѣ зрителей: мысль о несчастныхъ удержала въ ней на время порывъ побѣдныхъ восторговъ. Прейсеръ погибъ при взрывѣ корабля, почти въ то самое время, когда Герцогъ Кобургскій прислалъ ему чинъ офицера.

Капитанъ Палуданъ, отдавая справедливость мужества своего экипажа, и исчисляя въ рапортѣ оставшихся въ живыхъ, упоминаетъ, между прочимъ, о храбростѣ лейтенантѣ Веделѣ, который, предвидя близкую гибель корабля, отправился съ берега спасать людей тамъ остававшихся; но едва прибылъ къ борту и успѣлъ посадить нѣсколько человѣкъ въ свою шлюпку, какъ корабль взлетѣлъ на воздухъ. Веделъ нырнулъ изъ шлюпки въ воду, потомъ появился снова, и снова исчезъ... Черезъ нѣсколько минутъ онъ вышелъ благополучно на берегъ.

Потеря со стороны Голштинцевъ, кромѣ Прейсера, состояла изъ одного канонира на сѣверной батарее, и одного солдата; ранено отъ 12 до 14 человѣкъ. Такъ какъ залпы съ судовъ слѣдовали черезъ извѣстные промежутки времени, то баттарейная прислуга каждый разъ припадала къ землѣ и не была ими поражаема. Городъ Экернфёрде, въ который брошено около 280 ядеръ, пострадалъ весьма немного: пожара не было. Изъ 500 (по другимъ 400) человѣкъ экипажа Геэіона, убито 68, и столько же почти ранено. Капитанъ фрегата показываетъ въ своемъ дописаніи 38 убитыхъ, 25 тяжело и 25 легко раненыхъ. Это послѣднее показаніе подтверждаетъ также и одна изъ Нѣмецкихъ газетъ. Изъ 1040 человѣкъ (?) корабельнаго экипажа спасено только 700 человѣкъ. Между погибшими во время взрыва было много морскихъ кадетъ: въ числѣ оставшихся въ живыхъ ихъ было отъ 10 до 12. Плѣнныхъ, между которыми было 30 офицеровъ, включая и двухъ капитановъ, отправили на другой день въ Рендсбургъ. Въ числѣ офицеровъ было пятеро Норвежцевъ, изъ которыхъ одинъ сынъ Норвежскаго намѣстника графа Веделъ-Ярлсберга.

Фрегатъ получилъ весьма большія поврежденія: мачты на немъ всѣ прострѣлены, и вообще онъ требуетъ весьма важныхъ исправленій. О поврежденіи руля на фрегатѣ, упоминаемомъ одною изъ Нѣмецкихъ газетъ, въ рапортахъ Датскихъ капитановъ ничего не сказано. Во

время сраженія, съ 2 судовъ сдѣлано до 5000 выстрѣловъ, а съ батарей, не включая Нассауской, до 400.

Сраженіе, по истинѣ, одно изъ несчастнѣйшихъ для судовъ, и едва ли не первое въ исторіи флотовъ!

А. ХРАМЦОВЪ.

=

НЕКРОЛОГЪ.

—

1-го Ноября, прошлаго 1848 года, скончался въ С. Петербургѣ директоръ морскаго кадетскаго корпуса и членъ адмиралтействъ-совѣта, вице-адмиралъ Николай Петровичъ Римскій-Корсаковъ, 54-хъ лѣтъ отъ роду.

Николай Петровичъ родился 21-го ноября 1793-го года; въ 1804 году поступилъ въ морской кадетскій корпусъ кадетомъ, а въ 1807 году произведенъ въ гардемарины, и въ 1809 году декабря 24-го въ мичмана въ гвардейскій экипажъ. Лѣтомъ въ 1810-11-мъ годахъ былъ въ кампаніи на яхтѣ Палладѣ между С. Петербургомъ и Кронштадтомъ, а зимою находился при берегѣ въ С. Петербургѣ.

2-го Марта 1812-го года, выступилъ вмѣстѣ съ гвардейскимъ экипажемъ въ сухопутный походъ до г. г. Вильны и Дриссы. Изъ послѣдняго, будучи откомандированъ съ 50 человѣками команды въ г. Дисну, изготовилъ тамъ изъ лодокъ мостъ, перевелъ его въ Дриссу и тамъ былъ вмѣстѣ съ экипажемъ при наведеніи его. По переправѣ войскъ, оставленъ былъ для разбора мостовъ, а черезъ сутки послѣ того, имѣя подъ своей командой 80 человѣкъ, прикрывалъ обозъ съ провіантомъ и безпрестанно отстрѣливаясь отъ непріятеля, доставилъ его благополучно въ главную квартиру, въ г. Витебскъ.—Въ сраженіи подъ Смоленскомъ, находился на ординарцахъ у генерала Ра-

евскаго, подъ Бородинымъ и подъ Тарутинимъ—у главнокомандующаго князя Кутузова, а подъ Малоярославцемъ—у генерала Ермолова; послѣ того, съ 11 октября, участвовалъ въ преслѣдованіи непріятеля и въ устройствѣ мостовъ черезъ Днѣпръ и Березину.

Въ 1813 гуду іюня 13, Николай Петровичъ за отличіе по службѣ произведенъ въ лейтенанты. 17 августа, въ сраженіи подъ Кульмомъ, будучи въ числѣ охотниковъ и командуя стрѣлками, раненъ пулею въ лѣвое бедро на вылетъ, отправленъ для пользованія въ Прагу, а по выздоровленіи, присоединился къ экипажу. За Кульмское сраженіе, Николай Петровичъ награжденъ орденомъ Св. Владимира 4 степени, съ бантомъ и знакомъ Прусскаго желѣзнаго креста.

Въ февралѣ 1814 года, въ Ножанѣ на Сенѣ, находился при наведеніи мостовъ, а когда армія наша ретировалась, Николай Петровичъ оставленъ былъ съ 50 человекъ команды для истребленія перевозныхъ лодокъ и мостовъ, что и исполнено имъ подъ выстрѣлами непріятельскихъ орудій и стрѣлковъ. За это дѣло ему объявлено именное Высочайшее благоволеніе въ приказѣ по Арміи. 20 марта, вмѣстѣ съ экипажемъ вступилъ въ Парижъ; 22 мая отправленъ въ Гавръ-де-Грасъ и на фрегатѣ Архипелагъ прибылъ въ іюлѣ мѣсяцѣ въ Кронштадтъ, а потомъ въ С. Петербургъ.

Въ 1815 году, вмѣстѣ съ гвардейскимъ экипажемъ вступилъ въ сухопутный походъ до Вильны, по опять, вмѣстѣ съ экипажемъ, возвращенъ въ С. Петербургъ. Въ 1816 году на фрегатѣ Меркуріусъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Качалова, ходилъ въ Копенгагенъ, оттуда въ Голландію въ Гельвутслейсъ и наконецъ въ Портсмутъ и Вуличъ, гдѣ и находился по 21 апрѣля 1817 года. Изъ Вулича, зайдя въ Гавръ-де-Грасъ, 5 мая возвратился въ Кронштадтъ. Въ 1819 году, на брикѣ Олимпъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Казина, ходилъ въ Гревсендъ, Кале, Гуль, Копенгагенъ и Данцигъ, а оттуда въ Кронштадтъ. Съ 12 мая 1820 по 15 сентября 1822 года коман-

довалъ яхтой Нева, а въ 1823 году, на шлюпѣ Предпріятіе, подѣ командою капитана 2 ранга Коцебу, отправился въ путешествіе вокругъ свѣта. 30 августа 1824 года произведенъ въ капитанъ-лейтенанты; въ 1826 году, по возвращеніи изъ путешествія, пожалованъ орденомъ Св. Анны 3 степени и повелѣно производить ему двойное жалованье по чину лейтенанта, кампанію считать вдвое.

Въ томъ же году, на кораблѣ Царь Константинъ, подѣ командою контръ-адмирала Беллинсгаузена, пошелъ въ Англію; тамъ по смерти К. Л. Баранцова назначенъ командиромъ бывшаго въ отрядѣ фрегата Елена и ходилъ на немъ въ Средиземное море, до Тулона, оттуда въ 1827 году въ Портсмутъ, потомъ съ особымъ порученіемъ въ Шербургъ, возвратился въ Кронштадтъ 8 августа, награжденъ орденомъ Св. Анны 2 степени, а 26 августа, того же года за выслугу 18 шестимѣсячныхъ кампаній на морѣ, орденомъ Св. Георгія 4 класса.

Въ 1828 году, Николай Петровичъ, вмѣстѣ съ гвардейскимъ экипажемъ, выступилъ въ сухопутный походъ, но на пути изъ г. Полоцка вытребованъ по Высочайшему повѣленію въ главную квартиру 2 арміи, находившуюся тогда подѣ Бранловымъ. Здѣсь, состоя при начальникѣ главнаго штаба арміи, онъ командовалъ при осадѣ крѣпости баттареею, устроенною на берегу, на лѣвомъ флангѣ. Въ концѣ мая былъ вытребованъ въ главную квартиру въ Сатуновъ, и по Высочайшему повелѣнію посланъ въ Одессу для осмотра зафрактованныхъ судовъ. Возвратясь отсюда, въ началѣ іюля мѣсяца, по приказанію начальника главнаго штаба арміи, съ отрядомъ казаковъ очистилъ отъ непріятеля берега и прошелъ въ авангардъ арміи, къ крѣпости Кюстенджи.

Здѣсь, по приказанію начальствовавшаго авангардомъ генераль-лейтенанта Ридигера, Николай Петровичъ принялъ начальство надѣ 20-ти пушечнымъ брикомъ Орфей, и на немъ дѣлалъ рекогносцировку крѣпости, а 8 іюля, начальствуя тѣмъ же брикомъ, сталъ на шпрингъ на ружейный выстрѣлъ противъ юговосточнаго фаса крѣпости,

и атаковалъ его. Дѣйствія брика начались и кончились въ одно время съ береговою оттакою и продолжались 5½ часовъ. Брикъ Орфей получилъ 66 пробойнъ, изъ коихъ 6 подводныхъ, имѣлъ большія поврежденія въ рангоутѣ и такелажѣ и потерялъ 4 человекъ убитыми и 24 ранеными. За это дѣло, приказомъ отъ 24 июля, Николай Петровичъ назначенъ флигель-адъютантомъ къ Его Императорскому Величеству. Отъ Кюстенджи, прибывъ въ главную квартиру подъ Шумлою, отправленъ къ Варнѣ. Тамъ, при рекогносцировкѣ деревни Франка и при обложеніи крѣпости былъ въ дѣлахъ противъ непріятеля. При переѣздѣ Его Императорскаго Величества на фрегатѣ Фосара изъ Варны въ Одессу, имѣлъ счастіе находиться въ Свитѣ Его Величества. Посланный снова Государемъ Императоромъ подъ Варну, онъ принималъ участіе въ дѣлѣ при отраженіи и разбитіи Его Свѣтлостію княземъ Меншиковымъ Варнскаго горнизона, сдѣлавшаго сильную вылазку на всѣ пункты нашихъ линій, а въ особенности траншей, и отправленъ къ Государю Императору съ донесеніемъ и съ отбитыми у непріятеля знаменами. За отличіе подъ Варной, Николай Петровичъ награжденъ золотою саблею съ надписью за храбрость. По 22 сентября находился въ свитѣ Его Величества на яхтѣ Утѣха, на фрегатѣ Фасара и на кораблѣ Парижъ. Устроивъ по Высочайшему повеленію редутъ на южномъ берегу Варны, онъ командовалъ имъ, имѣя подъ своимъ начальствомъ отрядъ изъ 2-хъ ротъ гвардейскаго экипажа, одной роты 19-го егерскаго полка и одного эскадрона Бугскаго уланскаго полка. Этимъ кончились военныя дѣйствія Николая Петровича во время Турецкой войны.

2-го октября, Николай Петровичъ, за вторичное отличіе подъ Варной, произведенъ въ капитаны 2-го ранга и отправился съ Государемъ Императоромъ изъ Варны въ Одессу на кораблѣ Императрица Марія, и оттуда возвратился въ Петербургъ.

Съ начала 1829 года, Николай Петровичъ, по Высочайшему повелѣнію, находился въ черноморскихъ портахъ и

за отличное исполненіе возложенныхъ на него порученій, по возвращеніи въ С. Петербургъ, удостоился получить Высочайшее благоволеніе, а 6 декабря произведенъ въ капитаны 1-го ранга.

Въ 1831 году, во время войны противъ польскихъ мятежниковъ, Николай Петровичъ командированъ по Высочайшему повелѣнію на службу въ дѣйствующую армію. Прибывъ въ главную квартиру, онъ поступилъ въ отрядъ генералъ-маіора Герштенцвейга, и имѣя подъ своею командою эскадронъ Новоархангельскаго уланскаго и батальонъ Эстляндскаго пѣхотнаго полковъ, готовилъ суда и другія средства для предполагавшейся переправы арміи чрезъ Вислу. Кончивъ эти работы, онъ, по приказанію высшаго начальства, уничтожилъ мосты, плоты и суда на рѣкѣ Вепржѣ, принялъ въ мѣстечкѣ Коцкѣ команду надъ дивизіономъ уланъ Новоархангельскаго полка и тремя сотнями козаковъ Донскаго Борисова полка, для наблюденія за движеніями непріятеля, и истребляя его партіи, не допустилъ ихъ къ м. Коцкѣ. Отрядъ неоднократно бывалъ въ стычкахъ съ непріятелемъ, кончавшихся всегда въ выгодную для насъ сторону. Послѣ того Николай Петровичъ былъ неоднократно посылаемъ въ разныя мѣста Царства Польскаго съ порученіями главнокомандующаго, а въ іюнѣ откомандированъ съ ротою гвардейскаго экипажа и понтонными лодками въ корпусъ генерала графа Палена къ Плоцку и въ Осецкъ, и тутъ участвовалъ въ устройствѣ на Вислѣ переправы, и для охраненія ея дѣлалъ по рѣкѣ разъѣзды на лодкахъ, присланныхъ изъ Данцига. 14 августа, сдавъ флотилію по приказанію главнокомандующаго старшему по себѣ офицеру, прибылъ въ главную квартиру, а 26 и 27 чиселъ, при штурмѣ Варшавы, находился при генералъ-фельдмаршалѣ графѣ Паскевичѣ Эриванскомъ, и за отличіе въ эти дни, награжденъ орденомъ Св. равноапостольнаго Князя Владиміра 3-й степени.

Въ декабрѣ 1832 году, Николай Петровичъ назначенъ командующимъ 16 флотскимъ экипажемъ и кораблемъ Кап-

бахъ, съ которымъ и былъ въ крейсерствѣ въ 1833 и 34 годахъ, лѣтомъ, въ Балтійскомъ морѣ.

Въ 1835 году, Николай Петровичъ, по Высочайшему повелѣнію, назначенъ начальникомъ штаба по перевозкѣ войскъ Калишскаго отряда въ Данцигъ и обратно въ С. Петербургъ. Дѣятельность его въ этомъ званіи продолжалась съ 24 іюня по 6 октября.

Въ 1836 году, былъ въ кампаніи на кораблѣ Кацбахъ въ Финскомъ заливѣ и Балтійскомъ морѣ съ 17 іюня по 21 сентября. Эту кампанію Николай Петровичъ кончилъ уже контръ-адмираломъ, ибо произведенъ 8 іюля, съ оставленіемъ въ Свитѣ Его Императорскаго Величества.

Съ тѣхъ поръ до 1842 года, Николай Петровичъ былъ посылаемъ по Высочайшему повелѣнію съ различными порученіями; а въ 1842 году 3 марта назначенъ помощникомъ директора Морскаго Кадетскаго Корпуса, а въ пасху 1843 г. утвержденъ директорамъ сего Корпуса, въ какой должности находился по день смерти.

Въ 1844 году февраля 2, назначенъ членомъ адмиралтействъ-совѣта, съ оставленіемъ въ прежній должности и званіи.

Въ 1848 году августа 30 произведенъ въ вице-адмиралы.

Николай Петровичъ въ продолженіи своей службы былъ награжденъ слѣдующими орденами и знаками отличія: Св. Анны 4 ст. (1812 г.) Св. Владимира 4 ст. съ бантомъ (1814 г.), Св. Анны 3 ст. (1826 г.), Св. Георгія 4 кл. за 18 морск. ком. (1826 г.), Св. Анны 2 ст. (1827 г.), золотою саблею за храбрость (1828 г.), Импер. короною на Св. Анны (1831 г.), Св. Владимира 3 ст. (1831 г.), Знакъ отличія за военное достоинство (1831 г.) Св. Станислава 2 ст. со звѣздою (1834 г.), Св. Станислава 1 ст. (1840 г.), Св. Анны 1 ст. (1843 г.), Импер. корон. на Св. Анны (1846 г.), Знакъ отличія безпорочной службы за XXXV лѣтъ (1846 г.), медали: за 1812 годъ, за взятіе Парижа, за Турецкую войну и за взятіе Варшавы; Иностр. ордена: Прус. желѣзный крестъ (1814 г.), Св. Іоанна Іерусалимскаго (1835 г.), и Шведскаго Меча ком. кр. (1838 г.).

С М Ъ С Ь.

Человѣколюбивый подвижъ. Въ ночи съ 8 на 9 Ноября прошлаго 1848 года, при весьма крѣпкомъ SW вѣтрѣ съ пасмурностію и дождемъ, при сильномъ волненіи и прибылой до 1½ фута водѣ, часовыми на Свеаборгской почтовой пристани услышанъ былъ на рейдѣ зовъ людей, просящихъ помощи. По полученіи о семъ свѣдѣнія, часовъ около 10 вечера, отправлены были отъ порта къ погибавшимъ два катера. Въ то же время 6 ластоваго экипажа вице-унтръ-офицеръ Баженовъ съ 6 гребцами съ осмерки главнаго командира Свеаборгскаго порта убѣдительно испрашивали дозволенія отправиться туда жс. Движимый тѣмъ же человѣколюбивымъ намѣреніемъ, Финляндскаго линейнаго № 3 баталіона, подпоручикъ Мельзе искалъ охотниковъ между партикулярными людьми, но получивъ дозволеніе отправиться съ Баженовымъ, сѣлъ на осмерку и не смотря на нашедшій шквалъ съ проливнымъ дождемъ, сильное волненіе и совершенную темноту, отвалилъ. Приближаясь къ мѣсту, гдѣ погибали люди, спасавшіе сами были брошены на камень; однакожъ подпоручикъ Мельзе, увѣренный въ искусство и усердіи Баженова и гребцовъ не хотѣлъ оставить начатаго дѣла. Съ явною опасностію собственной жизни, ободряемые имъ гребцы успѣли достигнуть до самаго мѣста и спасти 4 человѣкъ: оставшаго штабсъ-капитана Грипенберга, ѣхавшаго изъ Гельсингфорса въ Свеаборгъ на вольной шлюпкѣ съ 3 гребцами. Пересадивъ ихъ на осмерку, подпоручикъ Мельзе возвратился въ Свеаборгъ въ исходѣ 1 часа ночи.

Государь Императоръ, за такой человѣколюбивый подвижъ, пожаловалъ подпоручику Мельзе золотую, и вице-унтръ-офицеру Баженову серебряную медали съ надписью: *за спасеніе погибавшихъ*, для ношенія въ петлицѣ на владимірской лентѣ; кромѣ того, Баженову и матросамъ:

Дмитренко, Соколову, Соболевскому, Каменскому, Яблонскому и Угланову—по 5 рублей серебромъ на человѣка.

Въ Редакцію Морскаго Сборника. Сколько прекраснаго и занимательнаго совершается у насъ въ Россіи, и какъ часто, отъ нашей безпечности, все это не только пропадаетъ для потомства, но даже забывается современниками. Еслибы каждый изъ насъ, моряковъ, имѣющихъ безпрестанно случай видѣть предметы новыя, необыкновенныя, находиться въ положеніяхъ критическихъ, гдѣ рѣшительность, твердость и быстрое соображеніе, часто спасали отъ неминуемой, по видимому, бѣды, еслибы каждый изъ насъ положилъ себѣ твердымъ правиломъ обращать полное, просвѣщенное вниманіе на все занимательное и записывать необыкновенные случаи, сколько бы осталось пріятныхъ воспоминаній у каждаго изъ насъ!

Для примѣра, скажу о себѣ и о вѣтренной своей молодости. Былъ я въ Архангельскѣ при жизни морехода Герасимова и не зналъ даже о его существованіи. Будучи тамъ во второй разъ, увидѣлъ въ конторѣ надъ портомъ взятый имъ у Англичанъ военный флагъ, офицерскую шпагу и кортикъ, но Герасимова уже небыло въ живыхъ. (Марлинскій, въ своемъ мореходѣ Никитинѣ, измѣнилъ, не только обстоятельства его подвига, но и его фамилію.)

Видывалъ я матроса Морозова (бывшаго 19 флотскаго экипажа) и его согнутый штыкъ, хранившійся въ экипажной канцеляріи, и изъ всего этого осталось лишь въ памяти, что онъ въ Наполи ди Романья, стоя на часахъ, закололъ бѣшенаго быка, сорвавшагося съ бойни и бросившагося на него; но всѣ подробности забыты.

Слыхалъ я наконецъ о бѣдствіи двухъ шлюпокъ съ военнаго нашего судна, блокировавшаго въ послѣднюю Турецкую войну Дарданеллы и о удивительной находчивости и распорядительности, не помню даже кого, спасшаго ихъ..... Происшествіе это припоминаю такъ: Посланныя съ одного военнаго судна двѣ шлюпки отнесены вѣтромъ и теченіемъ изъ виду судна; протерпѣвши голодъ и жажду

наконецъ увидѣли берегъ, и хотя непріятельскій, но должны были къ нему пристать. Одинъ изъ унтеръ-офицеровъ благоразуміемъ и нравственнымъ вліяніемъ надъ товарищами и подчиненными, построивъ команду въ колонну съ передовою цѣпью и боковыми прикрытіями, умѣлъ окружить первый, ближайшій домъ, достать пищу и еще удержать жадность, съ какою кидались на нее истощенные голодомъ и пр. и пр; наконецъ успѣлъ благополучно достигнуть своего судна подъ градомъ непріятельскихъ выстрѣловъ.

Не имѣя тогда обыкновенія записывать подобныя случаи, теперь забылъ подробности ихъ. Раскаиваюсь въ томъ, хотя и поздно! Письмомъ этимъ желалъ бы по крайней мѣрѣ вызвать къ сохраненію и сообщенію товарищамъ морскимъ, не только памяти объ этихъ трехъ дѣлахъ, вѣроятно еще не забытыхъ многими, но и о другихъ подвигахъ, конечно весьма многочисленныхъ, при неоцѣнимыхъ свойствахъ русскаго моряка.

А. В.

Между тѣмъ, какъ эта статья печаталась, мы получили майскую книжку журнала Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, которая предупредила уже одно изъ желаній нашего корреспондента, помѣстивъ біографическую статью о Герасимовѣ.

Не касаясь многихъ морскихъ и географическихъ промаховъ, мы замѣтимъ въ ней на этотъ разъ только слѣдующія ошибки:

Герасимовъ служилъ на брикѣ Новая Земля, не въ 1822, а въ 1823 году, и лоцманомъ, не для Новой Земли, а для Мурманскаго берега, который дѣйствительно зналъ въ подробности. Впрочемъ, онъ оставался на брикѣ и въ плаваніи его къ Новой Землѣ. Золотую медаль получилъ онъ за труды при описи Мурманскаго берега: онъ находился безпрестанно на гребныхъ судахъ, посыланныхъ для описи. На брикѣ былъ и другой лоцманъ, Откупщиковъ, Мезенскій мореходъ, взятый для Новой Земли и получившій за свои труды серебряную медаль. Содѣйствовать снятію

брика съ песчаной банки Герасимовъ не могъ, уже по той простой причинѣ, что брикъ въ эту кампанію совсѣмъ не попадалъ на песчанную банку. Въ бѣдствіе же, которое брикъ терпѣлъ у Новой Земли (См. четыре-кратное путешествіе брика Новая Земля, Ч. II. стр. 90), лоцмана ничего не дѣлали и не могли дѣлать.

Новый компасъ. Г. Непиръ (Napier) представилъ Французской академіи наукъ компасъ, устроенный такимъ образомъ, что самъ собою показываетъ и записываетъ румбы курса судна въ продолженіе даннаго времени. И такъ, вотъ еще инструментъ, дѣйствующій самъ собою (Self-instrument), исполняющій безостановочно и безошибочно обязанность самаго усерднаго наблюдателя. Такой компасъ не только показываетъ румбъ, по которому надобно править, но еще служить строгой повѣркой рулевого: онъ не позволяетъ ему ни на минуту быть невнимательнымъ или класть руль не въ ту сторону, безъ того, чтобы не обличить его въ ошибку. Французы назвали этотъ компасъ: *boussole à pointage*; къ нему придѣланъ часовой ходъ, выпускающій родъ молоточка въ равные промежутки времени и означающій точку на кружкѣ, придѣланиомъ къ магнитной стрѣлкѣ и слѣдящемъ за ея движеніями. Чтобы означаемыя точки не совпадали въ продолженіе дѣйствія прибора и не смѣшивались, то молоточекъ, начертывающій ихъ, такъ устроенъ, что описавъ кругъ, выдвигается каждый разъ на самое небольшое пространство впередъ. Слѣдственно, при неподвижности компаса, всѣ точки, послѣдовательно имъ означенныя, будутъ находиться въ прямой линіи, идущей по направленію радіуса, что и имѣетъ мѣсто, когда хорошо управляемое судно постоянно сохраняетъ данное направленіе. Еслиже, напротивъ, отъ неловкости рулевого или отъ волненія, судно будетъ рыскать, то сказанныя точки составятъ волнистую линію, изгибы которой будутъ служить мѣриломъ погрѣшностей въ курсѣ, и ихъ продолжительности.

Объ огняхъ, поднимаемыхъ лоцманами въ Англіи. По распоряженію Англійскаго правительства, всѣ лоцманскія суда, состоящія въ службѣ Тринити-Гауза, т. е. всѣ такъ называемыя коронныя лоцманскія суда, принадлежащія къ портамъ Англійскаго канала, восточнаго берега Англіи и къ рѣкѣ Темзѣ, съ перваго Марта сего года должны отличаться постояннымъ *зеленымъ* огнемъ, поднимаемымъ на топѣ мачты и блестящимъ огнемъ въ видѣ вспышки, (flage-up light), показываемымъ черезъ пятнадцать минутъ. Лоцманскія суда портовъ Бристольскаго залива и пролива Св. Георгія, должны имѣть постоянный *бѣлый* огонь на топѣ мачты и блестящій огонь въ видѣ вспышки, показываемый черезъ каждыя пятнадцать минутъ.

Закидной спасительный конецъ Дельвина (Porte-amarge de sauvetage DeVigne). Уже давно дѣлаемы были попытки, найти средство сообщенія между берегомъ и судномъ, терпящимъ бѣдствіе, или между двумя судами. Англійскій капитанъ Монби придумалъ средство перебрасывать веревку на судно, привязавъ одну изъ оконечностей ея къ бомбѣ, выбрасываемой изъ мортиры. Но это средство рѣдко удавалось, потому что скорость полета снаряда часто рвала веревку; притомъ, не говоря уже про самую опасность употребленія, представлялся еще тотъ недостатокъ, что если бомба не достигала цѣли, то падая въ воду, съ собою уносила на дно моря и веревку.

Г. Дельвинъ, имя котораго столь извѣстно по многочисленнымъ трудамъ въ усовершенствованіи артиллерійскаго искусства, напрягая столь долго свои силы на гибель человечества, посвятилъ наконецъ изобрѣтательный умъ свой на совершенно обратный предметъ: на спасеніе жизни погибающихъ,—и вотъ уже два года какъ усовершенствуетъ методу г. Монби. Въмѣсто того, чтобы бомба влекла за собою веревку, г. Дельвинъ придумалъ снарядъ, составленный изъ самой веревки, накрученной въ видѣ продол-

говатого мотка внутри деревяннаго цилиндра, заостреннаго спереди, и служащаго ему чехломъ.

Этотъ мотокъ, выброшенный силою пороха изъ орудія, разматывается самъ собою весьма легко въ своемъ полетѣ, и деревянный, но тяжелый колпакъ, доноситъ оконечность веревки на мѣсто, гдѣ требуется помощь. Притомъ еслибъ и случилось, что его не добросило до цѣли,—то пустой цилиндръ, падая въ воду служить тобою, плавающею близъ судна и представляетъ еще возможность къ достиженію спасительнаго конца.

Въ слѣдствіе опытовъ, произведенныхъ въ Лоріонѣ по приказанію морскаго министра, средняя длина полета снаряда, выброшеннаго изъ мортиры, въ 15 сантиметровъ (24 фунт. калибра) подъ угломъ 25° —была 250 метровъ. Вѣсъ его былъ 7 килограммовъ при 160 граммахъ пороху. Изъ 30 фунт. коронады длина полета была 320 метровъ, подъ угломъ 14° градусовъ и 385, подъ угломъ 19° градусовъ; приборъ вѣсилъ 10 килограммовъ при 250 граммахъ пороху.

Опасались сначала, чтобы сильный боковой вѣтръ не причинилъ большаго уклона полету снаряда, но опыты доказали противное. Веревка, отклоняемая вѣтромъ, дѣйствуя слегка на заднюю часть прибора, направляетъ его переднюю часть къ вѣтру и такимъ образомъ уравновѣшиваетъ дѣйствіе воздуха.

Подобно многимъ другимъ полезнымъ изобрѣтеніямъ, спасительное средство, усовершенствованное г. Дельвинемъ, долго разсматривалось въ назначенной, посему предмету, комиссіи, и только теперь, послѣ двухъ лѣтъ, было испытано на дѣлѣ въ Гаврѣ, при многочисленныхъ зрителяхъ. Въ слѣдствіе одобрительныхъ свидѣтельствъ объ неоднократно удачныхъ опытахъ Гаврской коммерческой палаты, разныхъ мѣстныхъ начальствъ и префекта Департамента, военный министръ наконецъ отдалъ въ распоряженіе г. Дельвина мортиру въ 15 сантиметровъ и нужные къ тому снаряды, дабы еще испытать и пока-

затѣ употребленіе прибора въ главныхъ портахъ на протяженіи отъ Дюнкирхена до Лоріона.

Министры: морской, финансовъ, публичныхъ работъ и коммерціи, также съ своей стороны сдѣлали распоряженіе, дабы вездѣ было оказываемо Дельвиню всевозможное пособіе отъ мѣстныхъ начальствъ, для произведенія его опытовъ.

Плотъ, изобрѣтенный кап. Боллокомъ (Bullock) для спасенія людей во время кораблекрушенія. Капитанъ Англійской службы Боллокъ, командиръ военнаго парохода Виджонъ (Widgeon), придумалъ спасительный плотъ, который, по простотѣ устройства и дѣйствительности, заслуживаетъ всякаго вниманія. Такой плотъ, по приказанію адмиралтейства, устроенъ теперь на пароходѣ Виджонъ, которымъ командуетъ самъ изобрѣтатель.

Платформа, устроенная на пароходахъ, между кожухами, составляетъ этотъ плотъ.

Въ письмѣ своемъ къ первому Лорду адмиралтейства, капитанъ Боллокъ говоритъ, что первая мысль объ этомъ плотѣ явилась въ головѣ его при наблюденіи за устройствомъ мостика на пароходѣ. Мостикъ этотъ состоялъ изъ двухъ поперечныхъ брусевъ, соединенныхъ между собою у самыхъ кожуховъ двумя брусьями, лежащими вдоль судна. Точки соединенія этихъ брусевъ онъ связалъ вертящимися болтами (swivel bolts), позволяющими параллелограму изъ четырехъ брусевъ, передвигаясь, принимать ромбoidalный видъ, подобно тому какъ параллельныя линейки. На срединѣ параллелограмма онъ помѣстилъ еще продольный брусъ, на которомъ можно поставить и укрѣпить небольшое гребное судно, для помѣщенія большихъ и слабыхъ. Весь параллелограмъ, для увеличенія пловучести, обдѣланъ снизу пробкою.

Плотъ или мостикъ, вмѣсто того, чтобъ быть связанъ съ кожухами, лежитъ на кницахъ, помѣщенныхъ во внутреннихъ стѣнахъ кожуховъ; въ случаѣ нужды, плотъ, будучи сдвинутъ съ мѣста, можетъ быть удобно перенесенъ на корму или на носъ парохода и оттуда опущенъ въ во-

ду. На немъ можно поставить временную мачту и парусъ, и давая ему ромбoidalный видъ, переплывать значительныя разстоянія.

Плотъ, устроенный на пароходѣ Виджонѣ, имѣеть слѣдующія размѣренія: длина 18 ф. 6 д., ширина 16 ф. 6 д.; онъ имѣеть на внутренней сторонѣ брусевъ поручни цѣльные, а на средней планкѣ поставлена двойка, помѣщающая обыкновенно не болѣе трехъ человекъ.

На произведеніи опытѣ, 6 водяныхъ анкерковъ были укрѣплены подъ плотомъ, и 15 человекъ сѣло на двойку; пловучесть плота оказалось столь велика, что шлюпка погрузилась не болѣе $4\frac{1}{2}$ дюймовъ, а брусья были около одного дюйма въ водѣ, и этотъ плотъ явно не могъ быть опрокинутъ ни волненіемъ, ни даже бурунами. Послѣ опыта, четыре человека подняли платформу на пароходѣ.

Перебросивъ черезъ внутреннюю пустоту плота сѣтъ, можно на нее помѣстить значительное количество провизіи.

Это изобрѣтеніе столь несложно и составныя части такъ просты, и могутъ быть собраны и разобраны такъ легко, что подо бныя плоты слѣдовало бы имѣть не только на пароходахъ, но и на всѣхъ другихъ судахъ.

Крушеніе китоловнаго судна Американскихъ Штатовъ, Лаода. Китоловное судно Лаода, вышедшее 13¹/₂₅ Августа 1846 года изъ Нью-Бедфорта (Штатъ Массачусетъ) отправилось въ Великій Океанъ, мимо мыса Доброй Надежды. Промышлявъ съ малымъ успѣхомъ у береговъ Камчатки, шкиперъ Браунъ рѣшился, зайдя прежде въ Калифорнію и на Сандвичевы острова, испытать счастья у Японскихъ береговъ, гдѣ и успѣлъ въ короткое время добыть до 1300 боченковъ жиру. Но 20 Іюня 1848 года въ N широтѣ

2 Іюня

48° при пасмурности и дождѣ, Лаода разбилаь совершенно о подводный камень. Весь экипажъ помѣстился въ 5 гребныхъ судахъ; изъ нихъ 2, съ шкиперомъ, двумя помощниками и 12 матросами, были залиты волна-

ми, 3 же съ 16 матросами достигли благополучно чрезъ 5 сутокъ острова Матсмай, откуда спасшіеся были отвезены въ Сентябрь мѣсяцѣ въ Нонгазаки, гдѣ ихъ заключили подѣ строгій надзоръ. Уходившему въ то время оттуда въ Батавію, голландскому купеческому судну не было дозволено взять ихъ собою, подѣ предлогомъ, что изслѣдованіе о дѣйствительности крушенія, претерпѣннаго прибывшими на шлюпкахъ людьми, еще не кончено. Фрегатъ Соединенныхъ Штатовъ, *Pgelle*, узнавъ въ Китаѣ чрезъ голландское судно о несчастіи 16 матросовъ съ Лагоды, отправился въ Мартѣ сего года въ Японію для освобожденія ихъ.

Расказъ о крушеніи Лагоды кончается замѣчаніемъ, что какъ при разпространяющемся китовомъ промыслѣ у Японскихъ береговъ, умножается и число несчастныхъ при нихъ случаевъ, то надобно надѣяться, что морскія державы примутъ мѣры для охраненія своихъ подданныхъ отъ обидъ недовѣрчиваго Японскаго правительства, нарушающаго общенародныя права.

Египетскій паровой фрегатъ Шаркейсъ. Въ Лондонѣ въ Остъ-Индскихъ докахъ теперь отдѣливается паровой фрегатъ Шаркейсъ для Египетскаго Паши. Машины сдѣланы заводчиками Миллеръ и Ревенсгиль, силою 550 лошадей, съ подводнымъ двигателемъ. Онѣ устроены по горизонтальной системѣ, съ зубчатыми колесами для ускоренія обращенія винта и занимаютъ малое пространство на суднѣ, оставляя много простора для дѣйствія работъ и вентиляціи, столь необходимой на суднѣ, которое должно плавать въ жаркомъ египетскомъ климатѣ. Хвалятъ превосходную отдѣлку каютъ, которыя были назначены для Мехмета-Али. Всѣ переборки и двери сдѣланы изъ розоваго дерева, и украшены перломутровою рѣзбою.

Англійскій военный пароходъ съ винтомъ. Пломперъ недавно возвратился изъ Гибралтара въ Портсмутъ. На пути, онъ догналъ такой же военный пароходъ Рейнардъ,

который сигналомъ далъ ему знать, что имѣеть поврежденіе. Пломперъ взялъ его на буксиръ и шелъ съ нимъ вѣстѣ по $5\frac{1}{2}$ узловъ. Въ послѣдствіе одно изъ крыльевъ винта отломилось у самой оси и Пломперъ принужденъ былъ отдать буксиръ; оба парохода должны были продолжать плаваніе только подъ парусами. Ночью они разлучились.—Сдѣланъ опытъ дѣйствовать машиною при одномъ только оставшемся крылѣ винта, и съ отсѣчкою паровъ на третьемъ градусѣ; при этомъ пароходъ достигалъ скорости слишкомъ пяти узловъ, но винтъ дѣйствовалъ неправильно и движенія его сопровождались толчками. Нужно будетъ перемѣнить поврежденный винтъ, котораго крылья имѣли слишкомъ косвенное направленіе, что и было причиною порчи одного изъ нихъ. Проволочный нижній стоячій такелажъ не соотвѣтствовалъ ожиданіямъ. Въ продолженіи крейсерства оказалось необходимымъ тянуть его не менѣе семи разъ, при чемъ порвано множество талреповъ, тогда какъ пеньковый фокъ-штагъ нужно было тянуть только два раза.

Военный транспортъ Байкалъ. По частному письму видно, что военный транспортъ Байкалъ, простоявъ съ 15 по 30 Ноября въ Рио-Жанейро, отправился въ Вальпорайзо, куда и прибылъ благополучно 2 февраля, послѣ 62 дневнаго плаванія. Простоявъ тамъ 4 сутки, Байкалъ для дальнѣйшаго плаванія вступилъ подъ паруса 6 числа.

Обмундированіе моряковъ Прусскаго флота. Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ обнародована въ Берлинѣ, Военнымъ Министромъ, утвержденная Пруссимъ Королемъ форма для всѣхъ чиновъ учреждаемаго нынѣ въ Пруссіи флота. При установленіи ея, принята за образецъ форма Англійскихъ моряковъ.

Парадный мундиръ съ бѣлымъ воротникомъ, вышитымъ золотомъ, у офицеровъ корвета *Амазоне* (единственнаго до сихъ поръ Прусскаго военнаго судна), нынѣ отмѣняется.

Новый мундиръ состоитъ изъ темно-синяго двухбортнаго фрака, на шелковой подкладкѣ, съ откиднымъ воротникомъ. На каждомъ бортѣ находится по шести пуговицъ, расположенныхъ такъ, что фракъ, можетъ быть застегнутъ до самого подбородка. Пуговицы идутъ съ низу къверху, шире, для различія отъ армейскаго мундира, гдѣ обряда идутъ параллельно. Подъ задними поперечными клапанами находится по три пуговицы; вдоль фалдъ сверху внизъ, также по три пуговицы на каждой сторонѣ. Обшлага круглые, съ тремя пуговицами поперегъ.

Къ этому фраку полагается однобортный бѣлый казимировой жилетъ съ восьмью пуговицами и откиднымъ воротникомъ.

Фракъ безъ эполетъ носить не дозволяется.

Брюки темно-синяго сукна: парадныя съ лампасами изъ золотого галуна, той же формы и ширины, какъ и на фуражкѣ.

Сюртукъ изъ темно-синяго сукна, съ откиднымъ воротникомъ, двухбортный, по шести пуговицъ на каждой сторонѣ. Его также можно застегивать до самого подбородка или носить нараспашку, по произволу. На службѣ сюртукъ носится съ эполетами.

Сабля носится на англійскій манеръ, на отлетѣ. Кортикъ, длиною отъ 17 до 19 дюймовъ, носится на темно-синемъ шнурѣ.

Эполеты по Англійскому образцу.

Коммисары и медики носятъ также эполеты по чинамъ, но для различія у первыхъ всѣ пуговицы серебряныя; у медиковъ же фраки и сюртуки однобортные.

У нижнихъ чиновъ двухбортная куртка, съ откиднымъ воротникомъ и брюки того же сукна и бѣлыя холщевыя; чулки шерстяные и башмаки. Шерстяная фуражка съ букою К. М. (Königliche Marine) или соломенная шляпа съ именемъ судна на лентѣ. У унтеръ-офицеровъ перваго класса на лѣвомъ рукавѣ вышиты якорь съ короною, у унтеръ-офицеровъ втораго класса тотъ же якорь, но безъ короны.

Всѣ пуговицы съ якорями.

Противъ дождя и холода, вмѣсто солдатской шинели, пальто, подбитый шерстяной матеріей и съ костявыми пуговицами.

О ГОНКАХЪ.

Съ Высочайшаго соизволенія Государя Императора 12-го и 13-го чиселъ іюня сего года будутъ происходить гонки судовъ Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ-Клуба, и именно:

12-го числа гонки тендеровъ, на призъ Почетнаго Предсѣдателя Яхтъ-Клуба Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича, а 13-го состязаніе шкунъ, на призъ отъ общества.

Гонки будутъ начинаться, ежедневно, въ 11 часовъ утра.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель, Генералъ-Адъютантъ *Литке*.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

ТОМЪ II.

№ 6.

І Ю Н Ъ.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФИИ,

—
1849.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
54 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601-3043
TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001
WWW.CHICAGO.PRESS.EDU

КАРАБУГАСЬ.

Карабугасъ, одинъ изъ заливовъ восточнаго берега Каспійскаго моря, долгое время обращаетъ на себя особенное вниманіе многихъ ученыхъ. Про него рассказываютъ много чуднаго. Карелитъ, осматривая восточный берегъ этого моря, желалъ побывать въ самомъ заливѣ, поѣхалъ туда на лодкѣ и едва могъ воротиться назадъ, переломавши весла на греблѣ противу теченія, которое идетъ въ заливъ. Персіяне, плавающіе на судахъ и Аріяне рассказываютъ, что кого-то изъ нихъ нечаянно занесло въ заливъ и онъ самъ видѣлъ, какъ вода тамъ съ большимъ шумомъ идетъ внизъ. Трукмены же, кочующіе на морскомъ берегѣ у входа въ заливъ, рассказываютъ, что нѣкоторые изъ нихъ пустились было на лодкахъ въ заливъ, да и не возвращались оттуда. Подобные рассказы могли еще больше запутать не совсѣмъ рѣшенный вопросъ о томъ, имѣетъ ли Каспійское море подземное сообщеніе съ какимъ-либо изъ другихъ морей?— Въ самомъ дѣлѣ, въ Каспійское море со всѣхъ сторонъ выливается множество большихъ и малыхъ рѣкъ, а изъ него не вытекаетъ ни одна; однако же несмотря на это, вода въ морѣ, съ нѣкотораго времени, значительно понизилась (неизвѣстно только на сколько, потому что прежде наблюденія не вездѣ дѣлались. Трукмены, кочующіе по низменному юговосточному берегу Каспія, рассказываютъ, что убыль эта произошла въ теченіе тридцати лѣтъ; но что съ 1846 года, вода опять начала прибывать. При-

былъ эта замѣчена по всему Каспійскому морю); не встрѣчая же на немъ пучинъ, которыя могли бы подтвердить это предположеніе, полагали искать разгадку въ заливѣ Карабугасскомъ: куда дѣбается вся вода, которая втекаетъ въ него изъ Каспійскаго моря? Однако же изслѣдованія все не было до 1847 года.

Въ 1847 году, въ Октябрѣ мѣсяцѣ, былъ посланъ въ Карабугассъ пароходъ въ 35 л. силъ, и при немъ баржа, для обслѣдованія и описи залива. Лейтенантъ Жеребцовъ, командовавшій пароходомъ, вошелъ въ заливъ, обошелъ его вокругъ и не встрѣтилъ ничего особеннаго, кромѣ того, что вода въ заливѣ необыкновенно солона и теченіе въ проливѣ, соединяющемъ заливъ съ моремъ, необыкновенно сильно.

Въ нынѣшнемъ году, крейсруя на кусовой лодкѣ по сѣверной части Каспійскаго моря, и обходя заливы восточнаго берега, гдѣ Трукмены имѣютъ свои лодки, я зашелъ въ заливъ Карабугассъ, и хотя не могъ обойти его весь и покороче познакомиться съ нимъ, потому что два дни былъ мертвый штиль, а я дорожилъ своимъ временемъ, имѣя совѣтъ другое назначеніе, однакожъ могъ узнать Карабугассъ столько, чтобы усомниться въ его особенной важности. — Карабугассъ соединяется съ моремъ проливомъ, или въ три италіанскихъ длиною; проливъ этотъ вначалѣ, идучи съ моря, шириною не больше 200 сажень, но къ заливу расширяется; въ устьѣ его множество откосковъ и банокъ, перерѣзывающихъ его въ различныхъ направленіяхъ, такъ что настоящій фарватеръ отыскать довольно трудно. Теченіе, идущее съ моря, по словамъ жителей, постоянно, двѣ трети пролива протекаетъ со скоростью $1\frac{1}{4}$ узла въ часъ; въ устьѣ же, несмотря на значительное его расширеніе, оно доходитъ до 2 узловъ. Причина этому та, что теченіе, на пути своемъ, встрѣчаетъ косу, измѣняющую направленіе его подъ довольно острымъ угломъ, далѣе встрѣчаются еще косы справа и слева, такъ что фарватеръ идетъ очень неправильно; косы эти едва покрыты водою, а некоторыя

и соесть открыты. Встрѣчая частое сопротивленіе, теченіе усиливаетъ быстроту и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на банкахъ, перекачываясь чрезъ нихъ, образуетъ какъ будто каскады. Это, я думаю, и подало поводъ говорить, что вода въ Карабугасѣ идетъ внизъ съ шумомъ. Выбравшись изъ за косъ въ заливъ, теченіе вдругъ становится тише $1\frac{1}{4}$ узла, а за милю отъ устья только $\frac{3}{4}$ узла, уменьшаясь по мѣрѣ удаленія отъ береговъ. Куда же дѣбается въ заливъ вся вода, которая такъ быстро течетъ туда, не имѣя, какъ извѣстно, другаго выхода изъ залива въ море?—вотъ въ чемъ вопросъ. Я полагаю, что по обширности залива, сравнительно съ проливомъ, вода, прежде нежели могла бы его наполнить и привести въ уровень съ моремъ, успѣетъ войти, частию въ грунтъ и частию испариться, тѣмъ болѣе, что заливъ Карабугасъ долженъ быть въ среднѣй очень глубокъ, потому что глубина его отъ берега, постепенно увеличиваясь, за милю доходитъ до $4\frac{1}{2}$ сажени, и притомъ же, когда я былъ въ немъ, то два днп, какъ я уже сказалъ, былъ мертвый штиль, а передъ нимъ дулъ очень умѣренный вѣтеръ, но изъ залива шла порядочная зыбь, какая можетъ идти только съ большой глубины. Пароходъ, обойдя заливъ близъ береговъ, немогъ обстоятельно изслѣдовать средину его по недостатку топлива; на парусномъ суднѣ, имѣющемъ углубленіе не больше 5 футъ, потому что фарватеръ мелокъ, также очень можно осмотрѣть заливъ, дабы окончательно убѣдиться, что въ Карабугасѣ нѣтъ ничего особеннаго, и если онъ очень страшенъ для Трукменъ, которые говорятъ, что если кто въ него поѣдетъ, то пропадетъ, такъ это немудрено, отъ того что на ихъ лодкахъ можно только плавать около берега. Заливъ же, если онъ дѣйствительно глубокъ, то сжатый берегами, долженъ быть очень бурливъ въ свѣжіи вѣтры, да и Каспійское море бурно, и по немъ на малыхъ судахъ плавать считали невозможнымъ; а посмотрѣть, на какихъ корабляхъ плаваютъ теперь, такъ право, если бы дѣды наши увидѣли, то у нихъ на головѣ волосы бы стали дыбомъ. Не-

мудрено и Карелину было едва выѣхать противу теченія, если у него была лодка, подобная Трукменской; я же ѣздилъ въ самой быстротѣ теченія на двойкѣ съ однимъ гребцомъ.—Вода въ заливѣ Карабугасскомъ имѣетъ вкусъ чистой повареной соли, и гораздо солонѣе чѣмъ въ морѣ; она бѣловатаго цвѣта, какъ будто смѣшана съ молокомъ: причина этому вѣроятно грунтъ, которой, большею частію, бѣлый мягкій камень, похожій очень на соль, но только ни чуть не соленый, если его прополоскать въ прѣсной водѣ; камень этотъ небольшими кусками остается на якорѣ и пристаётъ къ желѣзу лота, если его ударить о грунтъ покрѣпче; подобный камень, бѣлый, скоро вбирающій въ себя воду и дѣлающійся отъ того мягкимъ, такъ что его легко растереть въ рукѣ, во многихъ мѣстахъ устилаетъ восточный берегъ Каспійскаго моря. Если весь грунтъ залива состоитъ изъ такого камня, то онъ много можетъ впитывать въ себя воды.

Осматривая берега и наружныя косы, находящіяся въ устьѣ, замѣтно, что они не давно были покрыты водою и надобно полагать, что вода въ этомъ мѣстѣ возвышается и понижается, но при какихъ обстоятельствахъ, отъ Трукменъ ничего узнать нельзя. И такъ Карабугасъ вовсе нестрашенъ и войти въ него очень легко, а что бы выйти, нужно только подождать порядочнаго вѣтра, который бы могъ двинуть противу теченія; опасности же нѣтъ никакой. Я думаю, если бы заливъ общалъ что-нибудь для промышленности, то его бы давно разгадали.

И. И.

—

ПЕРВЫЙ ЯХТЬ-КЛУБЪ ВЪ РОССИИ.

Первый Яхть-Клубъ въ Россіи будетъ постарѣ всѣхъ Европейскихъ Яхть-Клубовъ: онъ учрежденъ Петромъ Великимъ.

Разумѣется, что тогдашній Яхть-Клубъ впрочемъ и не имѣвшій этого названія, далеко не походилъ на нынѣшній, какъ ассамблеи того времени не походятъ на теперешніе балы, однакожъ, разнствуя съ нимъ въ основѣ и границахъ, имѣлъ такое-жъ наружное проявленіе и такую-же цѣль: развивать любовь къ мореплаванію и тѣмъ, по возможности, совершенствовать морское искусство; при томъ онъ сближалъ, тогда мало сближавшихся, разнообразныхъ членовъ новаго общества. Не будучи вызванъ необходимостію удовлетворять насущной потребности, тогдашній Яхть-Клубъ, однакожъ, не былъ и подражаніемъ: это было самобытное произведеніе Великаго Преобразователя, плодъ Его страстной любви къ морю и всеобъемлющей заботливости о благѣ Россіи. Это было настоящее начало—къ сожалѣнію надолго перерванное потомъ—нынѣшняго Яхть-Клуба.

Съ самаго основанія новой, приморской столицы, уже было замѣтно настойчивое желаніе Царя-моряка приучить своихъ подданныхъ къ мореплаванію. Съ этою именно цѣлію Онъ не приказывалъ ставить мостовъ чрезъ Неву (и во все Его царствованіе на этой рѣкѣ не было ни одного моста); для этого же, указомъ 4-го іюля 1710 года, Онъ назначилъ комиссара (впослѣдствіи именованнаго стольникомъ) Потемкина быть *фискаломъ*, и смот-

* По документамъ Главнаго Морскаго Архива: Партикулярной версии, Военской Морской Комисіи, Канцеляріи гр. Апраксина и Коллежскихъ дѣлъ.

рѣтъ ему, «чтобъ всякихъ чиновъ люди, которые въ С. Петербургѣ обрѣтаются, во время вѣтра ѣздили Невскою на судахъ парусами, подѣ штрафомъ.» И какъ это послѣднее приказаніе, вѣроятно, исполнялось худо, то въ 1715 году, вѣдѣнію того же Потемкина, поручены всѣ перевозныя суда (ихъ было 30 мельшхоутовъ), и ни на какихъ другихъ судахъ, кромѣ этихъ, никому не было позволено переѣзжать Неву. Въ слѣдующемъ 1716 году учреждена «Партикулярная верфь,» какъ для постройки перевозныхъ и другихъ судовъ, такъ и для надзора за частными постройками. Потемкинъ сдѣланъ ея интендантомъ.

Общество, названное нами Яхтъ-Клубомъ, основано въ 1718 году. Петръ Великій роздалъ безденежно (на сумму 125,199 руб.) разнымъ лицамъ и мѣстамъ 141 судно: яхты, буера, торнишхоуты, рябиты, верейки,—въ вѣчное и потомственное владѣніе, съ тѣмъ однакожъ, чтобы владѣльцы ихъ починивали и вновь дѣлали уже на свой счетъ, и строили бы «не меньше, а больше воля.» Вмѣстѣ съ этимъ издалъ Уставъ или Инструкцію (указъ 12 апрѣля 1718 года) и сигналы.

Суда были розданы первымъ сановникамъ, нѣкоторымъ архіереямъ, адмираламъ, корабельнымъ мастерамъ, докторамъ, иноземцамъ, Правительствующему Сенату, Святѣйшему Синоду, Невскому монастырю, Иностранной Коллегіи и пр. (см. приложенный списокъ), всего 90 лицамъ и мѣстамъ. Всѣ эти суда назывались *Потомственными* и *Невскимъ флотомъ*. Президентомъ, или вѣрнѣе, надзирателемъ этого клуба, назначенъ Потемкинъ, прозванный (однакоже не официально) *Невскимъ Адмираломъ*.

Въ 5 пунктѣ Устава этого Общества (вышеприведенный указъ отъ 12-го апрѣля), сказано: «Надлежитъ по вся воскресеньи, въ указномъ часу выѣхать къ назначенному мѣсту, гдѣ Коммисаръ опредѣлитъ. Буде же въ воскресенье будетъ вѣтръ восточной *квартиры* (четверти), и нельзя будетъ идти, то въ первый день по воскресеньи, въ который способный вѣтръ будетъ, въ указный

часть съѣзжаться. А понеже не всѣ компасть знаютъ, того ради, въ указной часть, долженъ Коммисаръ въ шести мѣстахъ флаги поднять, а именно: 1) на большой площади у пристани, 2) противъ Никольской церкви, 3) у анбаровъ торговыхъ, 4) у почтоваго двора, 5) у Воскресенской церкви, 6) у литейнаго анбара. А когда указано будетъ выѣхать кромѣ опредѣленныхъ дней, тогда тотъ же знакъ учинить, да одинъ выстрѣлъ изъ пушки съ города. Тогда тотчасъ всякому ѣхать въ назначенное мѣсто и явиться Коммисару или, по отлученіи его, кому онъ прикажетъ, и потомъ ѣздить въ указномъ мѣстѣ, въ мѣсяцахъ: въ маѣ по $3\frac{1}{2}$, въ іюнѣ по 4, въ іюлѣ по $3\frac{1}{2}$, въ августѣ по 3, въ сентябрѣ по $2\frac{1}{2}$, въ октябрѣ по 2 часовъ, лавирами, полу и фордовиндомъ, для обученія, гдѣ Коммисаръ или отъ него посланной имѣть будетъ флагъ на своемъ маштѣ; и когда опой опуститъ, тогда ѣхать по домамъ. На сей экзерциціи вольны хозяева быть или не быть каждой разъ, однакоже не болѣе двухъ дней въ мѣсяцъ не быть,—развѣ для какой законной причины,—а посылать, у кого есть, дѣтей или сродниковъ, а у кого нѣтъ—людей, подѣ штрафомъ: въ первый 3 рубли, а за протчія въ двое, то есть за другую 6, за третью 9, и тако далѣе. Судамъ же необходимо всѣмъ быть подѣ вышеписаннымъ штрафомъ: развѣ хозяинъ куда въ деревню или за дѣломъ отѣдетъ. А ежели кого пошлетъ, то вольно одного въ мѣсяцъ только, и то для нужды такой, которой ждать нельзя; а болѣе не посылать, подѣ вышеписаннымъ штрафомъ, ибо можно между урочными днями посылать; а ежели чьи суды, безъ показаннаго знака съ той экзерциціи уйдутъ безъ нужды, то вполнѣ вышеписаннаго штрафа.»

Пунктъ 6. «Въ каждое лѣто, трюжды повиненъ Коммисаръ пересматривать всѣ суды, а именно: въ первую педѣлю по взломанію льду, а другой передѣ Петровымъ днемъ или въ іюлѣ, въ третій въ октябрѣ: всѣ-ли цѣлы, и совѣмъ-ли убраны какъ надлежитъ, и чисты, и ежели найдетъ порченіе не малое, или неполноту не

малую въ снастяхъ и въ прочемъ, то испорченное починять, а чего недостаеъ—сдѣлать и исправить, емужъ Коммисару, а на хозяинѣ, во что станетъ, взять деньги, да сверхъ того штрафу столькожъ, дабы лучше смотрѣли. А ежели малое или и великое до того дни порченъе увидить, или недостатокъ въ снастяхъ, или нечисто, то чинить наказаніе людямъ тѣмъ, коимъ у хозяина то судно приказано; а буде при хозяинѣ нечисто явится, то сверхъ людскаго наказанія, на хозяинѣ брать штрафу, противъ небытія трожды или и болѣе, на суднѣ въ мѣсяцъ.»

Особенное прибавленіе сдѣлано о гребныхъ судахъ—баржахъ и верейкахъ. «Син гребныя суда также повинны одинъ день въ недѣли, а именно, первый, въ которой тишь будетъ, а ежели во всю недѣлю тишины не будетъ, то въ которой потише вѣтръ Коммисаръ усмотритъ и подыметъ (въ тѣхъ же мѣстахъ, гдѣ для парусныхъ флаги поднимаются) выпела, и тогда должны въ указное мѣсто съѣхаться, и указное время ѣздить. (Буде же кромѣ указнаго дни велать съѣхаться, то такожде знакъ учиненъ будетъ, да одинъ выстрѣлъ изъ пушки съ города.) Коммисаръ, или отъ него посланный, долженъ имѣть флажокъ на носу на его суднѣ, а на немъ выпелъ, и когда оной спуститъ, тогда вольно ѣхать по домамъ. *На баржахъ долженъ стауютъ госпосжи судна быть*, такъ со всѣмъ, какъ хозяева на парусныхъ. Не возбраняется и на обонхъ обонимъ поламъ быть, но поволи, а не по должности сего указу.»

Тѣмъ, которые имѣли у себя не потомственные суда, а собственные, позволялось на *ординарныхъ* экзерциціяхъ и не быть; однако-жъ, за неучастіе въ экзерциціяхъ *публичныхъ*, они подвергались штрафу на равнѣ съ прочими. (Указъ 30 іюля 1724 года).

Плате гребцамъ опредѣлено одинаковое, и на первый случай, выдано изъ казны. Образцы были даже развѣшаны на площадяхъ и рынкахъ. Форма, однакожъ, ограничивалась только покроємъ, «а цвѣтомъ кто какіе по

хотеть, также и сукна, лучше или хуже, то отдается въ ихъ волю; а пуговицы класть мѣдныя, гладкія, только чтобъ окладывали галунами, по томужъ примѣру (по образцу) шелковыми или шерстяными; а бостроги чтобъ дѣлали изъ русскаго тку.» (Письмо Кабинетъ-Секретаря Макарова Коммисару Потемкину).

Сигналовъ учреждено десять номеровъ для судовъ парусныхъ и три для гребныхъ. Эти номера означались разными флагами и выстрѣлами: для парусныхъ—№ 1 слѣдовать за командиромъ, № 2 сниматься съ якоря, № 3 ставовиться на якорь, № 4 стать въ три эскадры, № 5 стать въ ордеръ баталіи, № 6 итти одною шеренгою, № 7 итти въ одной колоніи, № 8 стрѣлять, № 9 повернуть всѣмъ вдругъ, чтобы «гдѣ былъ носъ стала корма,» № 10 итти въ три колонны; для гребныхъ—№ 1 слѣдовать за командиромъ, № 2 итти по номерамъ, № 3 итти въ три колонны.

Особенно замѣчательны наставленія Монарха, какъ обращаться съ судами: здѣсь видимъ ту-же внимательность даже ко всѣмъ мелочамъ, какою отличаются и всѣ другія Его наставленія; видимъ мастера своего дѣла.

Пунктъ 1. «Въ осень, когда уже станутъ наступать морозы, и водою путь весьма невозможенъ будетъ, тогда надлежитъ всякое судно на землю или на лёдъ, подъ кровлю, въ его мѣсто поставить. (А каковы мѣста надлежатъ быть, тому для образца сдѣланы будутъ, на обѣихъ сторонахъ рѣки, по одному мѣсту). И гдѣ либо обилась смола, тутъ помазать тиромъ потолще. Для морозовъ, маштъ всегда надобно гарписомъ къ змѣ вымазывать; также и гикъ, ежели не крашенъ жолтою краскою. Такелажъ и прочее прибрать; а особливо парусы въ сухомъ мѣстѣ повѣсить надлежитъ, дабы мыши, или инныя, тому подобныя, не испортили; и все держать въ сохраненіи, а наипаче беречь отъ мокроты и сырости.»

Пунктъ 2. «А когда станетъ весна наступать, а именно, въ послѣдней половинѣ марта, надлежитъ судно осмотрѣть по пазамъ въ конопати, и буде конопать гнила

или слаба, то надлежитъ конопатить. Также гдѣ гарпсомъ или тиромъ было мазано, все скрестъ бережно (пелами, дабы не взтеропить дерева), и отъ воды къ верху, вымазать гарпсомъ съ масломъ, растирая тонко, дабы было свѣтло-желто, и деревобъ сквозь мазанье было видѣть. Также краски, ежели гдѣ слиняли или обиты, или потускнѣли, вновь вымазать; а буде хороши и цвѣтны, то известкою съ водою вымыть и вычистить. А что въ водѣ, то вымазать тиромъ, а когда высохнетъ, по немъ саломъ говяжьимъ. Маштъ также, гдѣ гарпсомъ мазана, выскрестъ и тонко вымазать масломъ коровьимъ. Гикъ, ежели междо чернымъ мазанъ былъ гарпсомъ, то также дѣлать какъ маштъ.»

Пунктъ 3. «Парусы высушить на солнцѣ; также и во все лѣто, послѣ дождей и тумановъ сушить надлежитъ, и беречь, дабы не марались, а буде замарались, вымыть съ мочею и щелокомъ (о чемъ, ежели кто не знаетъ, спросить на Партикулярной верфи какъ мыть); будеже стары, или гораздо чернѣ, что вымыть не дадутся, то такія на Партикулярную верфь приприсылъ, и красить (которая краска гораздо дешева). Такъ же такелажъ, чтобъ былъ чистъ, и ежели отъ старости веревки побѣлѣютъ, то омоча тряпичу въ тиръ, тонко вытереть и высушить. Блоки и юфорсы, также на всякую веспу скрестъ, и гарпсомъ съ масломъ мазать, а шхевы въ нихъ дважды въ лѣто, или по вся мѣсяцы чистить, вынимая вонъ пожесть— что смоль и иной нечистоты прилипнетъ, и мазать саломъ; также пегели мазать саломъ-же, дабы лучше вертѣлись.»

Пунктъ 4. «На тѣхъ судахъ ничего тяжелаго, а именно: кирпичу, извести, дровъ, и протчаго, отъ чего можетъ маратца, не возить; и надлежитъ ихъ чисто держать отъ грязи и нечистоты, ибо отъ того болѣе чинятъ пелами отъ воды. Также держать подъ кровлею судно, дабы не мокло и педрало солнцемъ, ибо *гдѣ суды даны, дабы ихъ употребляли такъ какъ на сухомъ пути кареты и коляски, а не какъ навозныя телеги.*»

«Барджи и верен, съ нхъ уборомъ, держать чисто и бережно, и на всякой мѣсѣцъ вытаскивать барджи на зѣмлю, для чистки и подмазыванья саломъ; а веревки чаще подмазывать, и на берегъ, гдѣ возможно, хотя на всякую ночь вздергивать (то лутче не мокнуть, понеже зѣмь тонки).»

Наконецъ приложено изъясненіе техническихъ словъ, вошедшихъ въ уставъ:

Толкованіе имянъ

Голландскихъ

По русски.

Партикулярная верфь—Дворъ, гдѣ мелкія парусныя и гребныя суда будутъ дѣлать и починивать.

Такелажъ Оснастка веревочная.

Гарпизъ Еловая сѣра.

Тиръ Жидкая смола или суровака.

Шхевъ Колесо что въ блокѣ.

Нагель Гвоздь деревянный, на чемъ вышепомянутое колесо вертится.

Юфорсъ ☺.

Шумны и веселы бывали эти гулянья при Петрѣ, особенно въ послѣдніе годы Его жизни, когда кончилась двадцатилѣтняя шведская война и счастливо совершенъ «низовой походъ;» когда торжествующій побѣдоносный флотомъ Монархъ чествовалъ ботикъ—«дѣдушку,» выводя его на привѣтъ «внучкамъ»—кораблямъ, и подъ благословеніе Александра-Невскаго.... Невская флотилія встрѣтила ботикъ, въ 1723 году привезенный изъ Москвы въ С. Петербургъ, и потомъ провожала его въ Кронштатъ, гдѣ онъ торжественно былъ привѣтствуемъ всѣмъ Русскимъ флотомъ; въ слѣдующемъ году, 30 Августа, Невская флотилія сопровождала ботикъ въ его шествіи къ Александро-Невской лаврѣ—торжество, завіщанное Петромъ совершать ежегодно.... Но, учрежденный довременно и насильственно, этотъ Яхтъ-Клубъ, разумѣется, могъ существовать только при Его мощной волѣ, одушевляемый только Его любовію. Съ кончиною Петра онъ уничтожился;

вначалѣ было не до катаній; потомъ, когда вступилъ на престолъ Петръ II, и дворъ переехалъ въ Москву, большая часть членовъ разъѣхались изъ Петербурга; прошло не много лѣтъ—иныхъ ужъ не было, другіе были далеко.... Не только Невскій флотъ, но и Балтійскій флотъ оставались въ забвеніи. Невскія суда были отобраны отъ владѣльцевъ къ Партикулярной верфи, и праздно сгнивали тамъ; корабли мирно стояли въ гавани.... Въ послѣдствіи нѣсколько разъ—именно, при вступленіи на престолъ Анны Іоанновны и Елисаветы Петровны—покушались возобновить Невскій Яхтъ-Клубъ, но всѣ старанія оставались тщетными.

Указомъ отъ 14-го декабря 1731 года Анна Іоанновна повелѣла: суда, отобранныя къ Партикулярной верфи, возвратитъ ихъ владѣльцамъ, и изготovitъ къ предбудущей веснѣ, «какъ было при Его Императорскомъ Величествѣ блаженныя и вѣчнодостойныя памяти Петръ Великомъ.»

Въ слѣдующемъ году, 15-го апрѣля, было приказано всему Невскому флоту, «завтряннаго дня и впредь» выходить на Неву и лавировать по надлежащему; буде же тихо будетъ, то на гребныхъ судахъ.

Черезъ день, 17-го апрѣля, состоялся указъ о выводѣ судовъ Невскаго флота для экзерцицій по два раза въ недѣлю: въ четвертокъ и въ воскресенье. Тогда же приказано «быть гребцамъ въ одинакихъ шапкахъ и рубашкахъ на каждомъ суднѣ, а не такъ, чтобъ на одномъ суднѣ былъ одинъ въ камзолѣ и въ шляпѣ, а другой въ рубашкѣ и шапкѣ—дабы лутче видъ былъ.»—Послѣдній указъ повторяли два раза, 19 и 25-го апрѣля.

Въ слѣдующемъ 1733 году (указомъ отъ 23-го Апрѣля), уже замѣчено, что суда «содержатся не въ такомъ состояніи, какъ Его Императорское Величество высокославныя памяти всемилостивѣйше указалъ: понеже у многихъ оныя имѣются въ ветхости и къ употребленію въ негодности, а у другихъ и во всемъ упущены.» Велико исправить къ 1-му юнѣ, и впредь содержать въ исправности «подъ опасеніемъ жестокаго истязанія.» Но и этотъ указъ

потребовалъ подтвержденій,—которыя и сдѣланы 17-го іюня 1734 и 16-го апрѣля 1735 года. Партикулярной верѣ приказано исправить ветхія суда, а негодныя замѣнить новыми, взыскивая съ хозяевъ издержки.

Въ 1739 году, мая 4-го, послѣдовало новое подтвержденіе: «Множество такихъ судовъ, сказано въ этомъ указѣ, на верѣ и по берегамъ и по каналамъ стоятъ безъ всякой починки, а иныя и вовсе брошены и гниютъ.»

Императрица Елисавета Петровна, вскорѣ по своемъ вступленіи на престолъ, 1-го мая 1743 года, повелѣла собраться Невскому флоту на экзерцицію; но несмотря на предварительно разосланныя повѣстки, по сдѣланному сигналу, явились *только двѣ баржи*, Поспѣлова и Строгонова.

На слѣдующій день объявлено, что ежели впредь кто не будетъ на экзерциціи, то подвергнется штрафованію, а Адмиралтействъ-Коллегіи и Партикулярной верѣ приказано смотрѣть за исполненіемъ.

По силѣ этого указа, Адмиралтействъ-Коллегія и Партикулярная верѣ дѣлали повѣстки и публикаціи, посылали къ владѣльцамъ нарочныхъ офицеровъ, спрашивали дворовыхъ служителей, держали ихъ подъ карауломъ; но все было напрасно. «Изъ тѣхъ судовъ—доносила Партикулярная верѣ—у нѣкоторыхъ и налицо многихъ нѣтъ, а вновь вмѣсто ихъ не требуютъ, и построенныхъ отъ Партикулярной верѣ не берутъ; а нѣкоторые, хотя и показали въ готовности, токмо по осмотру явились не исправны, такожь, отъ кого на оную верѣ отданы въ починку и для содержанія, тѣ, и по исправленіемъ, за невзятіемъ долговременно на верѣ имѣются; а которые хотя и есть на лицѣ въ состояніи и исправности, однако изъ тѣхъ на экзерциціяхъ по указамъ, нѣкоторые не бываютъ.»—Адмиралтействъ-Коллегія уже просила Сенатъ, чтобы съ его стороны было сдѣлано понужденіе владѣльцамъ содержать ихъ суда въ исправности.

Двадцать четыре года пролежало это дѣло въ Сенатѣ,

и только въ 1769 году оно было передано на разсмотрѣніе «Морской Россійскихъ Флотовъ Комисіи».

Между тѣмъ и самая Партикулярная верфь пришла въ упадокъ: ея доходы заключались въ сборахъ съ перевозовъ черезъ Неву, въ выгодахъ, получаемыхъ отъ постройки судовъ частнымъ лицамъ (по 10%) и отъ продажи матеріаловъ и припасовъ. Но съ построеніемъ Исакиевского моста въ 1733 году, Тючкова и Сампсоніевскаго въ 1759, сборы съ перевозовъ уменьшились, нѣкоторые потомъ и вовсе были отмѣнены; мосты же отданы въ откупъ. Частныя лица не находили выгоды строиться на Партикулярной верфи, и всѣ припасы стали покупать на волѣ. Дворцовая контора, за постройку судовъ, задолжала до 25,000 руб.—и не выплачивала ихъ, несмотря на указъ Петра Великаго (1723 г.), чтобы ко Двору «безъ денегъ ничего не отпускать.» Партикулярная верфь, для своего содержанія уже требовала особой суммы отъ Адмиралтействъ-Коллегіи. Хотѣли было отдать ее на откупъ; но въ 1770 году разсудили за лучше, вовсе ее уничтожить. Въ 1786 году, вмѣсто ея, уже на другихъ основаніяхъ, учреждена Городская верфь.

О Невскомъ флотѣ и рѣчи не было.... Такъ рухнули этотъ флотъ, дальній предшественникъ нынѣшняго Яхтъ-Клуба, въ спискѣ членовъ котораго, мы встрѣчаемъ имена потомковъ Петровскаго клуба.

А.А. СОКОЛОВЪ.

СПИСОКЪ ЛИЦАМЪ И МѢСТАМЪ, ПОЛУЧИВШИМЪ ВЪ ПОТОМСТВЕН-
НОЕ ВЛАДѢНІЕ СУДА.

ЛИЦА И МѢСТА.	Яхты.	Буера.	Торшхсуты.	Баржи.	Рябиты.	Верейки.
Ген.-Адмиралъ гр. О. М. Апраксинъ	1	а	а	а	а	а
Сенаторъ гр. П. М. Апраксинъ	а	1	а	а	а	а
Гр. А. М. Апраксинъ	а	1	а	а	а	а
Н. Аламовъ	а	1	а	а	а	а
Комедантъ Бахметевъ	а	1	а	а	а	а
Докторъ И. Блюментростъ	а	1	а	а	1	1
Докторъ Л. Блюментростъ	а	1	а	а	а	а
Д. Бестужевъ	а	1	а	а	а	а
Иноземецъ Борштъ	а	1	а	а	а	а
Ген.-Маіоръ Брюсъ	а	1	а	а	а	а
Н. Бутурлинъ	а	1	а	а	а	а
О. Е. Бутурлинъ	а	1	а	а	а	а
Ген.-Маіоръ Витверъ	а	1	а	а	а	а
Ген.-Адъютантъ А. П. Воыинскій	а	а	а	а	1	а
В. Воыинскій	а	1	а	а	а	а
Ген.-Мейтенантъ М. Я. Волковъ	а	1	а	а	а	1
Д. Ст. Сов. А. Волковъ	а	1	а	а	1	1
Канцлеръ гр. Г. И. Головкинъ	1	1	а	1	а	1
Адмиралъ И. М. Головинъ	1	1	а	а	1	а
Кв. О. А. Голицынъ	а	1	а	а	а	а
Подполковн. кн. П. Голицынъ	а	1	а	1	а	1
Кн. И. А. Голицынъ	а	1	а	а	а	а
Кн. Д. Голицынъ	а	1	1	а	а	а
Кн. П. А. Голицынъ	а	1	а	а	а	а
Кн. С. Б. Голицынъ	а	1	а	а	а	а
Кн. Гессенъ-Гомбургскій	а	1	а	а	а	а
Подполковн. И. И. Дмитріевъ-Мамоновъ	а	а	1	а	1	1
Кн. Я. Долгоруковъ	а	1	а	1	а	1
Кн. А. Долгоруковъ	а	1	а	а	а	а
Бригадиръ Зотовъ	а	1	а	а	а	а
Кн. Кантемиръ	1	1	а	1	а	1
Адмиралъ К. Н. Крѣйсъ	а	1	а	1	а	а
С. Клокачевъ	а	1	а	а	а	а
Бригадиръ Корчминъ	а	1	а	а	а	а
Корабельный мастеръ Козенцъ	а	1	а	а	а	а
Кн. Я. Лобановъ	а	1	а	а	а	а
Тайный Сов. А. Макаровъ	а	а	1	1	а	а
О. Мацуковъ	а	1	а	а	а	а
В. Монсъ	а	1	а	а	а	а
Гр. А. А. Матвѣевъ	а	1	а	1	1	а
Гр. И. А. Мусинъ-Пушкинъ	а	а	1	1	а	а
Тайн. Сов. А. Л. Нарышкинъ	а	1	а	а	1	а

Л и ц а и м е с т а .										Яхт.	Бура.	Торшк.у.	Барж.	Рибит.	Ворейки.
К. А. Нарышкинъ										к	1	к	к	к	к
Тайн. Сов. О. В. Наумовъ										к	к	к	к	1	к
Корабельный мастеръ Най										к	1	к	к	к	к
С. Нелединскій-Мелецкій										к	1	к	к	к	к
Б. Нероновъ										к	1	к	к	к	к
Полковникъ Норовъ										к	1	к	к	к	к
М. Олсуфьевъ										к	1	к	к	к	к
О. Павловъ										к	1	к	к	к	к
Тайн. Сов. А. Плещеевъ										к	1	к	к	к	к
В. П. Поспѣловъ										к	1	к	1	к	к
Коммисаръ М. Протасьевъ										к	1	к	к	к	к
И. Ржевскій										к	1	к	к	к	к
Кравчій В. О Салтыковъ										к	1	к	к	к	к
А. П. Салтыковъ										к	1	к	1	к	к
М. Самаринъ										к	1	к	к	к	к
Корабельный мастеръ О. Склаевъ										к	1	к	к	к	к
Бояринъ Т. Н. Стрешневъ										к	1	к	к	к	к
И. Р. Стрешневъ										к	к	1	1	к	к
П. Сумароковъ										к	1	к	к	к	к
Бароны Строгоновы										1	1	к	1	к	1
Полковникъ Трезинъ										к	1	1	к	1	к
И. Тормасовъ										к	1	к	к	к	к
Генераль Кн. Ю. Ю. Трубецкой										к	1	к	к	к	1
Генераль А. И. Ушаковъ										к	к	1	к	1	к
Инспекторъ Фонарьусъ										к	1	к	к	к	к
Кн. Ю. Хилковъ										к	1	к	к	к	к
Генераль Г. П. Чернышевъ										к	1	к	1	к	1
Д. Тайн. Сов. Кн. А. М. Черкасскій										1	1	к	1	к	1
Кн. П. Б. Черкасскій										к	1	к	к	к	к
К. Чичеринъ										к	1	к	к	к	к
Фельдмаршалъ Б. П. Шереметевъ										к	1	к	1	к	1
Иноземецъ Шпельманъ										к	1	к	к	к	к
Кн. Ю. Щербатовъ										к	1	к	к	к	к
Подполковн. Кн. Г. Д. Юсуповъ										к	к	1	к	1	к
Генераль П. И. Ягужинскій										к	1	к	1	к	1
Штабъ-лекаръ Янговій										к	1	к	к	к	к
Псковскому Архіерею										к	к	к	1	к	к
Ростовскому Архіерею										1	к	к	1	к	к
Тверскому Архіерею										к	к	к	1	к	к
Бывшему Новгородскому Архіерею										1	к	1	1	к	к
Кассимовскому царевичу										к	1	к	к	к	к
Камельному мастеру										к	1	к	к	к	к
Святѣйшему Синоду										к	1	к	к	к	к
Правительствующему Сенату										к	1	к	к	к	к
Новскому монастырю										к	к	1	1	к	к

Л и ц а и м ѣ с т а .	Яхт.	Буер.	Торшхоут.	Барж.	Рябш.	Верейк.
Иностранной Коллегіи	1	1	1	1	1	1
Канцеляріи отъ Строеній	1	1	1	1	1	1
Полицеймейстерской канцеляріи	1	1	1	1	1	1
И т о г о	10	75	10	21	11	14
<p>Всего 141 судно, цѣною на сумму 125,199 р. 66½ к., по слѣдующему расчету: яхта 2,253 р. 17 к. буеръ 1,126 — 58½ — торшхоутъ 1,126 — 58½ — баржа 293 — 43½ — рябш. 86 — 31½ — верейка 43 — 30½ —</p>						

ПРОВѢСТЬ О СПОСОБѢ НАЛИВАТЬСЯ ВОДОЮ ЛИНЕЙНЫМЪ КОРАВЛЯМЪ, ВЕЗЪ ПОСТОРОННЕЙ ПОМОЩИ.

Наливаться водою для поддержанія только своего запаса,—работа трудная и медленная, какъ въ теплому, такъ и въ холодномъ климатахъ; а наполнить большую часть водяного нитрюма линейнаго корабля, при ежедневномъ расходѣ воды для полнаго экипажа, рѣдко кому удавалось посредствомъ своихъ только шлюпокъ, и при обыкновенномъ способѣ наливки, едва ли возможно безъ посторонней помощи.

Правда, весьма рѣдко случается линейнымъ кораблямъ наливаться водою въ такихъ мѣстахъ, гдѣ за

плату нельзя бы, было имѣть помощи; но если послѣ долгаго плаванія, судно приведено бѣ было къ этой необходимости, то ему предстояло бѣ потерять много времени, и подвергнуть часть своего экипажа непрерывной, тяжелой работѣ.

Подобныя обстоятельства, какъ всѣмъ извѣстно, могутъ встрѣчаться у всѣхъ острововъ Тихаго океана и на Материкѣ, какъ то: въ Валпарейсѣ, Сан-Франсиско и у насъ, напримѣръ, въ Авачинской губѣ, не говоря о многихъ другихъ мѣстахъ, гдѣ никакой помощи, ни за какія деньги, имѣть невозможно.

Довольно хлопотъ представляетъ налицѣ водою въ мѣстахъ, и не столь отъ насъ отдаленныхъ,—напримѣръ въ Гельсингфорсѣ; но тамъ можно еще найти помощь, хотя за большую плату. Впрочемъ и въ Гельсингфорсѣ это становится довольно продолжительнымъ для большой эскадры, какъ всѣмъ извѣстно.

Чтобы послѣ продолжительнаго, сто двадцати суточного плаванія, напримѣръ, наполнить водою интрьеръ линейнаго корабля на рейдѣ, на которомъ нельзя получить помощи, и не терять при этомъ много времени, столь драгоценнаго для каждаго моряка, не только въ дальнихъ плаваніяхъ, но и вообще, мы имѣемъ, какъ всѣмъ извѣстно, одно только средство,—буксировать бочки, соединенныя между собою. Но для успѣшнаго дѣйствія по этому способу, потребно бочекъ въ десять разъ болѣе, нежели сколько имѣетъ ихъ корабль, снабженный желѣзными систернами; а увеличеніе числа запасныхъ бочекъ, сопряжено съ другимъ неудобствомъ, отнимающимъ помѣщеніе для топлива и множества другихъ вещей, необходимыхъ въ подобныхъ плаваніяхъ.

Кромѣ того, при этомъ способѣ, сколько поврежденія предстѣтъ самымъ бочкамъ, борту корабля и гребнымъ судамъ, которыя заняты будутъ закладываніемъ стропокъ у борта; сколько трудовъ ловить бочки, оторванныя изъ длиннаго ряда, и плавающія на выскочкѣ волненій, и какъ затруднительно управлять ими у борта,

особенно при большой боковой зыби, какаѣ напримѣръ, всегда бываетъ на рейдѣ острова Уаху, одного изъ Сандвичевыхъ, отъ океанской зыби и вѣтра, постоянно ноющаго съ берега. Не говорю уже о тѣхъ поврежденіяхъ и потерѣ бочекъ, какія происходятъ отъ катанія ихъ по камнямъ, иногда, въ бурунахъ. Вѣроятно, все эти неудобства памятны всякому, кто въ дальнихъ плаваніяхъ принужденъ былъ употребить подобный способъ налитія водою, и хотя онъ еще болѣе удобенъ на этихъ судахъ, отъ малой ихъ величины, малочисленности экипажа и большого запаса бочекъ, въ сравненіи съ линейными кораблями.

Разсмотримъ теперь другой, нынѣ употребляемый способъ—наливаться водою линейному кораблю, помощію однихъ собственныхъ его гребныхъ судовъ.

Обыкновенно изъ барказа, построеннаго по штатному положенію, вынимаютъ почти все бабки, и этимъ разслабляютъ взаимную боковую его связь, следовательно, подвергаютъ находящихся на немъ людей не малой опасности (въ особенности, если шлюпка построена вгладь), когда, напримѣръ, придется этому барказу, при полномъ грузѣ, форсировать парусами, чтобы отлавироваться отъ подвѣтрейнаго или непріятельскаго берега. И при этихъ-то пожертвованіяхъ можно только помѣстить: въ корму 4 бочки средней руки поперекъ судна, десять такихъ же въ два ряда вдоль по всему барказу, и сверхъ невыемной банки въ носу—еще двѣ бочки малой руки; всего: 14 средней и 2 малой руки, что составитъ вѣсъ полнаго груза (считая бочку средней руки съ водою въ 25 пудъ 2 фунта, и малой руки въ 14 пудъ 35 фунтовъ) около 394 пудовъ, изъ которыхъ однѣ бочки вѣсятъ 97 пудовъ 38 фунтовъ; количество же воды, 530 ведръ.

Изъ этого видно:

1) Что барказъ, который могъ бы безопасно подвѣять около 900 пудовъ, но въ состояніи вмѣстить половины этого количества.

2) Что гребцы сидятъ уже не на банкахъ, а на бочкахъ.

3) Что отъ двухъ носовыхъ веселъ отнята возможность дѣйствовать, или, короче сказать, что отъ военнаго барказа отняты почти всѣ средства противуборствовать вѣтру и волненію, а и того болѣе защищаться отъ непріятеля, имѣя, какъ мы уже видѣли, вмѣсто носовой пушки, двѣ бочки малой руки, а вмѣсто кормовой, четыре бочки средней руки.

Рабочій катеръ не можетъ, какъ извѣстно, помѣстить больше двухъ бочекъ малой руки въ кормѣ, вѣсомъ, въ совокупности, 29 пудъ 30 фунтовъ, и 14 анкеровъ пяти ведерныхъ, которые (считая каждый въ 3 пуда 28 фунтовъ) равняются 51 пуд. 32 фун.; и по этому, вѣсъ его груза=71 пуд. 22 фун.; въ немъ посуды 22 пуда 28 фунтовъ, а воды всего 110 ведръ, тогда какъ водозмѣщеніе катеровъ этихъ, даже построенныхъ по штату, позволяетъ безопасно грузить въ нихъ 300 пудовъ, или 400 ведръ воды.

Изъ этого опять видно, что рабочій катеръ, первый послѣ барказа по своей величинѣ, беретъ, въ сравненіи съ барказами, еще меньше груза; слѣдовательно, выполняетъ свое предназначеніе хуже всѣхъ судовъ, составляющихъ штатный комплектъ линейнаго корабля.

Правда, что поднимая такой незначительный грузъ, катеръ этотъ не бываетъ разслабленъ подобно барказу, необезоруженъ, и по этому онъ долженъ съ прежними своими достоинствами управляться на греблѣхъ и подъ парусами.

Каждый изъ двухъ легкихъ катеровъ можетъ брать по двѣ бочки малой руки и 12 анкеровъ пяти ведерныхъ, или 100 ведръ воды, вѣсомъ 44 пуда 16 фунтовъ, или оба, въ совокупности, 200 ведръ; вѣсъ же посуды, потребной для обоихъ, составитъ 41 пудъ 12 фунтовъ.

Капитанскій катеръ, если нужда заставитъ употребить его для этой работы, и слѣдовательно неминуемо подвергнуть порчѣ, въ состояніи перевозить столько же,

сколько и рабочіе, то есть: 110 ведръ. Итакъ, количество воды, перевозимое за одинъ разъ всѣми шлюпками, будетъ 950 ведръ; вѣсъ этого груза=625 пуд. 36 фунт., изъ котораго посуда составляетъ 185 пудъ 6 фунтовъ.

Считая, для каждой порціи воды, по $\frac{1}{8}$ ведра, что весьма желательно имѣть въ теплыхъ климатахъ, и положивши число всѣхъ порцій 600, оказывается, что этого количества воды достаточно на 4.7, или положимъ на 5 сутокъ.

Для ежедневнаго расхода потребно 200 ведръ; следовательно, полагая что гребныя суда сдѣлаютъ въ день по одному рейсу, прибавится въ интрюмъ воды 750 ведръ въ сутки, т. е. для продовольствія на 4 дня.

Положимъ, что 30,000 ведръ составляютъ полное количество воды у линейнаго корабля, что изъ этого количества осталось только 2000, и что по этому долить слѣдуетъ 28,000 ведръ.—На это понадобится употребить, какъ мы выше видѣли, 36 дней, а если считать по два рейса въ день, то половину этого времени или 18 дней, въ продолженіе которыхъ, между прочими неудобствами, приходилось бы даже капитану отказаться отъ своего катера, по крайней мѣрѣ днемъ.

Мѣста, въ которыхъ можно надѣяться на постоянную благопріятную погоду для безостановочнаго исполненія такой работы, весьма не многочисленны, даже въ самихъ тропикахъ.

О поврежденіяхъ въ бочкахъ и во всѣхъ гребныхъ судахъ по окончаніи подобной операціи, или объ остановкахъ въ снабженіи корабля свѣжею провизіею, дровами, и многими другими необходимыми запасами, нечего распространяться; но слѣдуетъ только замѣтить, что въ теченіе всего этого времени не предстояло бы никакой возможности предпринимать какія-либо экспедиціи, какъ то, на примѣр. для астрономическихъ наблюденій, описи, ученыхъ изслѣдованій, и проч.; и даже едва ли было бы возможно заняться постоянною поправкою хронометровъ, если они не были перенесены на берегъ въ пер-

онъ день прибытія на якорное мѣсто, что рѣдко бываетъ удобно. Для всѣхъ такихъ экспедицій, при моравлѣ остаются только двѣ шлюпки, 6-ти весельный ялъ и гичка, полагая, что полугичку необходимо имѣть у корабля. Дурныя качества двухъ первыхъ гребныхъ судовъ достаточно уже извѣстны, чтобы видѣть, какую пользу могутъ они принести въ подобныхъ откомандировкахъ, особенно на открытыхъ рейдахъ.

Изъ всего вышесказаннаго видно, какія предстоятъ затрудненія наливаться водою съ обыкновенными штатными гребными судами, даже и въ такомъ разѣ, если бъ необходимая для этого посуда имѣла фигуру, которая способствовала бы грузить ее на суда пропорционально величинѣ ихъ водонзмѣщенія, и не мѣшала бы управленію веслами или парусами. До тѣхъ поръ, пока посуда эта будетъ состоять изъ деревянныхъ бочекъ, гребныя суда, даже лучшей конструкціи и болѣе большихъ размѣреній нежели штатныя, не могутъ доставлять воду иначе, какъ весьма медленно, хотя и станутъ доставлять ее въ болѣе большомъ количествѣ, скорѣе, удобнѣе и вѣрнѣе штатныхъ; но отъ значительныхъ поврежденій, не минуемыхъ при подобной работѣ, они прослужатъ едва ли долѣе штатныхъ.

Все это привело меня къ мысли о другомъ, скорѣйшемъ и удобнѣйшемъ способѣ наливаться водою, нежели какой по сіе время употребляется въ нашемъ флотѣ.

Предполагая однако, что этотъ способъ, такъ какъ и всѣ вновь проектируемые, станутъ сначала разсматривать съ самой невыгодной его стороны, оставляя выгоднымъ сторонамъ всѣхъ подобныхъ нововведеній искать свою защиту уже на самомъ опытѣ, спѣшу объявить, во-первыхъ, что это не мое изобрѣтеніе, а во-вторыхъ, что способъ, здѣсь предлагаемый, уже былъ испытанъ въ болѣе большемъ размѣрѣ, въ продолженіи болѣе трехъ лѣтъ, американскими офицерами, при послѣдней экспедиціи къ южнымъ полярнымъ странамъ. Послѣ этого, можно надѣять-

ся, что и этотъ способъ удостоится одобренія опытныхъ морскихъ офицеровъ.

Главный предметъ предлагаемаго новаго способа состоитъ въ употребленіи парусинныхъ мѣшковъ, вмѣсто деревянныхъ бочекъ; мѣшки эти такихъ размѣреній, что могутъ помѣщаться во всякую шлюпку, совершенно согласнo съ величиною ея водопзмѣщенія и не лишая ее возможности, при такомъ грузѣ, дѣйствовать своей артиллеріею, или управляться подъ парусами и на веслахъ.

Въ Кронштатѣ сдѣланъ мною мѣшокъ такихъ размѣреній, какія полагаю я нужными для удобнѣйшаго помѣщенія ихъ на всѣхъ гребныхъ судахъ проэктивированнаго мною комплекта, исключая, быть можетъ, одного барказа, но за то, полагая въ этомъ числѣ даже и двойку 18 футовъ длиною.

Приготовленіе такого мѣшка, конечно, не можетъ быть предложено за образцовое, потому что онъ сшитъ изъ простой парусины и сдѣланъ для того только, чтобы дать объ немъ ясное понятіе, также и для вѣрнѣйшаго изслѣдованія на самомъ дѣлѣ, сколько такихъ мѣшковъ возможно вмѣстить въ катера, выстроенные по моимъ чертежамъ.

Мѣшокъ имѣетъ фигуру цилиндра, въ діаметрѣ 18 д., при длинѣ 3 футовъ 3 дюймовъ и вмѣщаетъ въ себѣ (если считать его длину только въ 3 фута) близъ 5.3 кубическихкихъ футовъ воды; полагая, что футъ прѣсной воды вѣситъ 68 фунтовъ, въ такомъ мѣшкѣ будетъ воды около 9-ти пудовъ, или 360 фунтовъ; раздѣливши это на 30, или на вѣсъ одного ведра прѣсной воды, окажется, что въ мѣшокъ вмѣщается $12\frac{1}{6}$ ведра.

Для удобнаго перевоза мѣшка по берегу, людьми или животными, равно и для подъема его на корабль, онъ остроплень такимъ образомъ, какъ мнѣ казалось только лучше.

Небольшая мѣдная трубка, защищенная главною деревянною втулкою, сдѣлана для того, чтобы надувать мѣ-

шокъ воздухомъ; въ такомъ состояніи онъ служитъ спасительнымъ буйкомъ. *

Прежде нежели мы приступимъ къ исчисленію количества мѣшковъ или воды, какое можетъ быть перевозимо этимъ способомъ, не лишнимъ считаю объяснить сначала, какимъ образомъ предполагаю я размѣщать ихъ, на примѣръ, въ капитанскомъ катерѣ проектированнаго мною комплекта.

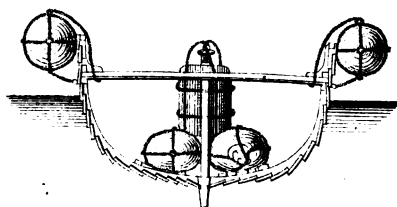
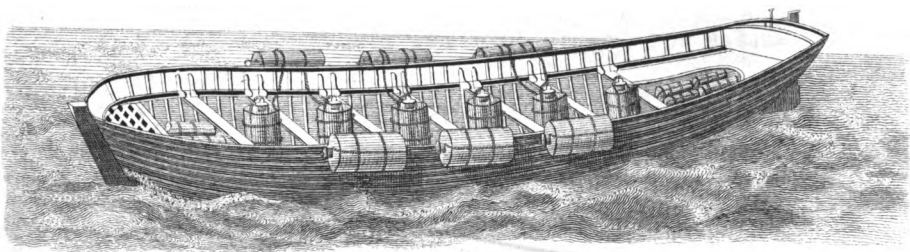
Отъ форъ до ахтеръ-штевня размѣщаются они по обѣимъ сторонамъ кильсона, вплотную къ плоскимъ стойкамъ, наглухо закрѣпленнымъ подъ каждой банкой, и которыхъ ни подъ какимъ видомъ не слѣдуетъ выколачивать, чтобы не разстроить этимъ связи между боками катера, какъ, на примѣръ, это бываетъ у штатнаго барказа.

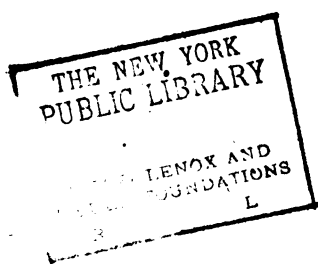
Позади каждой гребной банки и вплоть къ ней, я помѣщаю по одному мѣшку стоямя, трубкою вверхъ, а дномъ на мѣшекъ, лежащій у кильсона.

Въ корму, я помѣщаю 4 мѣшка, при чемъ останется довольно мѣста, чтобы сидѣть свободно, а въ носъ, спереди передней банки, еще два мѣшка; такимъ образомъ въ катеръ, длиною 38 футовъ, помѣстится 36 мѣшковъ; но такъ какъ проектированный мною капитанскій катеръ имѣетъ въ длину только 36 фут., то полагаю, что въ него помѣстится только 32 мѣшка.

При подобномъ помѣщеніи такого огромнаго количества воды, положеніе ростръ ни сколько не измѣняется, носовая пушка можетъ дѣйствовать, и гребцы въ состояніи управлять веслами съ такимъ же удобствомъ, какъ и безъ груза. Бортъ катера отъ воды будетъ 13 д., носъ 23 дюйма, а корма болѣе 2-хъ футовъ; при этомъ углубленіи, грузовая ватеръ-линія будетъ еще не совсѣмъ тяжела; отъ чего можно надѣяться, что катеръ сохранитъ большую часть первоначальныхъ своихъ хорошихъ качествъ, подъ веслами и подъ парусами. Количество воды, въ немъ помѣщенной, составитъ около 384 ведръ.

* Въсѣ мѣшка, со стропками и съ носовою втулкою, 7½ фунтовъ.





Главные выгоды употребленія мѣшковъ, для доставки на корабль воды, слѣдующія:

1) Удобное и скорое снаряженіе всѣхъ гребныхъ судовъ, отправляемыхъ за водою.

2) Удобное управленіе этими шлюпками, подъ парусами и подъ веслами, при всѣхъ возможныхъ обстоятельствахъ, въ мирное и военное время, совершенно съ такою же легкостію, какъ при одномъ балластѣ, и возможность уменьшить или увеличить этотъ грузъ, по мѣрѣ потребности, наполненіемъ мѣшковъ соленою водою.

3) Превращеніе мѣшковъ въ спасительные буйки, въ случаѣ надобности,—статья важная, для сохраненія экипажа и самихъ гребныхъ судовъ.

4) Удобство перевозить мѣшки по берегу, при наливаніи ихъ водою.

5) Удобство скоро облегчать гребныя суда, нагруженные водою, когда въ этомъ будетъ необходимость, какъ то: при наступившей жестокой погодѣ, или при погонѣ за непріателемъ, что весьма трудно съ полнымъ грузомъ бочекъ.

6) Легкій и скорый подъемъ, у борта корабля, полного количества воды, доставленнаго вдругъ всѣми гребными судами, потому что, по легкости мѣшковъ, ихъ можно подымать гордеями въ одно время на ногахъ всѣхъ нижнихъ реевъ.

7) Мѣшки съ водою не могутъ нанести порчи ни гребнымъ судамъ, ни палубѣ, ни краскѣ корабля, при самой даже торопливой работѣ.

8) Значительный выигрышъ во вмѣстительности водяного интрюма, которая позволитъ дать большій размѣръ систернамъ верхняго лага, нежели при употребленіи бочекъ.

9) Удобство скоро ихъ чинить. Для этого надобно только просушить мѣшекъ; заплатка же прикладывается снаружи, посредствомъ патентованнаго резинчатого состава.

10) Удобная просушка мѣшковъ на кораблѣ можетъ быть производима при всякомъ вѣтрѣ и подѣ парусами.

Объяснивъ выгоды мѣшковъ, посмотримъ, какое количество воды можетъ быть доставлено за одинъ разъ гребными судами проэктированного мною комплекта, оставляя двойку при кораблѣ:

Барказъ. При погруженіи его на столько, чтобы бортъ отстоялъ отъ воды на одинъ футъ, водоизмѣщеніе его будетъ 1186 пудовъ.

Я полагаю, что барказъ, по наборной системѣ построенный, долженъ углубиться въ погруженіи состояніи 11 дюймъ, считая отъ шпунта, и по этому, вѣсъ кузова будетъ 170 —

Вѣсъ 20-ти человѣкъ экипажа, считая по 4 пуда 10 фунт. на каждого человѣка 85 —

Вѣсъ артиллеріи положимъ 30 —

— весель 18 —

— фока и бизани съ рангоутомъ 15 —

Итого: вѣсъ готоваго къ отправленію барказа. 318 пуд.

Вычтя это изъ общаго водоизмѣщенія, остается для груза 868 —

Что составитъ около 1157 ведръ воды. Раздѣливъ это на 12, получимъ число мѣшковъ, для сего потребныхъ, 96. Употребляя бочки, мы видѣли, что барказъ штатный не былъ въ состояніи брать больше 530 ведръ, или 627 ведрами меньше, нежели при употребленіи мѣшковъ.

Рабочій катеръ. Если бортъ отстоитъ отъ воды на 13 д., онъ имѣетъ водоизмѣщеніе 551 пудъ.

Четырнадцать весельный катеръ, построенный въ 1845 году въ С. Петербургѣ для Контръ-Адмирала Ахлестышева, оказался на вѣсахъ 88 пудовъ; по этому полагаю:

Вѣсъ кузова рабочаго катера 80 пуд.

— 15-ти человѣкъ 63 30ф.

— 14-ти весель 10 —

— 2-хъ мачтъ съ парусами	10 —
— артиллерія и ружей	25 —

Итого 188п.30ф.

Остается для груза 362 пуда, или для вѣса 482 ведеръ воды, требующихъ для вмѣщенія около 40 мѣшковъ.

Употребляя бочки, штатный рабочій катеръ привезъ бы только 110 ведеръ воды.

Капитанскій катеръ. Водозмѣщеніе его, имѣя бортъ отъ воды на 13 дюймовъ, будетъ 469 пуд.

Основываясь на вѣсѣ катеровъ главнаго командира Кронштатскаго порта и начальника его штаба, полагаю вѣсъ кузова 72 пуда.

Вѣсъ 15-ти человекъ экипажа 63 30ф.

— 14-ти веселъ 10—

— рангоута и парусовъ 10—

— артиллеріи 20—

175п. 30ф.

Остается для груза 294 пуда, или вѣсъ 392 ведеръ воды, требующихъ около 33 мѣшковъ.

Штатный катеръ доставляетъ въ бочкахъ, какъ видимъ, 110 ведеръ, или 282 ведра меньше.

Легкіе катера. При возвышеніи борта отъ воды на 13 д., водозмѣщеніе каждаго будетъ 330 п.

На вѣсахъ найденъ вѣсъ катера, принадлежащаго пароходу Смѣлый (длиною 30 ф.), 78 пуд.; и по атому полагаю, что:

Вѣсъ кузова проэктировааннаго легкаго катера. 65 п.

— 13-ти человекъ экипажа 55— 10ф.

— 12-ти веселъ 9—

— рангоута и двухъ парусовъ 8—

137п. 10ф.

Остается для груза 193 пуда, или 257 ведеръ воды, въ 22 мѣшкахъ.

Въ бочкахъ, штатный катеръ беретъ 100 ведеръ, или 157 ведрами меньше.

Вальботы. При возвышеніи борта отъ воды на 6 д., водозмѣщеніе будетъ 217 пуд.

Вѣсъ кузова.	35 п.
— 7-ми человекѣ	29—30ф.
— 6-ти веселъ	5—
— матчы съ парусомъ	2—
	<hr/> 71п.30ф.

Остается для груза 145 пуд., или для 193 ведръ воды, въ 16 мѣшкахъ.

Ялъ 6-ти весельный. При возвышеніи борта отъ воды на 13 д., водоизмѣщеніе будетъ. 144 пуда.

Положимъ, что вѣсъ кузова, экипажа, парусовъ и рангоута, одинаковъ съ вельботными, т. е. 72 п.

Остается для груза 72 пуда, или для 96 ведръ воды, въ 8 мѣшкахъ.

<i>Двойка.</i> Погруженная бортомъ отъ воды на 8 д., водоизмѣщеніе ея будетъ	106п.30ф.
Вѣсъ кузова	20 —
— 5-ти человекѣ	21 10.
— веселъ.	2 —
	<hr/> 43п.10ф.

Остается для груза 62 п., или слишкомъ для 82-хъ ведръ воды, въ 7-ми мѣшкахъ.

И такъ, если утромъ отправить на берегъ 28 мѣшковъ порожнихъ, то двойка, въ 4 рейса, могла бы доставить 328 ведръ воды; но положимъ только 200, или суточное количество, потребное для 80-ти пуш. корабля.

Разсмотримъ теперь, какое количество воды, сравнительно, было бы возможно доставить на корабль за одинъ разъ, если бы обстоятельства дозволили грузить всѣ эти суда до вышесказанной глубины.

Употребляя мѣшки:

Употребляя бочки:

Барказъ	1157	ведръ въ 96 мѣшкахъ	530	ведръ въ 16 бочк.
Рабочій кат.	482	— — 40 —	110	— — 2 — 14 ам.
Кап. катеръ	392	— — 33 —	110	— — 2 — 14 —
Оба легкихъ катера въ совокупности.	514	— — 44 —	200	— — 4 — 24 —
Два вельбота	386	— — 32 —	200	— — 4 — 24 —
Ялъ 6 весельн.	96	— — 8 —	50	— — 10 —
Итого . . .	3030	ведръ въ 283 мѣшкахъ; 1000	ведръ въ 24 бочк. и 66 ам.	

Положимъ одну четвертую часть цѣльнаго количества, или 757 ведеръ, на трату, происходящую отъ не догрузки судовъ, отъ погоды, течи и прочихъ обстоятельствъ: остается 2,273. ведра воды, доставленныхъ за одинъ разъ. Считая одну порцію въ $\frac{1}{8}$ ведра на сутки, этого стало бы слишкомъ на 11 сутокъ; а если полагать по два рейса въ день, и вычесть суточный расходъ 200 ведеръ, то прибавилось бы въ трюмѣ, въ теченіе одного дня, воды на 21 день.

Остается замѣтить, что для удобной погрузки, и чтобы ни въ какомъ случаѣ не затруднять управленіе гребными судами подъ веслами или парусами, и не помѣшать дѣйствию орудіями, надлежитъ дать мѣшкамъ такую величину, какой требуетъ образованіе самыхъ судовъ, высота гребныхъ банокъ отъ кильсона и прочія ихъ размѣренія, въ особенности для легкихъ, какъ то: вельботовъ, шестерки и двойки.

Очевидно, что если принять будетъ проэктированный мною комплектъ гребныхъ судовъ, то, сдѣлавъ однажды мѣшки удобныхъ размѣреній, и испытавъ ихъ на самомъ дѣлѣ, число и величина ихъ, для 80-ти пуш. корабля, останутся уже неизмѣнными.

Приисвокупимъ теперь общія замѣчанія объ употребленіи водоналивныхъ мѣшковъ.

1) Нынѣ сдѣланъ мною мѣшокъ, который, по величинѣ и обдѣлкѣ своей, можетъ быть годенъ къ употребленію.

Видъ его цилиндрической. Высота 3 фута; діам. 1 футъ 6 дюймовъ. Мѣшокъ сдѣланъ изъ двойной парусины. Наружная стѣна: изъ парусины № 1-й; внутренняя изъ № 8-й. Количество вмѣщаемой воды 12 ведеръ мѣрныхъ.

Парусина напитана резинчатымъ составомъ, подобно парусинѣ въ спасительныхъ буйкахъ, отпускаемыхъ на флотъ. Для надуванія мѣшка воздухомъ, имѣется мѣдная трубка, устроенная въ деревянной пробкѣ; трубка эта дѣйствуетъ хорошо.

Мѣшокъ, висѣвши на стропкахъ своихъ четверо еутокъ, налитый водою, не имѣлъ ни малѣйшей течи. *

2) Изъ слѣдующаго опыта, произведеннаго надъ новымъ спасительнымъ буйкомъ, напштапнымъ также резинчатымъ составомъ, можно заключить о времени, потребномъ для того, чтобы вывести изъ парусины запахъ этого состава.

Марта 5, въ 5 часовъ по полудни, надить была буюкъ водою, которая оставалась до 7 числа 10 часовъ утра, или 41 часъ; оказалось, что вода мутна и съ значительнымъ запахомъ.

Также вода осталась до 12 числа 10 часовъ вечера; она отдѣлалась мутнѣе, но запаха не увеличился. 12 числа, въ 10 часовъ вечера, перемѣнили воду, а 14 въ 10 часовъ утра, вода оказалась менѣе мутной, съ весьма незначительнымъ запахомъ. Буюкъ оставался порожнимъ по 15 число, до 7 часовъ утра. Въ это время надита была опять свѣжая вода, которая 16 числа въ 7 часовъ утра, была вовсе не мутна, и едва замѣченъ былъ запахъ. Вкусъ же воды, самый чистый.

3) Стоимость этого мѣшка слѣдующая:

Аршинъ парусины № 1-го, стоитъ въ казѣ 40 коп., а № 8-го, 20¹/₂ копѣекъ серебромъ.

На мѣшокъ употреб. парусины № 1-го, 6¹/₂ арш. 2 р. 60 к.

— — — — — № 8-го, 5³/₄ арш. 1 — 18 —

Стоимость парусины 3 — 78 —

За приготовленіе парусины и работу, заплачено 3 — 6 —

Стоимость готоваго мѣшка 6 — 78 к.

или 23 рубля 73 копейки ассигнаціями.

Выше мы видѣли, что проектированный комплектъ гребныхъ еудовъ доставитъ бы воды, за одинъ разъ, 3030 ведръ, и что на это потребно 253 мѣшка. Считая мѣшокъ въ 23 руб. 73 коп. ассигнаціями, всѣ мѣшки сто-

Ассигнаціями.

или бы 5993 р. 69 к.

* Всѣ мѣшка со стропками 10 фунтовъ.

Положимъ, что 3030 ведръ воды слѣдовало бы доставить на корабль въ пяти ведерныхъ анкерахъ, которые стоятъ въ казнѣ, каждый 7 руб. 61 коп. ассиг.: выйдетъ, что деревянная посуда для 3030 ведръ воды стоила бы. 4611 р. 66 к.

Слѣдовательно, разница будетъ на . . 1382 р. 03 к. т. е., посуда парусинная для 3030 ведръ, стоитъ 1382 руб. ассигнаціями дороже деревянной, потребной для такого же количества воды.

Дабы уровнять между собою цѣны этихъ двухъ родовъ посуды, пришлось бы заплатить за мѣшокъ по 5 руб. 50 коп. ассиг. меньше, нежели заплачено за образцовый, что весьма возможно, если бы наприиѣръ, сперва выучиться какъ варить составъ, и потомъ казенными средствами приступить къ дѣланію мѣшковъ, потому что количество состава, потребнаго для одного мѣшка, едва ли можетъ стоить 3 руб. 50 коп. на ассигнаціи.

Очевидно, что устроивши все это такимъ образомъ, можно бы въ теченіе весьма короткаго времени, въ каждомъ экипажѣ, выучить достаточное число нижнихъ чиновъ заготавливать подобные мѣшки, что гораздо легче, нежели приучить кого-нибудь къ купорному мастерству. Посредствомъ же незначительнаго годоваго ремонта, выдаваемого командирамъ судовъ, мѣшки на каждомъ суднѣ безъ затрудненія можно бы было содержать во всеобщей исправности. Починивать эти мѣшки въ казармахъ зимою, или дѣлать новые, не труднѣе чѣмъ обмундировывать экипажъ; и отъ этого значительно уменьшилось бы число рабочихъ въ купорной, — теперь необходимое. Также очевидно, что чѣмъ больше заплатокъ на мѣшкѣ, тѣмъ становится онъ крѣпче.

4) Мы видѣли, что гребныя суда, мною проэктированныя, за одинъ разъ могутъ доставить воды 3030 ведръ; но положимъ, что погода постоянно стоитъ свѣжая и не дозволяетъ погрузить суда бортами отъ воды на 13-ть

дюймовъ: въ такихъ случаяхъ, я бы также снабдилъ каждое гребное судно вышесказаннымъ числомъ мѣшковъ, но съ тѣмъ однако, чтобы, наливши водою, погрузить ихъ на суда сколько позволяютъ обстоятельства, а остальные взять на буксиръ. Очевидно, что если погода на пути смягчится, то слѣдуетъ буксиръ уменьшать, то есть: брать мѣшки съ бакштова въ шлюпку—и обратно.—Если же пришлось бы бросить весь буксиръ, то мѣшки, соединенные между собою могутъ безопасно отставаться на ба-ластинѣ, даже при большомъ волненіи, что весьма сомнительно съ бочками.

5) Мѣшокъ, наполненный водою, плаваетъ наровнѣ съ поверхностію воды. Наливъ же въ мѣшокъ, вмѣсто 12 ведръ, только 11, онъ значительно поднимется изъ воды, и становится довольно удобнымъ для буксированія.—Слѣдовательно, при хорошей погодѣ, можно съ гребными судами, кромѣ груза, еще буксировать большое число мѣшковъ съ водою, на примѣръ столько мѣшковъ, сколько имѣетъ каждое судно вѣселъ. И такъ, у барказа было бы на буксиръ 20 мѣшковъ; у рабочаго катера 16; у капитанскаго катера 16; у cadaго изъ легкихъ катеровъ по 12-ти; у cadaго вельбота по 6-ти и у шестерки 6, и того 94 мѣшка съ 11 ведрами въ каждомъ, или еще 1034 ведра сверхъ 2873, т. е. всего въ судахъ и на буксирѣ 3907 ведръ; чего, считая 200 ведръ въ сутки, стало бы на 19 дней.

Трата, положенная выше, при испытаніи образцоваго мѣшка, оказывается слишкомъ великою, потому что, на самомъ дѣлѣ, образцовый мѣшокъ висѣлъ 14 дней съ водою безъ всякой течи, и потому «трату, происходящую отъ течи», не слѣдуетъ брать въ расчетъ. Вѣрнѣе будетъ, если изъ двухъ вельботовъ и шестерки въ совокупности снять грузу 157 ведръ или 13 мѣшковъ, вѣсомъ 17 пудовъ, для ихъ облегченія—и тогда, воды, доставляемой въ одинъ разъ, будетъ болѣе 2873 ведръ, которые, считая по 200 ведръ въ сутки, достаточны слишкомъ на 14 дней. Вѣсъ порожней бочки средней руки въ 35 мѣрныхъ ведеръ, 6 пуд. 11 ф. или 256 фунтовъ; порожній сухой мѣшокъ вѣситъ

10 фунтовъ; поэтому 25 мѣшковъ, вмѣщающихъ 300 ведръ воды, равняются вѣсу деревянной посуды, вмѣщающей не болѣе 35 ведръ,—то есть: мѣшки въ 10 разъ легче деревянной посуды, потребной для равнаго количества воды.

6) Въ Маѣ 1848 года, я получилъ предписаніе сдѣлать для опыта 100 мѣшковъ.—Размѣренія ихъ тѣже, какъ и въ образцовомъ мѣшкѣ.—Всѣ швы покрыты снаружи узенькими полосками изъ парусины № 8: это сдѣлано для лучшаго сбереженія мѣшковъ, потому что теперь стоитъ только наблюдать за исправностію наружныхъ полосокъ и не допускать ихъ перетираться, что гораздо легче, чѣмъ наблюдать за каждою ниткою въ швахъ. — Когда же полоска получила поврежденіе, слѣдуетъ мѣшокъ просушить и потомъ, сверху протертаго мѣста, приклеить новой кусокъ изъ такой же парусины. Мѣшки эти изготовлены были къ началу Іюля и переданы для испытаній на пароходъ Камчатка.—Чтобы доказать удобства починки такихъ мѣшковъ, сдѣланы были въ образцовомъ мѣшкѣ нарочно два прорѣза въ противоположныхъ мѣстахъ; одна заплатка была пришита и смазана составомъ, другая же просто приклеена этимъ же составомъ—и ни въ одной изъ нихъ не имѣется ни малѣйшаго и признака течы.

7) По окончаніи употребленія мѣшковъ, слѣдуетъ ихъ освободить отъ стропокъ, которыхъ никогда не надѣвать до новой потребности въ мѣшкахъ. Строчки надобно сушить отдѣльно отъ мѣшковъ. Мѣшки же слѣдуетъ вѣшать для просушки горломъ внизъ, дабы и послѣдняя капля воды могла изъ нихъ вытечь. Я полагаю, что строчки надобно отдѣлять отъ мѣшковъ для того, чтобы они трепаніемъ объ парусину не могли повредить ее во время просушки мѣшковъ, и наконецъ для того, чтобы мѣшки занимали менѣе мѣста тамъ, гдѣ назначено ихъ хранить въ суднѣ. Для удобнаго же развѣшиванія мѣшковъ горломъ внизъ, слѣдуетъ на срединѣ дна имѣть парусинное ушко,

подобное тому, какое бываетъ у спасительныхъ буйковъ, отпускаемыхъ на суда.

8) На эскадрѣ, блокирующей какой-нибудь портъ, мѣшки могутъ приносить большую пользу. Пароходъ съ десантными своими ботами, будучи снабженъ мѣшками съ кораблей, можетъ доставить за одинъ разъ большое количество воды, а именно такое, какое позволить его водоизмѣщеніе, потому что о помѣщеніи, и при наитавливаніи мѣшковъ, не нужно заботиться и онѣ могутъ лежать по всюду на шканцахъ; даже могутъ быть подвѣшены снаружи парохода на собственныхъ своихъ стропкахъ; могутъ стоять въ палубахъ и по каютамъ, и входить въ угольные ямы, сквозь ихъ круглые люки. Притомъ же корабль, наливши свой трюмъ, можетъ 253 свои мѣшка еще разъ наполнить, удобно размѣщая ихъ по всѣмъ палубамъ и увеличивая, такимъ образомъ, запасъ свой еще на 11 дней.—Что пароходамъ, на значительномъ разстояніи отъ эскадры, нельзя доставлять большого количества воды въ бочкахъ,—это не требуетъ объясненія.

9) Мѣшки могутъ служить съ выгодною даже на Кронштатскомъ рейдѣ:—трюмъ на кораблѣ бываетъ налитъ свѣжею водою, еще съ ранней весны; стоянка же на большомъ рейдѣ продолжается иногда весьма долго и часто случается, что при W вѣтрѣ воду изъ-за борта употреблять не здорово; доставать же ее изъ трюма значить уменьшать морской свой запасъ. Въ такомъ разѣ ничего не можетъ быть удобнѣе, какъ отправлять каждый вечеръ одинъ изъ легкихъ даже катеровъ съ 22 мѣшками на Восточный фарватеръ за прѣсною водою, которой онъ можетъ взять 257 ведръ,—или болѣе чѣмъ на сутки.—Въ двухъ же бочкахъ и 12 анкерахъ, онъ бы взялъ не болѣе 100 ведръ.

10) Въ бурное время года, и въ заливахъ, съ гористыми берегами, гдѣ часто налетаютъ внезапные шквалы съ неимоверною силою, какъ напримѣръ: въ Греческомъ Архипелагѣ или Босфорѣ,—необходимость часто заставляетъ форсировать парусами на гребныхъ судахъ, что,

особенно въ ночное время, весьма опасно, такъ что, не взирая ни на какое искусство, часто нельзя избѣжать несчастія. При подобныхъ обстоятельствахъ, мѣшки могли бы служить съ пользою: привязавъ ихъ, надутые воздухомъ, по два или по три, смотря по величинѣ шлюпки, снаружи вдоль по борту, и на одну треть діаметра мѣшка выше привальнаго бруса, они въ состояніи были бы не допустить шлюпки опрокинуться или черпнуть мгновенно бортомъ.—Такъ какъ стропки прилегаютъ къ мѣшкамъ довольно ровно, когда они надуты воздухомъ,—то привязавъ мѣшки за стропки изъ-путра шлюпки, легко удерживать ихъ въ желаемомъ горизонтальномъ положеніи, если для сего въ разстояніи 12 д. отъ верхней кромки привальнаго бруса, съ каждой стороны снаружи имѣть по 4 или 6 небольшихъ желѣзныхъ колецъ въ надлежащемъ жеждѣ собою разстояніи; кольца эти помѣщать ничему не могутъ,

11) Когда гребные суда опрокидываются, или черпаютъ бортомъ мгновенно, наполняясь водою, то часто весьма скоро опускаются на дно, и это происходитъ единственно отъ тяжести чугуннаго баласта. Подобные случаи бывали неоднократно во время пребыванія нашей эскадры въ Греціи и при блокадѣ Дарданелъ. Если же эти несчастія случатся на большой глубинѣ и при сильномъ теченіи, то бываетъ весьма трудно доставать шлюпку со дна, какъ на примѣръ случилось на островѣ Поросѣ, когда опрокинулся 12 весельный катеръ съ корабля Фершампенуазъ; также въ Босфорѣ, когда съ фрегата Кн. Ловичъ, барказъ, черпнувъ бортомъ, опустился на дно.

Для предохраненія отъ подобныхъ несчастныхъ случаевъ, я опять предлагаю употребленіе мѣшковыхъ слѣдующимъ образомъ:

Рабочему катеру проектированнаго мною комплекта достаточно подъ парусами носить 24 пуда баласта; на немъ 16 весель или столько же гребцовъ и одинъ рулевой. Положимъ, что онъ отправляется съ тремя пассажи-

рами, т. е. всего съ двадцатью человѣками. Въсто чугунаго баласта, я бы употребилъ три мѣшка, наполненные соленою водою, вѣсомъ въ совокупности 27 пудъ; но дабы въ случаѣ несчастія, сохранить въ нихъ достаточно пловучести, не налилъ бы въ каждый болѣе $10\frac{1}{2}$ или 11 ведръ воды. Выше сего было уже упомянуто, что мѣшокъ, надутый воздухомъ, имѣетъ водонизмѣщенія 8 пуд. 30 фун.; слѣдовательно, онъ въ состояніи поддерживать сверхъ воды 2 человѣкъ: поэтому, я бы снабдилъ катеръ для каждыхъ двухъ человѣкъ однимъ мѣшкомъ, или всего 10 мѣшками, надутыми воздухомъ, прибавивъ къ нимъ еще нѣсколько ведеръ для отливанія воды. Мѣшки надлежало бы привязать подъ гребными банками вдоль по борту по ровному числу на стору, гдѣ они ни чему помѣшать не могутъ. Такимъ образомъ снабженный катеръ, еслибъ даже и наполнился водою, не можетъ уже опуститься на дно; и если волненіемъ не смоетъ кого-нибудь изъ гребцовъ за бортъ, то я не предвижу возможности какого-нибудь особеннаго несчастія, или даже необходимости опорожниванія катера отъ его водянаго баласту.

12) Мнѣ кажется, что въ береговыхъ экспедиціяхъ, подобные мѣшки могли бы также служить съ особенною пользою, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ употребляются верблюды: въ нихъ можетъ быть перевозимо большое количество воды, и опорожняемые по мѣрѣ надобности, они бы не могли обременять собою при сбереженіи.

При переправѣ чрезъ рѣку незначительнаго количества войска или провіанта, 100 мѣшковъ (вѣсомъ въ совокупности около 26 пудовъ, и изъ которыхъ каждый, надутый воздухомъ, въ состояніи поднять 8 пуд. 30 фун. или въ совокупности 800 пуд.), соединенныхъ въ родѣ нонтона, могли бы служить съ пользою. По окончаніи же переправы, тѣже самые мѣшки, наполненные прѣсною водою, опять послужили бы для прежняго своего назначенія.

Для содержанія мѣшковъ въ исправности въ сух опутной экспедиціи, понадобится въ запасъ не много парусины, и для ста мѣшковъ, полъ-пуда состава, который во всякомъ случаѣ удобнѣе брать въ походъ въ желѣзныхъ банкахъ, уже надлежащимъ образомъ разведенный.

13) 3-я дивизія, подѣ начальствомъ контръ-адмирала Епанчина, находясь весьма долгое время въ 1848 году въ Кеге-бухтѣ, испытывала всевозможныя затрудненія, происходившія отъ обыкновеннаго способа наливать водою, то есть: бочками, посредствомъ штатныхъ гребныхъ судовъ. Кажется даже, что и способъ этотъ не былъ употребляемъ, а воду для дивизіи доставляли изъ Драгэ въ водоналивномъ Датскомъ ботѣ, котораго приводилъ на буксирѣ пароходъ Смѣлый (въ 400 силъ). Ботъ этотъ былъ въ состояніи брать 6000 ведръ воды, изъ коихъ сдавать онъ могъ только 4000 ведръ, а остальные 2000 ведръ необходимы ему были для баласта на обратный путь. Положимъ, что у адмирала было 9 кораблей и 3 фрегата, и что для первыхъ потребно въ сутки 200 ведръ, а для каждаго фрегата не болѣе 100 ведръ, или всего въ сутки 2100 ведръ воды; по этому очевидно, что при такихъ большихъ денежныхъ издержкахъ, и съ такою потерею времени могли доставлять воду изъ столь отдаленнаго мѣста только на двое сутокъ. Надобно еще прибавить, что и такое средство не всегда можетъ быть вѣрно потому именно, что воду слѣдуетъ качать въ корабль посредствомъ форсированной помпы, а это совершенно зависитъ отъ состоянія погоды, и во время большаго волненія, боту невозможно стоять у борта корабля. Стоимость же одного угля, потребнаго на одинъ рейсъ изъ Кеге-бухты до Драгэ и обратно для парохода такихъ силъ, какъ Смѣлый, простирается до 800 руб. ассиг.,—изъ чего видно, что каждое ведро воды, кромѣ работы, обошлось въ 20 коп. мѣди; количество же воды, доставленное ботомъ, помѣстилось бы въ 333 мѣшкахъ, т. е. въ комплектъ мѣшковъ для одного линейнаго корабля, съ добавкою 80 мѣшковъ

съ другаго. Что могъ бы пароходъ сдѣлать, еслибъ на всѣхъ корабляхъ имѣлись мѣшки, объ этомъ уже говорено; несмотря на то, мы сдѣлаемъ еще нѣсколько поясненій.

Положимъ, что было 9 кораблей и у каждого по 253 мѣшка, какъ уже сказано (хотя не вижу причины, почему не имѣть бы въ запасъ еще 100), положимъ, что у каждого изъ 3 фрегатовъ этой эскадры было по 100 мѣшковъ, и того на всей эскадрѣ, кромѣ парохода, будетъ 2577 мѣшковъ, въ кои вмѣщалось бы воды 31524 ведра. Мѣшокъ съ водою, какъ мы видѣли, вѣситъ 9 пуд.; по этому, все количество воды вѣсило бы 23193 пуда или 386 тонновъ. Изъ этого пароходъ могъ бы взять 10,000 пудовъ, а остальные 13193 пуда, или 219 тонновъ, можно было бы погрузить на двухъ купеческихъ ботахъ, каждый около 100 тонновъ; такого количества воды стало бы на 14 сутокъ всей дивизіи. Очевидно, что, при самой крѣпкой погодѣ, всегда будетъ возможность выгрузить пароходъ, также какъ и ботъ. Для этого ботъ броситъ свой якорь подъ кормою линейнаго корабля, отъ котораго онъ, стоя по вѣтру, можетъ въ помощь своему якорю получить кабельтовъ, и слѣдовательно сохраненіе бота на своемъ мѣстѣ не подлежитъ сомнѣнію. Тогда уже легко подать на ботъ тросъ и оттяжку, посредствомъ конихъ, бросаемые съ бота въ воду мѣшки, легко могутъ быть подняты на корабль. Еслижъ крѣпкій вѣтръ и продолжится, то всё-таки будетъ возможность доставить порожніе мѣшки на ботъ слѣдующимъ образомъ: надуи мѣшковъ 10 воздухомъ; соедини ихъ между собою; привяжи къ нимъ такое число порожнихъ, не надутыхъ мѣшковъ, сколько водоизмѣщеніе первыхъ позволить; отдѣли все это отъ шкафута таями подъ нокъ бегинь или грота-реи, и вытрави мѣшки по вѣтру къ боту. Съ бота, должно отдѣлать ихъ отъ воды по возможности, на столько, чтобы можно было снять одни порожніе мѣшки, а плотъ или понтонъ изъ надутыхъ воздухомъ послужить опять для доставки остальнаго количества мѣшковъ на

богъ. И такъ, мы видѣли, что и погода, которая такъ часто мѣшаетъ успѣху нашихъ предпріятій въ морской службѣ, едва ли въ состояніи, при надлежащей осторожности, прекратить наливку воды посредствомъ проэктированныхъ мѣшковъ.

14) Заказывая мѣшки съ подряда, отнюдь не слѣдуетъ упускать изъ виду возможности употреблять ихъ вмѣсто спасительныхъ бочекъ; для этого необходимо, при приѣмѣ, подвергать ихъ слѣдующему испытанію: въ теплотѣ 12° надуть мѣшокъ воздухомъ; потомъ продержать его около одного часа въ теплотѣ 30°; послѣ того наложить на него около 9 пудовъ вѣсу, и если, по прошествіи одного часа времени, въ этой температурѣ, онъ не пропуститъ воздуху, тогда можно его принять; и такъ какъ почти невозможно найти у мѣшка мѣсто, гдѣ проходитъ воздухъ, то и ослабѣвшихъ мѣшковъ принимать не слѣдуетъ.

15) По моему мнѣнію, первый заказъ мѣшковъ надлежитъ сдѣлать съ подряда, числомъ около 1500 штукъ; но конечно, со временемъ полезнѣе будетъ изготовлять ихъ во всѣхъ экипажахъ, и чтобы для этого заблаговременно выучить нѣсколько способныхъ нижнихъ чиновъ, я предлагаю слѣдующее средство: обязать подрядчика, чтобы онъ, при изготовленіи условленнаго числа мѣшковъ (положимъ 1500), выучилъ бы 15 человекъ казенныхъ, съ тѣмъ, что бы они, въ теченіи этого времени, работали у него безъ платы. Разпространяться нечего о числѣ мѣшковъ, которое сдѣлано будетъ ежегодно въ экипажахъ, изъ одной экономической парусины, если взять во вниманіе, что изъ 10 пудовъ скипидару и одного пуда резиластику, стоящихъ въ совокупности 60 руб. серебр., можно сдѣлать вновь около 60 мѣшковъ. Также весьма вѣроятно, что, удостоенный въ негодность марсель, брезонтъ или лисель могутъ годиться на сдѣланіе мѣшковъ; въ особенности, если они будутъ безъ шва, на подобіе сдѣланнаго мною недавно, потому что для этого надобно только отрѣзать изъ

каждаго полотна старой парусины одиѣ кромки, гдѣ находились прежніе швы.

16) Нензлишніе также упомянуть о небольшомъ пространствѣ, занимаемомъ мѣшками: 40 штукъ, напримѣръ, порожнихъ сухихъ мѣшковъ, помѣщаются въ пространство, занимаемое одной бочкою большой руки, то есть, парусинная посуда для 480 ведръ занимаетъ, въ порожнемъ состояніи, тоже самое мѣсто, какое потребно для деревянной посуды, вмѣщающей не болѣе 60 ведръ воды,

Контръ-Адмиралъ **ФОНЪ-ШАНЦЪ**.

—

ГОНКА СУДОВЪ

ИМПЕРАТОРСКАГО

С. ПЕТЕРБУРГСКАГО ЯХТЪ-КЛУБА.

—

12-го текущаго Юня происходила гонка тендеровъ Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ-Клуба, для коей Почетнымъ Предсѣдателемъ Клуба, Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Константиномъ Николаевичемъ, пожалованъ въ призъ турій рогъ, обдѣланный, въ старинномъ русскомъ вкусѣ, въ серебро съ позолотою и камнями.

Для гонки сей записаны были слѣдующіе тендера:

Переида, Лейтенанта Атрыганьева.

Варягъ, Князя Голицына.

Сафиръ, Графовъ Апраксиныхъ.

Джѣауръ, Дворянина Берда.

Ястребъ, Графа Толстаго.

И Чайка, Графовъ Бобринскихъ.

Мѣсто, откуда начиналось состязаніе, избрано въ сѣверной Кронштадтской бухтѣ, на меридіанѣ W возвышенности горы Пухтола, т. е. 38' долготы къ W отъ С. Петербургскаго меридіана. Здѣсь, для задержки яхтъ передъ гонкою, положено было шесть бочекъ съ номерами, въ разстояніи 75 сажень другъ отъ друга.

Для означенія пространства гонки, назначены маячными судами: транспорты Тверь и Пинега и люгеръ Стрѣльна, избранный, на время гонки, адмиральскимъ судномъ. Маячныя суда расположены были къ W отъ сборнаго мѣста яхтъ, въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Люгеръ Стрѣльна, въ $2\frac{3}{4}$ мили отъ Толбухина маяка на NW $\frac{1}{2}$ W, и отъ мѣста, гдѣ стояли яхты передъ гонкою, въ 6 миляхъ.

2) Транспортъ Пинега и Тверь опредѣляли, съ двухъ сторонъ, W оконечность пространства гонки. Первый изъ нихъ находился въ 8 миляхъ отъ люгера Стрѣльна на SW 81°, а послѣдній: отъ транспорта Пинега въ 4 миляхъ на N, и отъ люгера Стрѣльна въ 8 миляхъ, на NW 70°.

Такимъ образомъ, маячныя суда положеніемъ своимъ образовали треугольникъ, окружность коего составляла 20 миль; присоединяя же сюда 6 миль отъ сборнаго мѣста яхтъ до люгера Стрѣльна, все пространство гонки заключало въ себѣ 26 италіанскихъ миль.

По жребію, брошенному въ общемъ собраніи 5-го Іюня, тендера, участвующіе въ гонкѣ, стали на сборномъ мѣстѣ, въ слѣдующемъ порядкѣ, считая отъ N къ S: Ястребъ, Джіауръ, Сафиръ, Варягъ, Неренда и Чайка.

Коммисія, учрежденная для гонки судовъ, прибыла къ люгеру Стрѣльна, на пароходѣ Геркулесъ, въ $8\frac{1}{2}$ часовъ утра. Въ это время, по приказанію находившагося на пароходѣ, судьи гонки, генералъ-адъютанта Графа Гейдена, сдѣланъ былъ сигналъ: «всѣмъ маячнымъ судамъ иллюминоваться.» Люгеръ Стрѣльна репетовалъ сигналъ.

Затѣмъ Коммисія отправилась на О, къ сборному мѣсту для гонокъ, куда прибывъ въ $9\frac{1}{2}$ часовъ, нашла уже

всѣ яхты, участвовавшія въ состязаніи, на своихъ мѣстахъ.

Въ 10 часовъ, по первой пушкѣ съ Геркулеса, яхты, записанныя для состязанія, подняли позывные вымпела свои, въ замѣнъ обыкновенныхъ стеньговыхъ флаговъ Общества.

Въ 10¹/₂ часовъ, при второмъ пушечномъ выстрѣлѣ съ Геркулеса, румбоекъ сигналомъ S означено было направление, въ которомъ должна начаться гонка, и другимъ сигналомъ O, румбъ, на которомъ яхты, обойдя S и N маячныя суда и прибывъ къ адмиральскому судну, должны окончить гонку.

По спускѣ этихъ сигналовъ, яхты начали отдавать паруса.

Въ 11 часовъ, по третьей пушкѣ, всѣ яхты отдали перлини, на которыхъ задерживались и приступили къ состязанію. Вѣтръ былъ отъ NW.

Появлъ того Коммисія отправилась къ лагеру Стрѣльна, на который пересѣлъ судья гонки, графъ Гейденъ, и поднялъ на немъ адмиральскій флагъ Общества.

Въ 11^ч 41' 30" яхта Варягъ первая прошла траверсъ адмиральскаго судна, а прочія суда, одно за другимъ, минавали его въ слѣдующемъ порядкѣ:

Нереида, въ 11^ч 45'.

Сафиръ, въ 11^ч 48' 30".

Джіауръ, въ 11^ч 50'.

Ястребъ, въ 11^ч 52' 30". *

И *Чайка*, прошедшая адмиральское судно въ 11^ч 56'.

Въ 12^ч 20' вѣтръ началъ отходить отъ N къ W и сильнымъ порывомъ его сломало стеньгу тендера Варягъ.

Въ 1 часъ тендеръ Чайка спустил свой вымпелъ и тѣмъ отказался отъ продолженія гонки.

Первое (S) маячное судно (транспор. Пингеа) обогнули: Варягъ въ 1^ч, 16', 20".

* Тендеръ сей прошелъ адмиральское судно съ внутренней стороны пространства гонки и тѣмъ потерялъ право соискательства на призъ.

Нереида	— 1 ^ч , 32', —
Джіауръ	— 1 ^ч , 39', 30".
Сафиръ	— 1 ^ч , 43', —
Ястребъ	— 1 ^ч , 51', 25".

Въ 1^ч, 55' Варягъ обогнулъ второе (N) маячное судно: (транспор. Тверь), а прочія суда прошли его:

Джіауръ	въ 2 ^ч , 23'.
Сафиръ	— 2 ^ч , 24', 30".
Ястребъ	— 2 ^ч , 37', 20".

При обходѣ этого судна, на яхту Нереида налетѣлъ сильный шквалъ, отъ NW съ дождемъ и градомъ. Яхту положило мгновенно на бокъ; вода едва не достигала люковъ. Въ моментъ удара, руль положенъ на бортъ подъ вѣтеръ и въ тоже время отданы кливеръ-фалъ, топсель-фалъ, фокъ-фалъ и гафель-гордель. Черезъ четыре минуты вѣтеръ зашелъ на два румба и сдѣлался очень тихъ. Постановка отяжелѣвшихъ мокрыхъ парусовъ требовала значительнаго времени; это обстоятельство и стихнувшій вѣтеръ, были поводомъ, что Нереида отложила намѣреніе продолжать гонку и начала спускаться къ адмиральскому судну подъ малыми парусами.

Шквалъ, выдержанный тендеромъ Нереида, миновалъ всѣ яхты, слѣдовавшія близъ него.

Въ то время, когда измѣнившійся вѣтеръ началъ стихать, Варягъ подходилъ къ адмиральскому судну и едва подвигался впередъ.

За всѣмъ тѣмъ, несмотря на неблагопріятную перемѣну вѣтра и потерю стеньги, Варягъ прибылъ къ люгеру Стрѣльна, на румбъ О, въ 3^ч, 27', 15", совершивъ весь обходъ въ 4^ч 27' 15".

Послѣ него къ адмиральскому судну прибыли:

Сафиръ въ 3^ч, 54', 24".

Джіауръ въ 3^ч, 54', 36".

Обходъ маячныхъ судовъ совершенъ ими:

Тендеромъ Сафиръ въ 4^ч 54' 24".

— Джіауръ въ 4^ч 54' 36".

Съ 1½12-го часа и до самаго окончанія гонки, вѣтеръ

безпрерывно измѣнялся. При началѣ состязанія онъ былъ NW, потомъ сдѣлался NNW; далѣе, въ 1 часу NW, W, снова NW и W; во 2-мъ часу NW, NWiW, NNW и подъ конецъ гонки тихій NW.

По прибытіи яхтъ къ адмиральскому судну, судья гонки, генералъ-адъютантъ Графъ Гейденъ, присоединился къ Комисіи и затѣмъ приступлено къ совѣщанію о послѣдствіяхъ состязанія.

По соображенію прихода яхтъ къ адмиральскому судну съ тѣмъ временемъ, какое тендеръ Варягъ обязанъ былъ дать яхтамъ Сафиръ и Джіауръ, за преимущественное количество тоннъ своихъ, оказалось, что Варягъ, обязанный предоставить впередъ Джіауру 14' 31" и Сафиру 8' 14", за вычетомъ этой разности, прибылъ къ адмиральскому судну: ранѣе Джіаура 12' и 50" и ранѣе Сафира 18' 55". *

Пожалованный Его Императорскимъ Высочествомъ призь единогласно присужденъ былъ Варягу и вслѣдъ за тѣмъ, при пушечномъ выстрѣлѣ, поднять позывной вымпелъ Варяга, объявлявшій о выигранномъ имъ призь.

А. КУЗЬМИЧЪ.

* Въ Общемъ Собраніи яхтъ-клуба 17 Октября 1848 года утверждены, въ видѣ опыта, для производства гонокъ 1849 года, слѣдующія правила:

А. Преимущества въ расчетѣ времени между тендерами отъ 105 и между шкунами отъ 140 тоннъ и выше сего количества никакого не имѣть.

В. Затѣмъ яхты сей категоріи даютъ меньшимъ, на всякую миллю, по полъ-секунды впередъ, съ каждаго тонна разности между ихъ вмѣстительностію и вышеприведеннымъ нормальнымъ числомъ, определеннымъ для тендеровъ въ 105 и для шкуновъ въ 140 тоннъ.

С. Собственно между яхтами, имѣющими менѣе означеннаго числа тоннъ, большія изъ нихъ даютъ меньшимъ, также по полъ-секунды впередъ на миллю, съ каждою тонна преимущественной вмѣстительности.

На этомъ основаніи, при настоящей гонкѣ, тендеръ Нерейда и Варягъ не давали другъ другу никакого преимущества за разницу въ тоннахъ,—прочимъ же яхтамъ предоставляли на все пространство гонки:

Сафиру 8' 14".

Джіауру 14' 31".

Чайкѣ 14' 57".

Ястребу 15' 36".

С М Ъ С Ь.

Архангельскъ. 10 Мая, въ здѣшнемъ Адмиралтействѣ, въ присутствіи Г. Главнаго Командира порта и прочаго начальства, спущенъ на воду вновь построенной 74 пуш. корабль *Сисой Великій*, заложенный 8 Мая 1848 года. Это одинъ изъ раннихъ спусковъ въ Архангельскѣ, которые обыкновенно бывають въ послѣднихъ числахъ Мая. Въ послѣднее время раньше сего спущены были корабли: *Ингермаландъ* 2 Мая 1844 года, и *Память Азова* 29 Апрѣля 1848 года. По спускѣ на воду, *Сисой Великій* съѣлъ кормою 15 ф. 3 д. и носомъ 11 ф. 5½ д., переломъ оказался 15¼ д. Въ Архангельскихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ сказано слѣдующее:

«Вскрытіе рѣки у насъ бываетъ не однодневно, какъ случается въ другихъ мѣстахъ. Такъ, въ нынѣшнемъ году, Двина тронулась 26-го Апрѣля и до 3-го Мая, въ продолженіе недѣли, прервано было всякое сообщеніе чрезъ рѣку. При вскрытіи самое большое возвышеніе воды въ Соломбальскомъ селеніи замѣчено—2-го Мая въ 3 часа утра—безмала, 10 футовъ. Вскорѣ послѣ того вода быстро упала, такъ что 5-го Мая стояла уже на 3½ футахъ; теченіе также значительно ослабѣло,—и ничто не обѣщало уже болѣе возвышенія воды. За слѣдующимъ послѣ того новолуніемъ (10 Мая), когда воды морскаго прилива возвышаются наиболѣе, назначенъ въ здѣшнемъ Адмиралтействѣ спускъ 74-хъ пуш. корабля «*Сисой Великій*».

«Новый корабль, заложенный 8-го Мая прошлаго 1848 года, построенъ ровно въ годъ. Строенъ по тому же чертежу и по той же системѣ крѣпленія, какъ и построенные предъ нимъ съ 1842 года пять линейныхъ кораблей, и въ томъ же крытомъ элентѣ. Особенно важныхъ измѣ-

неній и улучшеній на новомъ кораблѣ не произведено: таже прочность и чистота отдѣлки, какою отличались всегда и прежде построенные здѣсь корабли, видна во всѣхъ частяхъ и на новомъ кораблѣ. Онъ снабженъ, какъ и построенный предъ нимъ „Память Азова“, цѣпными канатами, доставленными въ прошломъ году изъ Англіи, и полнымъ числомъ выдѣланныхъ у насъ, желѣзныхъ ящиковъ, для запаса прѣсной воды. Относительно улучшеній, должно замѣтить, что въ числѣ корабельныхъ гребныхъ судовъ, нѣкоторыя построены по новымъ чертежамъ; съ цѣлю вѣрнѣе и лучше выгребать на сильномъ волненіи. Кормовая часть въ верхней палубѣ не занята, какъ всегда бывало, офицерскою каютъ-компаніею: тутъ не будетъ никакихъ перегородокъ, — и отъ того верхняя палуба, также какъ и нижняя, будетъ представлять всегда чистую и открытую батарею. При наружномъ обозрѣніи замѣтимъ, что нижняя часть водорѣза нѣсколько заострена; на кормѣ же имя корабля надписано нашими церковно-славянскими буквами, — что по имени Святого, какое дано кораблю, весьма прилично и отчасти ново. Военное вооруженіе будетъ состоять изъ 68 пушекъ и корронадъ 36-ти и 24-хъ фунтов. калибра, четырехъ бомбическихъ орудій — по два на сторонѣ — для 2-хъ пудовыхъ бомбъ въ нижнемъ декѣ, и для двухъ единороговъ пудоваго калибра въ верхнемъ.

«Корабль построенъ Корабельнымъ Инженеромъ Подполковникомъ Загуляевымъ. Командующій кораблемъ и 13-мъ Флотскимъ Экипажемъ Капитанъ 2-го ранга Кузнецовъ 2-й. *Сисой Великій* спущенъ въ 6 часовъ вечера при весьма свѣжемъ и порывистомъ С.З. вѣтрѣ. Въ моментъ спуска, вода, нагнанная вѣтромъ, стояла на 3-футахъ 4-хъ дюймахъ выше обыкновенной, — что отчасти способствовало спуску; но въ то же время — вѣтеръ препятствовалъ поворотиться по теченію, такъ что корабль стоялъ между вѣтромъ и теченіемъ, доколѣ не начали подтягиваться къ кранамъ, гдѣ должно ставить мачты.

«По прибытіи Г. Главнаго Командира, Вице-Адмирала

Мериза де-Траверсе, корабль спущенъ быстро и совершенно благополучно. Спускъ удостоили своимъ вниманіемъ Г.г. Гражданскій Губернаторъ В. Ф. Фрибесъ и Комендантъ города А. А. Скалонъ.

«Толпы народа пестрѣли на пристаняхъ по обѣ стороны корабля, и даже за Адмиралтействомъ берегъ гавани былъ покрытъ множествомъ народа, не смотря на сильный вѣтръ и холодную погоду.

«Въ томъ же крытомъ эдептѣ будетъ покортъ заложенъ корабль *Бородино*. Онъ долженъ быть построенъ также въ продолженіи года.»

— 16-го Мая пришелъ къ здѣшнему порту первый корабль, Феря, Пруссій изъ Дублина, съ балластомъ; адресованъ Г.г. Вильгельму Бранту съ сыновьями: за сѣмъ до 22-го числа кораблей въ приходѣ не было, а съ этого числа стали они приходить ежедневно, и теперь 26-го Мая находится ихъ въ гавани до 50 кораблей, — нѣкоторые съ грузомъ обыкновенно привозимыхъ сюда товаровъ. Отпуска таваровъ за границу по 22-го Мая еще небыло. Замѣчательно, что въ нынѣшнюю весну сплавленъ по Вазѣ, кромѣ плотовъ, одинъ полубарокъ, чего не бывало уже, по крайней мѣрѣ, лѣтъ пятьдесятъ. А вотъ новость. На прошедшей неделе открыто у насъ пароходное сообщеніе съ Соловецкимъ Монастыремъ. Пароходъ г.г. Брантовъ, «*Подвижъ*», отправленный туда 20-го, возвратился 24-го числа, пробывъ двое сутокъ въ Монастырѣ съ богомольцами. Завтра отправляется онъ туда во второй разъ. — *Арх. Губ. Вѣд.*

Яхта Оріанда. Прошлогодня гостя наша, получившая призъ на гонкѣ судовъ Императорскаго С. Петербурскаго Яхтъ-Клуба, благополучно возвратилась изъ Кроншта-та въ Севастополь 9 Марта, и по выдержаніи тамъ карантинна, прибыла въ Николаевъ 30 Марта.

Спускъ на воду Англійскаго пароваго фрегата Гринокъ. Апрѣля 30 числа п. ст. сего года, на верфи г.г. Джоуъ

Скотта и сыновей, былъ спущенъ на воду, при безчисленномъ множествѣ зрителей, великолѣпный желѣзный паровой «фрегатъ съ гребнымъ винтомъ, построенный для англійскаго правительства.

Главныя его размѣренія слѣдующія:

	Фут.	Дюйм.
Длина между перпендикулярами.	213	а
Длина киля для водозмѣщенія.	190	7 1/8
Наибольшая или крайняя ширина.	37	4
Глубина трюма	23	а

Водозмѣщеніе въ тонахъ (по старому вычисленію строителей) 1,413 ⁷/₈.

Машины для этого судна сдѣланы были г.г. Скоттомъ, Синклеромъ и ком. и по отзыву лицъ, довѣренныхъ отъ правительства, имѣютъ особенно хорошее устройство и отдѣлку.

Нѣкоторые изъ главныхъ размѣреній механизма слѣдующія:

Діаметръ пароваго цилиндра	71 дюйм.
Длина хода поршня.	4 фута
Діаметръ гребнаго винта	14 —
Число лош. сил. машинъ	565

Паровые котлы трубчатые, съ мѣдными трубками и другими новѣйшими усовершенствованіями. Дымовая труба будетъ сдвигаться на подобіе зрительной трубки, или такъ называемаго сдвижнаго устройства, *telescopic kind*, и когда не разведены пары, будетъ невидима.

Гребной винтъ устроенъ такимъ образомъ, что можетъ быть поднятъ на верхнюю палубу сквозь отверстіе или трубу, устроенную въ задней части судна.

Пароходъ этотъ предполагается вооружить слѣдующею артиллеріей: на верхней палубѣ 2 поворотныя пушки, 68 фунтовыя, 8 дюймовъ въ отверстіи канала и 10 футовъ длиною, и еще на томъ же декъ 4 бортовыя пушки такого же калибра, но только 9 футовъ длиною; въ батарейной палубѣ 4 бортовыя пушки, 32 фунтовыя, 6 дюймовъ въ каналѣ и 9 футовъ длины. — Каждая пове-

ротная пушка будетъ вѣсить 95 гундервейдъ и каждая бортовая 75 гунд; поворотныя пушки поставлены на круглыхъ, пересекающихся рельсахъ, врезанныхъ въ палубу; корма и носъ судна имѣютъ такую форму, что позволяютъ палить изъ пушекъ по всѣмъ направленіямъ.

Паровые котлы находятся на четыре или на пять футовъ ниже ватеръ-линіи судна и такимъ образомъ совершенно защищены отъ непріятельскихъ выстрѣловъ; кромѣ того онѣ защищены еще углемъ, который помѣщается въ ящикахъ между котлами и стѣнами судна.

Фрегатъ этотъ выстроенъ очень крѣпко; нижніе листы у него толщиною $\frac{3}{4}$ дюйма; шпангоуты изъ углового желѣза имѣютъ одну сторону шириною 6 дюймовъ, а другую $3\frac{1}{2}$ и отстоятъ одинъ отъ другаго только на 12 дюймовъ. Бимсы для палубы изъ африканскаго дубу и весьма крѣпко присоединены къ стѣнамъ судна помощію мнѣшъ кованнаго желѣза; палубныя доски изъ Рижской еосны, толщиною 4 дюйма; киль состоитъ изъ цѣльнаго бруса кованнаго желѣза, имѣющаго въ глубину или высоту 9 дюймовъ и около 5 дюймовъ въ толщину; судно также скрѣплено еще 6 поперечными глухими перегородками, не пропускающими воды, water-tight, и которые составлены изъ листовъ толщиною $\frac{5}{8}$ дюйма; кромѣ того, есть еще множество кильсоновъ, крѣпительныхъ связей.

По отзыву всѣхъ знатоковъ, чертежъ судна дѣлаетъ большую честь его строителямъ, равно какъ и самая постройка, которую находятъ высокаго достоинства; судно строилось подъ наблюденіемъ г. Торнтона, корабельнаго инженера Портсмутскаго адмиралтейства. Говорятъ, что въ скоромъ времени ему поручено будетъ заложить другой фрегатъ для правительства.

Фрегатъ Арrogантъ. 46 пушечный фрегатъ Арrogантъ, въ началѣ прошлаго мѣсяца, вышедши изъ Портсмутской гавани, подъ парусами, противъ прилива, шолъ съ такой же скоростью, какъ во время послѣдняго опыта, имѣя

покрайней мѣрѣ $8\frac{1}{2}$ узловъ, хотя скорость и не была наблюдаема. Обогнувши бакенъ Спитъ, онъ произвелъ множество опытовъ заднимъ и переднимъ ходомъ, которые всѣ были весьма удовлетворительны; онъ поворачивалъ также совершенно кругомъ въ радиусѣ немного болѣе собственной своей длины, слушая руля превосходно и вообще, правя чрезвычайно покойно. Въ этотъ разъ онъ ендѣлъ нѣсколько глубже въ водѣ, нежели при послѣднемъ опытѣ: кормою 19 футовъ 10 дюймъ и носомъ 18 футовъ 4 дюйма.

Койки, правильно уложенныя въ сѣткахъ, по бортамъ, придавали ему весьма красивый видъ.

Вскорѣ послѣ этого испытанія, онъ принялъ порохъ и бомбы и готовился къ походу. Оставляя Спитгедскій рейдъ, онъ снялся съ якоря подъ одними парусами, но лавируя ударился о мель Горсъ, на которой оставался около трехъ часовъ. Съ помощію прилива и паровъ, которые разведены были собственно по этому случаю, онъ благополучно сошелъ съ мели, и пройдя еще подъ парами далѣе за маякъ Кнабъ, получилъ вѣтеръ; почему, прекративши пары, вступилъ подъ паруса и къ 5 часамъ вечера скрылся изъ виду, лежа къ югу въ крутой бейдевиндъ на правомъ галсѣ, при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ, и направляя путь свой въ Коркъ, куда онъ вскорѣ прибылъ. По отзыву капитана Фицроя, во время этого перехода, Арrogантъ во всѣхъ отношеніяхъ обнаруживалъ самыя лучшія морскія качества военного судна; машины его работали самымъ удовлетворительнымъ образомъ и доставляли среднюю скорость хода по 8 узловъ въ часъ. Изъ Корка онъ опять возвратился на Спитгедскій рейдъ, послѣ недѣльнаго крейсерства въ каналѣ, въ продолженіе котораго еще болѣе оправдалъ всѣ тѣ надежды, какія знатоки имѣли на его хорошія качества. Находили даже, что подъ парами, его скорость нѣсколько увеличилась. Въ продолженіе трехъ часовъ, онъ гонялся съ Экспромъ, однимъ изъ Средиземно-морскихъ и Саутемптонскихъ пакетботовъ, судномъ весьма ходкимъ, и

хорошо держался съ нимъ. Подъ парусами ему не было случая сравнить ходъ свой съ другими судами; но находил, что, при огромной своей парусности, онъ необыкновенно остойчивъ, послушенъ рулю, хорошо поворачиваетъ оверштагъ, и вообще покоенъ. Нельзя было вполне узнать его качества на большомъ волненіи, потому что вѣтеръ не усиливался болѣе, какъ до двухъ рифовъ. Говорятъ также, что его новый приборъ, для дистиллированія воды и варенія пищи, особенно хорошо отвѣчаетъ своему назначенію. Находятъ однако, что на фрегатѣ этомъ слишкомъ велико число гребныхъ судовъ, такъ что на скафутахъ почти нѣтъ мѣста для управленія парусами; это происходитъ отъ того, что у него есть двѣ шлюпки постройки Лорда Джона Гея, которыя поставлены по сторонамъ ростеръ, а баркасъ и еще катеръ по срединѣ судна. Арrogантъ введенъ былъ въ Портсмутскій докъ для осмотра подводной его части, и для нѣкоторыхъ небольшихъ измѣненій въ гребномъ винтѣ; поврежденная часть гребнаго вала также будетъ исправлена. Къ дымовой трубѣ намѣрены были присоединить желѣзный колпакъ, съ множествомъ дырочекъ по окружности, для увеличенія высоты трубы, потому что жаръ отъ нея вредитъ гребнымъ судамъ, которыя должно было покрывать мокрыми швабрами, когда фрегатъ находился подъ парами.

Желѣзный пароходъ Мегера, столь долгое время строившійся на верфи г. Ферберна, близъ Вулича, спущенъ на воду въ послѣднихъ числахъ минувшаго мѣсяца. Онъ будетъ имѣть гребной винтъ и машины к.г. Ренни и есть одинъ изъ четырехъ винтовыхъ паровыхъ фрегатовъ самаго большаго размѣра, заказанныхъ прежнимъ совѣтомъ адмиралтейства. Размѣренія его слѣдующія:

	Фут.	Дюйм.
Длина для водозмѣщенія	208	
Ширина	37	8
Глубина трюма	24	3

Водоизмѣщеніе	1,391 тонна.
Первоначально предполагавшееся число лошадиныхъ силъ.	556.
Число лошадиныхъ силъ, теперь назначенное.	350.

Въ Naut. Stand. по этому случаю замѣчаютъ, что твердый совѣтъ адмиралтейства поступаетъ весьма несправедливо, прислушиваясь совѣтовъ корабельныхъ инженеровъ старыхъ школъ и тѣхъ въ интенданствѣ, кому это кажется лично не выгоднымъ, и не обращаетъ должнаго вниманія на желѣзо, какъ на строительной матеріалъ для судовъ, тогда какъ теперь находятся въ употребленіи сотни купеческихъ кораблей и судовъ отъ 50 до 1000 тоновъ, и болѣе. «И такъ, у насъ теперь желѣзные суда признаны не годными въ военномъ отношеніи! Мегера, и три другіе парохода были уже почти готовы, какъ вдругъ потеряли своихъ покровителей и забракованы. Окончаніе ихъ приустановлено было на нѣсколько мѣсяцевъ и наконецъ обратили ихъ въ грузовыя суда или транспорты, а силу паровыхъ машинъ ихъ велѣно уменьшить почти въ половину противъ тѣхъ, какія были уже для нихъ приготовлены. Всѣ эти измѣненія должны будутъ стоить крайней мѣрѣ 50,000 фун. стер! Сколько это не кажется невѣроятнымъ, но мы однако приведемъ за достовѣрный фактъ, что нѣкоторые измѣненія, сдѣланныя въ кормовой части Мегеры, стоили, въ одной только желѣзной работѣ, огромной суммы, а именно по 45 фун. стер. за гундервейтъ!»

Паровой фрегатъ Симумъ. Это прекрасное судно, которое въ теченіе послѣднихъ четырехъ лѣтъ строилось на верфи г. Роберта Непира, въ Говенѣ, на р. Клейдѣ, располагали спустить на воду въ послѣднихъ числахъ прошлаго Мая. Никогда еще и на Клейдѣ не было строено судна такой большой величины, и потому снискъ его, какъ особенное событіе для того мѣста, вѣроятно привлечетъ множество зрителей. Симумъ построенъ изъ желѣ-

за и предназначенъ быть винтовымъ пароходомъ, съ машинами въ 350 лошадиныхъ силъ, работы г.г. Джаймса Ватта и ком. въ Бирмингамъ, которые отправили уже свои машины въ Клейду для постановки на этомъ фрегатѣ, хотя первоначально предполагалось поставить на него машины вдвое сильнѣе, изготовленные уже на заводѣ Непира, но которыя теперь, конечно, должны будутъ остаться и поступить на какое-нибудь другое судно. Размѣренія этого фрегата слѣдующія: вся длина поверху около 270 футовъ; ширина 41 футъ; глубина трюма, около 25 футовъ; его водоизмѣненіе свыше 2,000 тоннъ; въ главномъ декъ прорѣзано 30 пор. для пушекъ,—по 15 на каждой сторонѣ, и сверхъ того есть мѣста для погонныхъ пушекъ на верхней палубѣ, изъ которыхъ можно будетъ палить по всѣмъ направленіямъ, то есть: на корму, на носъ, и въ сторону. Такъ какъ р. Клейда, въ томъ мѣстѣ, гдѣ строился фрегатъ, не достаточно широка для принятія судна такой величины, то спускъ его возбуждалъ всеобщіе участіе еще и въ томъ отношеніи, что когда оно совсѣмъ сойдетъ на воду, то не будетъ имѣть передъ собою пространства въ рѣкѣ болѣе, какъ на собственную длину свою. Однако, чтобы сдѣлать спускъ сколь можно благополучнымъ, устроены задержки или *стопора*, особаго рода и по правиламъ науки, которые, какъ полагали, дѣйствуя на крѣпкія и толстыя цѣпныя канаты, въ состояніи будутъ остановить и повернуть судно вдоль по рѣкѣ, прежде нежели оно получитъ какое-нибудь поврежденіе.

О спускѣ Снума на воду, мы непременно извѣстимъ нашихъ читателей.

Винтовой паровой шлюпъ Пломперъ, (см. Мор. Сбор. Т. II. стр. 369) не давно выведенъ изъ Портсмутскаго дока и отправился въ Сѣверную Америку, а винтовой шлюпъ Рейнардъ введенъ въ докъ для перемѣны водяныхъ трубъ въ дистилляторномъ приборѣ; послѣ чего онъ отправится въ Остъ-Индію. По выходѣ изъ дока, Рейнардъ былъ про-

бываѣ у вымѣренной мили въ Стокѣ-Бей, имѣла четыре конца, причѣмъ средняя скорость его хода была 7.300 узл.; число оборотовъ, 56; давленіе паровъ по ртутному паромѣру 10 фунтовъ. Проба эта одѣлана была для того, чтобы испытать его новый гребной винтъ, у коего ходъ (pitch) 7 футовъ 3 дюйма, или 9 дюймами менѣе прежде бывшаго; находять ее весьма удовлетворительною, не взирая на то, что судно, не имѣя еще всей своей провизіи и воды, сидѣло нѣсколько менѣе въ водѣ нежели при предшествовавшемъ испытаніи, при второй пробѣ у вымѣренной мили. Рейнардъ имѣлъ среднюю скорость 7.054 узл. въ часъ.

Англійскій 80 пуш. корабль *Вангардъ* не давно введенъ въ одинъ изъ Девенпортскихъ доковъ, при чемъ надобно было отнять русленя. Въ Девенпортѣ одинъ только сѣверный докъ можетъ принимать суда такихъ размѣровъ и назначенъ теперь для ввода корабля *Квинъ*.

— Недавно въ Мальтѣ умеръ 85 лѣтній старикъ по имени Геджковъ одинъ изъ участниковъ Кемпердоунскаго сраженія. Замѣчательно то, что рана, которую онъ получилъ 51 годъ тому назадъ, и которая съ тѣхъ поръ никогда и ни сколько не беспокоила его, открылась за день до его смерти и ветеранъ принялъ это за несомнѣнный признакъ его близкой смерти.

— Въ *Times* сказано, что около 400 самыхъ лучшихъ Англійскихъ матрозовъ, уволенныхъ, по окончаніи ихъ службы, съ линейныхъ кораблей *Сентъ-Винцента*, *Роднея* и *Вангарда*, — приглашены агентами на поступленіе въ Германскій флотъ.

По другимъ извѣстіямъ, 14,000 Англійскихъ матрозовъ съ купеческихъ судовъ дезертировали въ продолженіе 1848 года, и изъ этого числа 8000 оставили свои суда у береговъ Америки.

Капитану Остину, главному инспектору войскъ Англійскихъ военныхъ пароходовъ, поручено сдѣлать сравни-

тельное испытаніе и шлюповъ съ гребнымъ винтомъ: Нигера и Базилика, изготовлявшихся въ Вуличѣ. Онъ пригласилъ для этого старшаго штурмана и другихъ офицеровъ съ корабля Бленгейма (съ гребнымъ винтомъ), занимающаго теперь брантвахтенный постъ въ Порстмутѣ. Капитанъ Остванъ располагалъ самъ находиться на Базиликѣ и поручить капитану Гельстеду временное командованіе Нигеромъ. Испытанія со всей возможною точностію и искусствомъ должны продолжаться около двухъ недѣль въ Англійскомъ каналѣ, для того, чтобы доставить болѣе полезные результаты, нежели какіе получены были отъ испытанія винтовыхъ судовъ: Шершутера и Рейфельмана. По прибытіи изъ Вулича въ Порстмутъ, суда эти были немедленно испробованы, одно послѣ другаго, у вымѣренной мили въ Стоскъ-Бей, четыре раза взадъ и впередъ, при чемъ средняя скорость оказалась:

У Базилика 10.7 узловъ

У Нигера 10.5 —

Послѣ этого, оба судна отправились. Отъ недосмотра, отъ дурнаго устройства самыхъ паровыхъ котловъ, или отъ другихъ какихъ недостатковъ, котлы на Нигерѣ раскалились до красна и зажгли дно судна; однако огонь былъ погашенъ прежде нежели успѣлъ сдѣлать большой вредъ. На слѣдующій день оба парохода возвратились въ Порсмутскую гавань, гдѣ Базиликъ сдѣлаетъ разныя необходимыя исправленія въ своемъ механизмѣ, а Нигеръ исправитъ свои поврежденія, для чего понадобится однако нѣкоторое время.

Американскій 46 пуш. фрегатъ Сентъ-Лауренсъ, подъ командою капитана Польдинга, прибылъ изъ р. Тага въ Саутемптовъ 2¹/₄ Мая, откуда отправится въ Балтійское море для покровительства Американскихъ подданныхъ въ чертахъ этого моря.

Французскій флотъ. Г. Перино, докладчикъ Коммисіи, назначенной для составленія новаго бюджета по Морско-

му вѣдомству, едва ли предложено Национальному Собранію о уменьшеніи комплекта морскихъ офицеровъ всѣхъ ранговъ и число матросовъ, и о сравненіи ихъ съ содержаніемъ сухопутныхъ офицеровъ и солдатъ, въ видахъ сокращенія денежныхъ издержекъ. Онъ упоминаетъ о безчисленныхъ измѣненіяхъ, которымъ подвергался вопросъ этотъ съ 15 Мая 1791 года до настоящаго времени, и въ особенности упирается на законъ 3 брюмера года IV, в силу коего корпусъ морскихъ офицеровъ состоялъ изъ: 8 вице-адмираловъ, 16 контръ-адмираловъ, 250 корабельныхъ и фрегатскихъ капитановъ, 400 корабельныхъ лейтенантовъ (*Lieutenants de vaisseau*) и 600 мичмановъ (*enseignes*). Теперешній комплектъ морскихъ офицеровъ опредѣленъ по положенію 1846 года, которое было тогда принято единодушно обѣими Палатами и всѣми сословіями, и составлена особой комиссіею, имѣвшей въ виду всѣ потребности Франціи въ военномъ и торговомъ отношеніяхъ; комплектъ этотъ слѣдующій: 2 Адмирала, 10 вице-адмираловъ, 20 контръ-адмираловъ, 110 корабельныхъ капитановъ, 230 фрегатскихъ капитановъ, 650 корабельныхъ лейтенантовъ, 550 мичмановъ и 300 учениковъ; число матросовъ простиралось до 27,000 человекъ. Новая комиссія полагала убавить: 1 адмирала, 1 вице-адмирала, 2 контръ-адмираловъ, 30 корабельныхъ капитановъ, 60 фрегатскихъ капитановъ и 150 корабельныхъ лейтенантовъ.

Предложеніе это встрѣтило сильное возраженіе, въ особенности отъ г.г. Дюфора и Ламартина, которые настаивали объ оставленіи флота въ теперешнемъ его составѣ, и рѣчи ихъ въ Национальномъ Собраніи, исполненныя логическихъ доводовъ и краснорѣчія, имѣли полный успѣхъ.

«Для опредѣленія числа офицеровъ,» говоритъ Г. Дюфоръ, «во-первыхъ принимается за основаніе потребность ихъ въ военномъ отношеніи; и во-вторыхъ, число кораблей, какое мы можемъ снарядить въ военное время на защиту отечества. Число кораблей, которое въ случаѣ войны соответствуетъ защитѣ отечества, уже опредѣлено

и извѣстно; оно должно состоять изъ 328 судовъ всѣхъ ранговъ. Съ другой стороны, по регламентнымъ положеніямъ, опредѣлено приличное число офицеровъ на каждомъ суднѣ. Какъ же послѣ этого согласится намъ съ предложеніемъ Коммисіи? Не будетъ ли это значить, что въ военное время большая часть судовъ должна войти въ гавань и разружиться?

«Возможно ли, что бы всѣ суда, кромѣ кораблей и фрегатовъ, должны быть, въ случаѣ войны, немедленно разружены? Такимъ образомъ, ваши пароходные корветы, ваши транспортныя суда и брики, должны сдѣлаться бесполезными! Вамъ только можно будетъ употребить въ дѣло 40 кораблей и 60 фрегатовъ! Еще разъ спрашиваю, можноли допустить это?... Если же *понадобятся* корветы и другія суда, то конечно надобно для нихъ имѣть и офицеровъ.... Кромѣ того, есть множество другихъ потребностей, которыя Коммисія не приняла въ расчетъ, множество должностей, порученій, откомандировокъ, требующихъ морскихъ офицеровъ; онѣ забыты.

«Видѣсто того, что бы обратиться къ росписанію Термидора, года VIII, которое, какъ говорятъ, имѣло силу до 1814 года, Коммисія лучше бы было справиться съ другимъ документомъ, равно всѣмъ извѣстнымъ,—я хочу сказать съ Императорскимъ Альманахомъ, въ которомъ видно, что, за 1813 годъ, корпусъ офицеровъ состоялъ: изъ 12 адмираловъ и вице-адмираловъ, 23 контръ-адмираловъ, и 384 корабельныхъ и фрегатскихъ капитановъ. Извѣстно, что Императоръ не ограничивался росписаніемъ VIII года.... Почти всѣ націи, оставившія блистательныя страницы въ Исторіи, болѣе или менѣе, обязаны славой своею владычеству на морѣ. Неподобно же, г.г., обманывать събя на счетъ необходимости имѣть приличное число морскихъ офицеровъ, которое не должно быть уменьшаемо. При Трафальгарѣ, было 4 французскихъ вице-адмираловъ. Вице-адмиралъ Магонъ былъ убитъ въ самомъ началѣ сраженія и 7 кораблей, бывшіе подъ его командою, остались безъ флага; и эти именно семь кораблей не участво-

вали въ концѣ страшенія, отъ чего послѣдовало извѣстное вамъ пораженіе!!... Я далекъ отъ того, что бы поминать о войнѣ, и напротивъ, всегда на сторонѣ мира; но однакожъ, война возможна; и такъ если она возгорится, то развѣ не нашимъ флотомъ, не нашими эскадрами должны мы будемъ показать и поддержать наше могущество? Такъ было въ прошедшемъ, такъ будетъ и въ будущемъ»....

И такъ, предложеніе Комисіи было отвергнуто и на содержаніе морскихъ силъ Франціи положено 117,082,440 франковъ. Въ Journ. de la Mar. замѣчаютъ, что если сумма эта употреблена будетъ съ умѣніемъ и расчетомъ, то она совершенно достаточна для содержанія Французскаго флота въ лучшемъ видѣ. Въ 1840 году, при бюджетѣ въ 100 милліоновъ франковъ, имѣли вооруженными 228 судовъ, изъ коихъ было 20 линейныхъ кораблей и 20 эрготовъ.

— Недавно по приказанію правительства, на рѣкѣ, Лоарѣ, произведены были опыты, противъ завода d'Endré надъ дымопережигающей рѣшеткой, приспособленной къ паровымъ машинамъ и которая, какъ говорятъ, изобрѣтена была въ Лондонѣ г. Жаксомъ, тамошнимъ механикомъ и уже нѣсколько лѣтъ находится въ употребленіи въ Англіи. г. Тельферъ, Французскій механикъ, вывезъ ее во Францію въ 1845 году и занялся ея усовершенствованіемъ; въ этомъ усовершенствованномъ видѣ она была испробована въ присутствіи Комисіи на пароходѣ *Прометей*: результаты были самыя удовлетворительныя. Выгоды, доставляемыя этимъ приборомъ, состоятъ въ совершенномъ уничтоженіи дыма; въ возможности жечь самый мелкій уголь, который обыкновенно стоитъ гораздо дешевле угля въ кускахъ средней величины; въ весьма правильномъ производствѣ паровъ; въ береженіи котловъ и топокъ; въ облегченіи работы кочегаровъ, и наконецъ, въ сбереженіи топлива, простирающемся до 20 процентовъ.

— На Брестскомъ рейдѣ и вѣдъ онате продолжается дѣ-

затѣ свои пробные рейсы «регатъ *Прони*, со вспомога-тельной машиной въ 320 лошадиныхъ силъ и съ гребнымъ вѣн-томъ; скорость его хода, безъ парусовъ и при погодѣ не совсѣмъ благоприятной, простиралась до 12 узловъ; сред-нюю же скорость полагаютъ отъ 10 до 11 узловъ. Опы-ты прекратятся не прежде, какъ по совершенномъ уни-чтоженіи содраганія въ механизмѣ, которое теперь еще довольно чувствительно и заставляетъ тщательно отыски-вать его причину. Полагаютъ, что *Прони* будетъ самымъ полезнымъ судномъ во флотѣ; оно имѣетъ артиллерію 80 фунтоваго калибра; его отправятъ съ эскадрой въ Средиземное море, какъ скоро кончены будутъ испытанія и вооруженія.

— Находятъ большіе недостатки въ колоссальномъ линей-номъ кораблѣ *Вальми*, который вооружается теперь въ Брестеной гавани. Онъ оказался до того валкимъ, что при умѣренномъ вѣтрѣ и волненія качался съ боку на бокъ, хотя находился въ гавани. Такъ какъ это должно обѣ-щать много дурнаго въ будущемъ, то его разгрузили съ тѣмъ, чтобы снова нагрузить. Говорятъ даже, что буд-то бы необходимо будетъ срѣзать этотъ совсѣмъ но-вой корабль, чтобы сдѣлать годнымъ къ употребленію. Надо замѣтить, что этой мореходной громадой тщеслави-лись, какъ самымъ необыкновеннымъ произведеніемъ на-шего времени; теперь похвалы смолкли. Между про-чимъ въ него погружаютъ 240 тоннъ баласту, сверхъ прежде бывшаго, такъ что онъ погрузится въ воду едва-ли не до нижней своей батареи.

Шербургъ. Мы говорили недавно о Плимутскомъ бре-ватерѣ. Не меньшаго вниманія заслуживаютъ работы, про-изводимыя по другую сторону канала въ Шербургѣ. Въ 1780 году, Шербургъ былъ городокъ, имѣвшій только 8000 жителей, — купеческій портъ, недоступный военнымъ судамъ, и открытый для всѣхъ вѣтровъ. Теперь устье закрыто искусственнымъ островомъ, шириною до 150 ме-

тровъ, и до 22 метровъ вышины. На острову этомъ строе-
нія, укрѣпленія, жители. Можно пройти на немъ до 5
верстъ, не замоча ноги. Работы Шербурга сравнивали съ
египетскими пирамидами, и не безъ основанія. Масса кам-
ня, вырываемаго изъ скалъ для образованія дековъ, пре-
вышаетъ одною третью величайшую изъ пирамидъ. Для
образованія острова, рука человеческая должна была
нагромоздить и сплотить не менѣе 4,600,000 кубич. мет-
ровъ камня *, безъ всякой опорной точки, посреди мо-
ря, поднимающаго въ жестокия бури такіе валы, что 36
фунт. пушки катятся передъ ними какъ легкіе чурбаны,
а каменные глыбы, до 250 пудовъ вѣсомъ, сдвигаемы,
какъ валуны, встрѣти непреодолимую преграду, выбра-
сываются саженъ на 10 на воздухъ. Подъ защитою это-
го острова, вода въ губѣ остается теперь совершенно
спокойною. Въ гранитныхъ скалахъ, образующихъ бе-
регъ къ W отъ города, вырыто три дока, глубина въ
19 метровъ.... Это египетскія пирамиды, выработанныя
на оборотъ, впадо, а не вышукло.... Осымидесяти-лѣтнія
работы и 200 милліоновъ франковъ—вотъ нынѣшній Шер-
бургъ.

Но чрезъ сколько попытокъ, сомнѣній, опасеній, пере-
рывокъ должны были пройти эти работы, для достиже-
нія теперешняго совершенства! Шербургъ создавался не
разомъ, по одной мысли; работы начинались, покида-
лись, уступали мѣсто другимъ. Первоначальная мысль
Людовика XVI была образовать въ Шербургѣ только бе-
зопасный рейдъ; мысль созданія тутъ большаго военна-
го порта, была всегда отвергаема, какъ не сбыточная.
Поэтому, первыя работы имѣли цѣлю только прикры-
тіе рейда подводною плотиною. Капитанъ Ла Бретоньеръ
первый предложилъ сдѣлать отдѣльную отъ берега пло-

* Эта масса составила бы параллелограммъ, имѣющій въ основа-
ніи пространство, занимаемое Большимъ Адмиралтействомъ, вмѣстѣ
съ бульваромъ и Адмиралтейскою площадью, и высотой съ Алек-
сандровскую колобну.

тану; онъ же подавъ мысль постронть ее en piéges perdus, то есть, бросая камни просто въ море, покуда дно его достаточно возвысится, и представляя волнамъ его заботу дать этому основанію приличный видъ и осадку. Мысль эта была сначала отвергнута; вмѣсто нея производитель работъ Сессаръ (Cessart) придумалъ составить плотину изъ 90 искусственныхъ утесовъ, которыхъ основанія на днѣ моря касались бы между собою, а вершины возвышались на нѣсколько футъ надъ водою. Объ огромности такой работы можно судить, представивъ себѣ, что конусы эти имѣли не менѣе 124 футъ высоты. Поотрѣя на берегу, ихъ спускали на воду во время прилива, буксировали на назначенныя мѣста, и затопляли, напояныя камнями въ продолженіе 40 дней. Но раздраженный океанъ возставалъ противъ такого притязанія земли, и разрушалъ эти конусы, прежде нежели успѣвали наподнять ихъ камнями. Должно было измѣнить этотъ планъ. Послѣ многихъ другихъ попытокъ, возвратились къ системѣ piéges perdus. Въ 1790 подводная плотина была готова; но на этомъ не остановились: рѣшено было вывести ее изъ воды и поднять выше уровня самыхъ высокихъ водъ.

Эти новыя работы и созданіе доковъ были дѣломъ нѣсколькихъ, слѣдовавшихъ одно за другимъ, правленій. Людовикъ XVI, Императрица Марія-Луиза, Дофинъ, попеременно присутствовали при открытіи разныхъ частей. Доки окончены и укрѣпленія построены послѣ 1830 года. Нынѣ Шербургскій рейдъ защищенъ не только отъ вѣтровъ, но и отъ непріятеля. Признано, что почти нѣтъ возможности воспретить непріятельскимъ кораблямъ, подъ парусами или подъ парами, прорваться проходомъ и взойти на рейдъ; но тамъ имъ столь же невозможно держаться, стѣсненнымъ въ кругъ огня и желѣза. Какъ бы эскадра тутъ не стала, она всегда будетъ подъ перекрестными, съ разныхъ сторонъ, выстрѣлами, которыхъ нѣтъ возможности выдержать.

Tocqueville. Histoire de villes de France.

Подводная мина въ Германіи. Въ Мартѣ 1848 года, временное Шлезвигъ-Гольштинское правительство поручило Прусскому арсенальному чиновнику г. Сименсу, въѣхавъ съ прочесоромъ Гамли, охранить Кильскій портъ, посредствомъ подводныхъ минъ, отъ нападенія Датскихъ военныхъ судовъ.

Обстоятельства не допускали продолжительныхъ приготовленій. Рѣшились сдѣлать большіе мѣшки изъ гуттаперчи, могущіе помѣстить отъ двухъ до трехъ тысячъ фунтовъ пороху. Мѣшки были герметически закрыты и опущены въ воду съ помощію балласта, на различныхъ точкахъ фарватера. Каждый мѣшокъ снабженъ двумя проволоками для сообщенія съ гальваническою батареею. Положеніе каждой мины было обозначено инструментами, посредствомъ конихъ, часовой у гальванической батареи, могъ всегда знать мѣсто мины. Отъ времени до времени испытывали исправность проводныхъ проволокъ. Въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, онѣ оказывались исправными, но постепенно измѣнялись въ наружномъ своемъ видѣ, и по прошествіи шести мѣсяцевъ послѣ погруженія ихъ въ воду, гуттаперча, ихъ покрывавшая, была совершенно проникнута водою и вовсе лишилась способности изолироваться. Покрытыя гуттаперчей проволоки, погруженныя въ прѣсную воду въ теченіе такого же промежутка времени, оказали также явное измѣненіе, но не въ такой сильной степени.

Эти неблагопріятные выводы заставили Г. Сименса приступить къ новымъ опытамъ и ему удалось сдѣлать такой составъ гуттаперчи, который не имѣетъ ни малѣйшаго сродства съ водою.

Различіе флагмановъ въ Англійскомъ флотѣ. По стариннымъ обыкновеніямъ англійской морской тактики, главнокомандующій флотомъ занималъ мѣсто для сраженія въ центрѣ флота, и для отличія своего дивизіона отъ авангарда и арьергарда, имѣлъ красный флагъ съ Георгіевскимъ крестомъ въ одномъ углу. Второю по немъ, по стар-

шинству, начальствовалъ авангардомъ и имѣлъ бѣлый флагъ съ Георгіевскимъ крестомъ въ углу. Наконецъ начальникъ аріергарда подымалъ синій флагъ съ такимъ же Георгіевскимъ крестомъ въ одномъ углу. Отсюда произошли наименованія: адмираловъ красной, бѣлой и синей эскадръ, которыя въ началѣ служили только для означенія главныхъ начальниковъ флота, соотвѣтственно важности постовъ, имъ вѣренныхъ. Въ послѣдствіи времени, когда, вмѣсто одного общаго названія адмирала, пожелали различить это званіе степенями: адмирала, вице-адмирала и контръ-адмирала, оставили также и прежнія ихъ различія по флагамъ; но съ тѣхъ поръ это названіе перестало уже вмѣстѣ съ тѣмъ означать и мѣсто, занимаемое ими во время сраженія, или исполняемую должность во флотѣ, и начало показывать лишь одно старшинство ихъ по службѣ, такъ что еслибы въ наше время пришлось перевести это названіе соотвѣтствующимъ ему именемъ, то слѣдовало бы называть адмирала красной эскадры адмираломъ перваго класса, адмирала бѣлой эскадры-адмираломъ втораго класса и т. д.

Буря въ Керчи. Въ Керченскомъ-Портѣ, при сѣверо-восточномъ вѣтрѣ, цѣлыя трое сутокъ, съ 23 по 26 марта, свирѣпствовала жестокая буря. Изъ числа етоявшихъ въ портѣ судовъ, 10 выброшено на берегъ, а 15 подрейфовано съ значительнымъ поврежденіемъ. Кромѣ того, совершенно разбито 8 перевозныхъ лодокъ и 4 судовыхъ барказовъ. Равнымъ образомъ сильно повреждена набережная и разрушена малая соляная деревянная пристань. Вообще же бурей причинено убытковъ до 18,000 руб. сереб. Ж. М. В. Д. Июнь.

Гибельное слѣдствіе грозы на морѣ. 5/17 Мая Англійской купеческой брикъ Веллингтонъ, шедшій изъ Шильдса (Shields) въ Алжиръ, находясь около 20 миль къ N отъ острова Гернезея, получилъ вдругъ весьма сильное сотрясеніе во всемъ своемъ составѣ. Полагали сначала,

что судно наткнулось на какой-нибудь камень, но бросив лотъ, убѣдились въ противномъ. Такъ какъ погода въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ клонилась уже къ грозѣ и частыя молніи сверкали по горизонту, то и написали это сотрясеніе дѣйствию электрическаго удара. Между тѣмъ брикъ продолжалъ свое плаваніе. Въ полночь, при измѣреніи воды, вдругъ оказалось 5 футъ въ трюмѣ, что и заставило убѣдиться въ дѣйстви молніи, которое, вѣроятно, причинило какое-нибудь поврежденіе въ подводной части. Къ утру, не взирая на непрерывное качаніе, воды еще прибыло на 2 фута, и съ той минуты сдѣлалось уже очевидно, что гибель брика была неизбѣжна. Весь экипажъ пересѣлъ на шлюпки, успѣвъ лишь взять необходимыя вещи, и $\frac{1}{4}$ часа спустя Веллингтонъ пошелъ на дно. Спасавшіеся направили путь свой къ Гернезею, но купеческая Французская шкуна Амфитрита, шедшая изъ Бордо въ Гагу (la Hague) и бывшая свидѣтельницею крушенія брика, пересадилъ весь его экипажъ къ себѣ.

Пожаръ въ Сентъ-Луи. Почти половина самаго большаго изъ городовъ Штата Миссури была истреблена пожаромъ и произведенный имъ убытокъ простирается до 30.000.000 франковъ. Одинъ изъ Нью-Йоркскихъ журналовъ рассказываетъ объ этомъ происшествіи слѣдующія подробности: 5/17 Мая въ 10 часовъ вечера начался пожаръ на пароходѣ White Cloud, и такъ какъ въ это время дулъ крѣпкій вѣтръ, то разрушительная стихія немедленно сообщилась сосѣдственнымъ судамъ. Пламя пожара вскорѣ сообщилось домамъ на набережной и въ продолженіе 24 часовъ истребляло этотъ цвѣтушій городъ; ни какія средства не могли остановить бѣдствія. Жертвою пламени сдѣлались 30 человѣкъ, 300 домовъ и 27 пароходовъ; стоимость однихъ пароходовъ простирается до 380,000 долларовъ.

Смѣлое путешестіе. Недавно небольшая Испанская шкуна, величиною всего въ 10 тонновъ, Пеквена-Амалія, съ шкиперомъ и 4 матрозами, благополучно перешла Атлантическій Океанъ изъ Кадикса въ Гаванну; приходъ ея конечно обратилъ на себя вниманіе. Ея главный грузъ едва ли не былъ столько же замѣчательнѣе, какъ и самая ея миніатюрная величина: онъ состоялъ изъ пивовъ. На пути своемъ, она заходила въ Гореа, на Африканскомъ берегу, гдѣ негры встрѣтили ее ласково и гостепріимно; послѣ того свѣжіе вѣтры заставили ее зайти въ Мартинику и Французское начальство оказало ей всевозможное покровительство и участіе; наконецъ благополучно достигла она Гаванны. Вышедши оттуда, Пеквена-Амалія, за недостаткомъ прѣсной воды, принуждена была зайти въ Кей-Вестъ,—одинъ изъ Портовъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ; и такъ какъ тамошнее прибрежное право подвергаетъ конфискаціи всѣ иностранныя суда, коихъ величина менѣе 30 тонновъ, то таможенный начальникъ арестовалъ этого маленькаго смѣльчака и продалъ его въ пользу казны.

Крушеніе парохода на рѣкѣ Гудзонѣ. 3 Мая въ 10 часовъ вечера ужасное бѣдствіе случилось на рѣкѣ Гудзонѣ. Одинъ изъ этихъ «плавающихъ дворцовъ», которые ходятъ по Сѣверной рѣкѣ между Нью-Йоркомъ и Альбани, Емприге, въ 6 часовъ вечера отправился изъ Нью-Йорка въ обыкновенный свой путь. Въ 10 часовъ вечера, когда онъ былъ на траверсѣ Ньюбурга, города, находящагося противъ военной академіи Вестъ-Пойнтъ, лоцманъ увидѣлъ голетъ Noah Brown, нагруженный лѣсомъ, который, имѣя попутный вѣтръ и теченіе, подъ всѣми парусами шелъ прямо на Эмпейръ. Приказавши тотчасъ остановить машину, онъ побѣждалъ на носъ и кричалъ людямъ на голетѣ привести въ сторону для избѣжанія столкновенія. Однако на голетѣ не послушали этихъ словъ и тогда пароходу хотѣли дать задній ходъ, но прежде нежели могли успѣть въ этомъ, Ноа Браунъ всей силой ударился

въ носъ парохода съ правой его стороны. Сила удара была такъ велика, что не только весь бушпритъ вошелъ въ каюту, но даже часть его носа вѣзлась въ бокъ Эмпейра, который немедленно началъ тонуть. Легко можно вообразить послѣдовавшія за сѣмъ сцены. Большая часть пассажировъ уже спада; они были разбужены сильнымъ толчкомъ и едва имѣли время, по трапамъ, выбѣжать на верхъ. Дамы, находясь въ своей каютѣ, издавали пронзительные вопли. Эти крики отчаянія и звонъ пароходнаго колокола дали знать прибрежнымъ жителямъ о случившемся бѣдствіи. Вскорѣ подъѣхали лодки на помощь. Эмпейръ такъ быстро опускался ко дну, что принуждены были вырубить перегородки у дамской каюты, чтобы спасти дамъ. Взрывъ, происшедшій отъ прикосновенія вѣшной холодной воды къ паровымъ котламъ и топкамъ, еще болѣе увеличилъ ужасъ этой ночной сцены. Въ эту же самую минуту, множество лицъ, видя опасность, болѣе и болѣе увеличивающуюся, бросались за бортъ. По счастью, 2 другіе парохода проходили въ это время вблизи Эмпейра, подымаясь вверхъ по рѣкѣ. Они немедленно подошли къ нему и снявши съ него *бѣдствовавшихъ пассажировъ*, самый кузовъ судна оттащили и поставили къ берегу на песчаную мель. Одна носовая часть держалась поверхъ воды, а верхняя палуба была на равнѣ съ водою. Можно себѣ составить идею объ этомъ ужасномъ происшествіи, когда мы присовокупимъ, что болѣе 200 пассажировъ толпилось на этой палубѣ, ища себѣ спасенія. Эмпейръ еще подъ водою, однако полагаютъ, что судно не будетъ потеряно и надѣются скорѣ поднять его, такъ что, быть можетъ, оно въ непродолжительномъ времени начнетъ попрежнему совершать свои рейсы. Одно останется невозвратно: это смерть несчастныхъ, погибшихъ при этомъ случаѣ; полагаютъ, что число ихъ простирается отъ 20 до 30; но до сихъ поръ найдено только 9 труповъ.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель, Генералъ-Адъютантъ *Литке*.

ss
tel

APR 16 1947

