



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 примечания, комментарии 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/>

INDEX

3505

*03

Всехъ

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ
ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 7.

Содержаніе:

Стр.	Стр.
Описаніе дѣйствій Черноморскаго флота въ продолженіи войны съ Турціею, въ 1828 и 1829 г. (Соч. вице-адм. <i>В. И. Мелихова.</i>) (Прод.) 1	ходъ-фрегатъ «Камчатка» Американск. ударнаго молотка, изобрѣтенія Энкина (Контръ-адм. <i>фонъ-Шанца</i>) 39
Компань Непира (<i>Н. Навинцова.</i>) 29	Контръ-адм. Н. П. Кумани 42
Русская библіотека въ Америкѣ (<i>А. Л. Ск.</i>) 54	О гонкахъ судовъ Императорскаго Сиб. Яхтъ-клуба. (<i>А. Кузьмича.</i>) 50
Объ употребленіи на паро-	Библіографія 57
	Смѣсь 62

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обозрѣніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по всѣмъ отраслямъ морскаго искусства.
 2. Извѣстія по части военнаго морскаго дѣла; о современномъ состояніи флотовъ и портовъ иностранныхъ; о плаваніи судовъ и эскадръ.
 3. Извѣстія о морскихъ экспедиціяхъ, замѣчательныхъ въ военномъ, или ученомъ отношеніи.
 4. Событія прежнихъ временъ во всѣхъ флотахъ; краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
 5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
 6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, рассказы, анекдоты и проч.
 7. Библіографія. Краткій обзоръ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.
- Въ случаѣ надобности, будутъ прилагаться къ Сборнику карты, чертежи и рисунки.
-

Выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

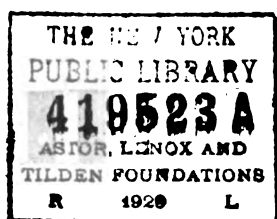
Томъ IV.
№ 7.

І Ю Л Ъ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.



ROY W. H.
JUN
VIA

ОПИСАНІЕ ДѢЙСТВІЙ ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА

ВЪ ПРОДОЛЖЕНІЕ ВОЙНЫ СЪ ТУРЦІЕЮ,

въ 1828 и 1829 годахъ.

(Продолженіе.*)

ГЛАВА XXIV.

ЖУРНАЛЪ ДѢЙСТВІЙ СЪ 1 АВГУСТА ДО ЗАКЛЮЧЕНІЯ МИРА.

Августъ 1 число. Въ 9 часовъ по полуночи, брикъ Меркурій, отдѣленный для крейсества въ виду Сизополя, снялся съ якоря.

По случаю отчаяннаго положенія зафрахтованнаго судна Сатурно, оказавшагося зачумленнымъ до такой степени, что изъ 11 человекъ, составлявшихъ экипажъ его, только трое остались въ живыхъ и то въ сомнительномъ положеніи, и по чрезвычайной опасности, съ которою соединено содержаніе зараженнаго до такой степени судна въ мѣстѣ пребыванія флота, были вызываемы, посредствомъ публикацій, инкипера зафрахтованныхъ судовъ и жители городовъ Сизополя, Ахіолло и Мис-

* Морской Сборникъ. Т. III, стр. 543.

семвріи, займаючієся мореходствомъ, принять на себя отводъ судна Сатурно въ Одессу за условленную плату; но такъ какъ, по этимъ публикаціямъ, никто не явился, а потому рѣшено было затопить его, и когда надлежало приступить къ распоряженіямъ по сему предмету, въ то время, командиръ іола лѣ 20, мичманъ 40 флотскаго экипажа Дебогорій Мокріевичъ, изъявилъ готовность доставить судно Сатурно въ Одессу, съ дозволеніемъ ему избрать въ помощь себѣ охотниковъ изъ морскихъ нижнихъ чиновъ. Главный Командиръ, одобривъ такую полезную рѣшимость Мокріевича, приказалъ снабдить его всѣмъ необходимымъ какъ для плаванія, такъ и для предохраненія отъ заразы, и сего дня, въ часъ по полудни, судно Сатурно, подъ управленіемъ мичмана Мокріевича, съ командою изъ 15 нижнихъ чиновъ состоявшею, отправилось въ Одессу. Главный Командиръ, увѣдомляя о всѣхъ подробностяхъ дѣла Новороссійскаго и Бессарабскаго генералъ-губернатора, просилъ его, чтобы по прибытіи Сатурно въ Одессу была немедленно снята съ него команда, и чтобы мичману Мокріевичу и участникамъ его подвига, важнаго какъ нельзя болѣе для флота, была выдана сумма, опредѣленная по закону за спасеніе судна и груза.

Въ 11¹/₂ часовъ, пароходъ Метеоръ, по случаю оказавшагося поврежденія въ гротъ-мачтѣ, отправленъ въ Миссемврію, для сдѣланія новой мачты, изъ лѣса тамъ имѣющагося.

Получено донесеніе инженеръ-подполковника Бюрно о прибытіи въ Агатополь изъ Константинополя, Турецкаго чиновника, присланнаго для сбора податей, который объявилъ, между прочимъ, что Турецкій флотъ находится въ полной готовности къ выходу въ море.

Главкомандующій армією увѣдомилъ адмирала, что 28 іюля главная квартира и 6 пѣхотный корпусъ выступаютъ изъ Ай-доса въ Карнабатъ, что, по присоединеніи тамъ войскъ 7 корпуса, сдѣлано будетъ движеніе къ Сливно, для разбитія собравшагося при этомъ городѣ непріятеля, если онъ не разсѣется заблаговременно, и что между 6 и 8 числами августа, главные

силы дѣйствующихъ въ Румелии войскъ, будутъ сосредоточены около Адрианополя. Сообразно съ сими предположенными для арміи движеніями, графъ Дибичъ просилъ Главнаго Командира обратиться къ покоренію и занятію береговыхъ пунктовъ, чтобы общимъ одновременнымъ наступленіемъ на столицу непріятеля довести его до покорности. Въ слѣдствіе сего приказано флоту быть въ готовности къ походу, а войскамъ, назначеннымъ на усиленіе отряда подполковника Бюрно, послѣдить наступленіемъ въ Агатополь.

2 число. Въ 4 часа по полуночи, канонирская лодка Сердитая прибыла съ бумагами изъ Бургаса, и черезъ два часа отправлена обратно.

Въ 7 ч. 20 м., бомбардирское судно Успѣхъ заняло постъ военной брантвахты при Сизополѣ, вмѣсто бомбардирскаго судна Соперникъ, назначеннаго къ слѣдованію со флотомъ.

Въ 5 часовъ по полудни, выступили въ Агатополь, въ подкрѣпленіе отряда тамъ расположеннаго: второй баталіонъ 23 егерскаго полка, 20 казаковъ и 4 полевые орудія; инженеръ-подполковнику Бюрно, предписано: оставивъ одну или двѣ роты въ Агатополь, съ остальнымъ войскомъ двинуться къ деревнѣ С. Стефано, гдѣ, по полученнымъ свѣденіямъ, расположенъ непріятельскій отрядъ, въ числѣ около тысячи человекъ, и, по разбитіи его при пособіи гребной флотилии, слѣдовать къ Инадѣ, для дѣйствія противъ этого пункта вмѣстѣ съ судами, которые будутъ отдѣлены отъ флота.

Главный Командиръ, имѣя въ виду, что, по назначенію Главнокомандующаго, квартира 1 бригады 12 пѣхотной дивизіи должна находиться въ Сизополѣ, предписалъ командиру той бригады, генералъ-маіору Жерве, принять въ управленіе свое городъ Сизополь и войска, въ немъ расположенныя.

3 число. Въ 2 ч. 40 м. по полуночи, пароходъ Метеоръ возвратился изъ Миссесмврѣи, и, при пособіи корабля Скорый, приступилъ къ постановленію прибуksированной имъ гротъ-мачты.

★

Въ 6 часовъ, на прибывшей изъ Агатополя греческой лодкѣ, получено донесеніе подполковника Бюрно, подтверждающее извѣстіе о скоромъ выходѣ въ море Турецкаго флота.

Въ 9 часовъ, транспортъ Китъ посланъ въ Бургастъ для доставленія туда начальника 12 пѣхотной дивизіи, генераль-лейтенанта Тимофеева, и чиновъ Старооскольскаго пѣхотнаго полка. Судну этому приказано слѣдовать потомъ въ Николаевъ за матеріалами, назначенными для Севастопольскаго порта.

Въ 9½ часовъ, прибыла изъ Варны канонирская лодка Стрѣла.

Въ 9 ч. 40 м., корабли Парижъ, Чесма, Императрица Марія, Пармента, Іоаннъ Златоустъ, Пиментъ и Нордъ Адлеръ, фрегатъ Тенедосъ, брики Мингрелія, Ганзимедъ и Орфей, и бомбардирскія суда Опытъ, Подобный и Соперникъ, при умѣренномъ NO вѣтрѣ, вступили подъ паруса. Командиру корабля. Императоръ Францъ и командующему госпитальнымъ кораблемъ Скорый, разрѣшено отправиться въ Севастополь, немедленно по принятіи больныхъ и приведеніи судовъ имъ вѣтренныхъ въ готовность; транспорту Ингулецъ приказано, по окончаніи сдачи привезенныхъ имъ матеріаловъ, идти въ Николаевъ; яхта Утѣха, пароходъ Метеоръ и катеръ Ласточка оставлены въ портъ для доставленія къ флоту и въ Одессу депешей; заведываніе морскою частью въ Сизополь, возложено на капитана 2 ранга Польскаго, которому вмѣнено, между прочимъ, въ обязанность: 1) по опасности, съ какою соединено содержаніе, на островъ Кириосъ, больныхъ и карантина, перевести первыхъ и всѣ вообще госпитальныя заведенія на полу-островъ Троицу и 2) по сношенію съ генераль-маіоромъ Жерве, сдать распоряженіе, чтобы заболѣвающіе чумою офицеры и нижніе чины морскаго вѣдомства, находящіеся при Сизопольскихъ укрѣпленіяхъ, были доставляемы для пользованія въ карантинъ.

Вскорѣ послѣ полудня соединились съ флотомъ: находившійся въ крейсерствѣ у Сизополя брикъ Меркурій и слѣдовавшій отъ Агатополя фрегатъ Поспѣшный; послѣднему приказано

но идти въ Сизополь, для исправленія оказавшагося въ бушпритъ поврежденія.

Въ слѣдствіе увѣдомленія, полученнаго чрезъ фрегатъ Посыпшій, объ отдѣленіи отъ арміи въ вѣденіе Главнаго Командира сотни казаковъ, сдѣлано распоряженіе о присоединеніи ихъ къ отряду инженеръ-подполковника Бюрно.

Въ 8 ч. 20 м., фрегатъ Тенедось и брикъ Меркурій посланы къ Босфору: первый для крейсерства, а послѣдній для осмотра положенія Турецкаго флота.

4 число. Въ 7 часовъ по полуночи, находившемуся у Агатополя фрегату Флора, сигналомъ приказано соединиться съ флотомъ.

Въ полдень брикъ Мингрелія посланъ въ Агатополя за инженеръ-подполковникомъ Бюрно, который, въ 5½ часовъ, прибылъ на корабль Парижъ, и, по полученіи наставленій на счетъ дальнѣйшихъ дѣйствій, отправленъ обратно на томъ же брикѣ.

Въ продолженіе дня, флотъ держался на высотѣ Агатополя, а на ночь взялъ курсъ къ Инадъ.

5 число. Въ 2½ часа по полуночи, корабль Пантелеймонъ, въ крейсерствѣ у Босфора находившійся, соединился съ флотомъ.

Въ 9 часовъ, на прибывшемъ изъ Сизополя пароходѣ Мстеръ, получены: отношеніе Начальника Главнаго Штаба арміи о подробностяхъ сраженія при городѣ Сливно, 31 іюля происходившаго, и о занятіи этого города; и донесеніе карантиннаго правленія, что изъ числа нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, на береговыхъ батареяхъ находившихся, и въ карантинѣ для очищенія поступившихъ, два человека умерли отъ чумы.

Въ теченіи сутокъ, при переменныхъ тихихъ вѣтрахъ, переходившихъ въ маловѣтріе и штиль, флотъ держался между Агатополемъ и Инадою.

6 число. Въ 4½ часа по полуночи, прибыли: фрегатъ Посыпшій изъ Сизополя, и брикъ Мингрелія отъ Агатополя.

Около полудня, усмотрѣны у берега пять іоловъ, слѣдовавшихъ отъ Агатополя къ S.

Въ 9½ часовъ, брикъ Меркурій возвратился отъ пролива съ донесеніемъ, что флотъ Турецкій лежитъ на якорь у Буюк-дере.

Въ часъ по полудни, фрегатъ Флора посланъ для осмотра Инады; черезъ два часа, командиръ фрегата представилъ планъ, на которомъ означены были мѣста редутовъ и батарей, составлявшихъ оборону Инады; не было возможности опредѣлить силъ ихъ, но по живости огня, которымъ былъ встрѣчаемъ фрегатъ, когда приближался къ укрѣпленіямъ, капитанъ-лейтенантъ Баскаковъ полагаетъ, что всѣ они снабжены достаточно артиллеріею и приготовлены для встрѣчи нападенія; далѣе за Инадою замѣченъ довольно большой лагерь.

Въ 7 ч. 20 м., прибылъ изъ Одессы люгеръ Глубокій.

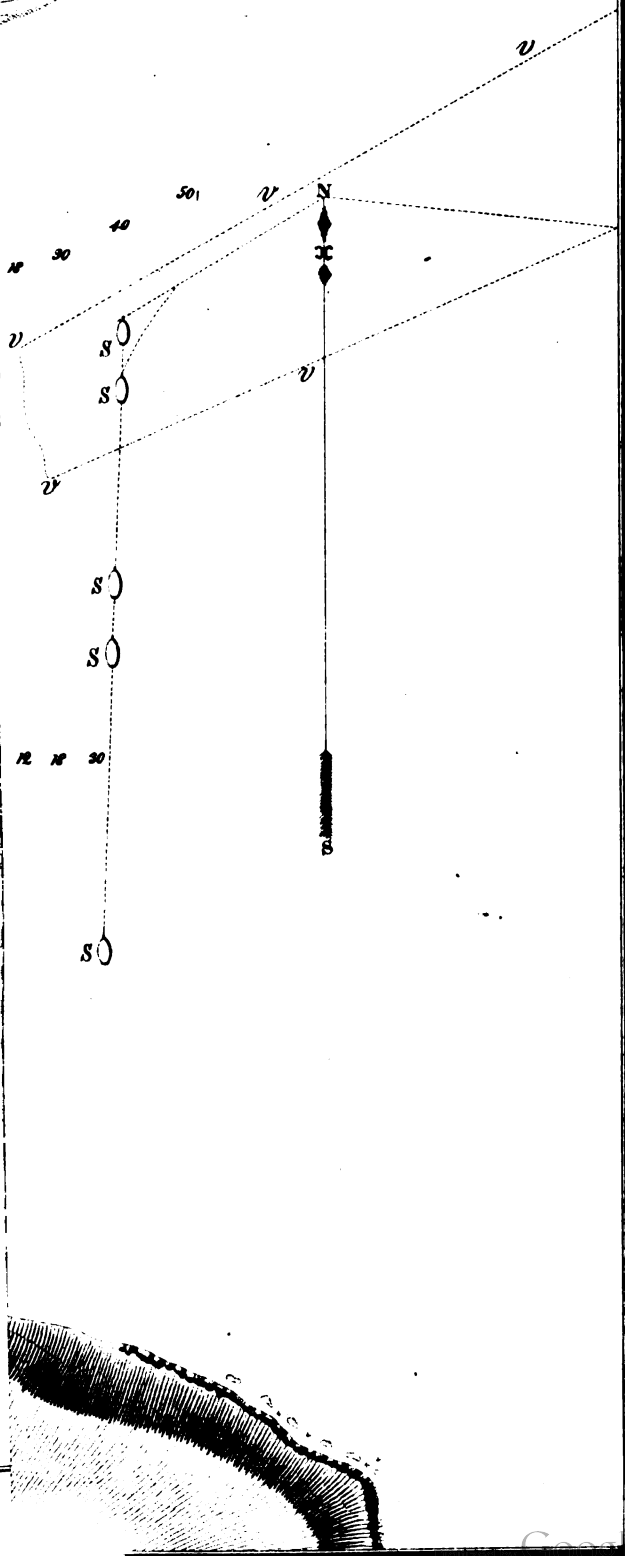
При тихихъ переменныхъ вѣтрахъ, флотъ продолжалъ держаться между Агатополемъ и Инадою.

7 чис.ю. Брикъ Орфей, которому поручено было узнать отъ іоловъ, гдѣ находится сухопутный отрядъ нашъ, долженствовавшій выступить вчера утромъ изъ Агатополя, доставилъ, въ 9 часовъ по полуночи, рапортъ командира отряда гребной флотилии лейтенанта Панютина, который доносилъ: 1) что будучи назначенъ для содѣйствія отряду инженеръ-подполковника Бюрно, при овладѣніи деревнею С. Стефано, онъ, Панютина, подошедъ къ ней сего дня утромъ, атаковалъ устроенные для обороны ея редуты, и, выгнавъ изъ нихъ Турокъ, завладѣлъ какъ редутами, такъ и самою деревнею, посредствомъ десанта съ іоловъ высаженнаго, и 2) что отрядъ подполковника Бюрно еще не прибылъ.

Въ 10 часовъ, на соединившейся съ флотомъ яхтѣ Утъха, получены: рапортъ капитана 2 ранга Польскаго — объ отбытіи въ Севастополь корабля Императоръ Францъ, съ 375 людьми большыхъ морскаго вѣдомства, и отношеніе военнаго генералъ-губернатора Базарджикской и Бабадагской областей, что

Д

- А. Первый редут
- В. Средний редут
- С. Южный редут
- Е. Фонтанъ.
- Р. Палатки.
- У. Путь іагъ,
- Х. Якорная м.
- Г. Прѣсная вода
- Ж. Соборное м.



100 200

находящиеся въ Бальчикъ и назначенные къ обращенію на флотъ нижніе чины 28 флотскаго экипажа, въ числѣ 154 человекъ, выдержали уже 16 дневный карантинъ и никакихъ признаковъ чумы между ними неокказалось, и что зараза и въ самой Варнѣ не только ослабѣваетъ, но, повидимому, и со всѣмъ уничтожается. Въ слѣдствіе сего, капитану 2 ранга Польскому предписано о перевозѣ тѣхъ людей въ Сизополь, на одномъ изъ фрагованныхъ или призовыхъ судовъ.

Въ 11½ часовъ, яхтѣ Утѣха приказано идти обратно въ Сизополь.

Въ полдень, пользуясь благопріятною погодою, Главный Командиръ отправилъ для атаки Инадскихъ укрѣпленій: корабль Нордъ Адлеръ, фрегаты Флора и Поспѣшный, брики Орфей и Ганимедъ, и бомбардирскія суда Опытъ, Подобный и Соперникъ. Преподавъ командирамъ судовъ, самыя подробныя наставленія на счетъ поручаемыхъ имъ дѣйствій, Главный Командиръ возложилъ на старшаго изъ нихъ, командира фрегата Флора, капитанъ-лейтенанта Баскакова, наблюденіе за точнымъ исполненіемъ объявленныхъ распоряженій.

Въ 2 часа, всѣ суда отряда заняли назначенныя имъ по диспозиціи мѣста; корабль Нордъ Адлеръ сталъ противъ редута № 2*, фрегатъ Поспѣшный атаковалъ редутъ № 3, фрегатъ Флора занялъ позицію предъ батареями № 5, 6 и 7, дѣйствуя въ то же время и по редуту № 4; бомбардирскія суда расположились противу тѣхъ же укрѣпленій; на обязанность бриковъ возложено было прерваніе сообщений между атакованными пунктами. Корабль Нордъ Адлеръ и фрегатъ Поспѣшный скоро заставили замолчать артиллерію дѣйствовавшихъ противъ нихъ редутовъ, которые, въ слѣдъ за симъ, были взяты приступомъ, высаженнымъ съ корабля и фрегата десантомъ, состоявшимъ изъ части Гвардейскаго и 36 флотскаго экипажей и

* См. приложенный планъ.

трехъ ротъ Камчатскаго и 23 егерскаго полковъ. Непріятель, выбитый изъ редутовъ № 2 и 3, обратился къ укрѣпленіямъ № 4, 5, 6 и 7; но и тутъ держался не долго. Поражаемые усиленнымъ дѣйствіемъ фрегата Флоры, бомбардирскихъ судовъ и бриковъ, и уstraшенные наступленіемъ, отъ редута № 3, десанта, Турки, около 4 часовъ по полудни, бросивъ все свои укрѣпленія, побѣжали по дорогѣ къ Мидіи; въ то же время удалился съ поспѣшностію и отрядъ, который былъ расположенъ въ лагерь.

Такимъ образомъ, въ продолженіи двухъ часовъ, отрядомъ, состоявшимъ изъ 1 корабля, 2 фрегатовъ, 3 бомбардирскихъ судовъ, 2 бриковъ и десанта, числительная сила котораго не превосходила 500 человекъ, покорены укрѣпленія Инады, устроенныя по всемъ правиламъ военнаго искусства, защищаемыя сильною артиллеріею и гарнизономъ въ числѣ свыше 2 тысячъ человекъ, нѣтъ сверхъ-того въ резервъ, въ лагерь, около 3 тысячъ человекъ.

Трофеями этого дня были : 2 мортиры, 9 единороговъ, 15 пушекъ мѣдныхъ и 6 чугунныхъ, и 1 фалконетъ, сверхъ-того достались въ наши руки значительные запасы пороха, снарядовъ, чугуна въ слиткахъ, и болѣе 50 штукъ дубоваго лѣсу.

Въ 4½ часа, корабли Парижъ, Императрица Марія, Іоаннъ Златоустъ, Парментъ и Пантелеймонъ, и брикъ Мингрелія положили якоря на Инадскомъ рейдѣ; брику Меркурій приказано крейсировать въ виду флота.

Въ 5 часовъ, Главный Командиръ, замѣтивъ, что часть Турокъ остановилась около редута, находящагося въ разстояніи около трехъ верстъ отъ Инады, отправилъ къ этому мѣсту брикъ Мингрелію, отдавъ на него для десанта роту Гвардейскаго экипажа съ корабля Парижъ, которою были взяты и истреблены какъ самый редутъ, такъ и баттарей, для ружейной обороны позади его устроенныя.

Въ 6 часовъ, пароходъ Метеоръ прибылъ изъ Агатополя.

Начальнику артиллеріи флота, капитану 1 ранга Примо, пред-



М.И.Иада

ПЛАНЪ

ПОКОРЕНІЯ ІНАДЫ

7^{го} Августа 1829 года.



Корабль Норд Адлеръ.

Фрегатъ Поспѣшный.

_____ *Флора.*

Бомбардирскія суда.

Редутъ безъ пушекъ

_____ илѣвшій 3 единорога и 5 пушекъ.

_____ / единорогъ 2 пушки и 1 фалкенетъ

_____ _____ Зединорога и 7 пушек и особъ

кессель батарея съ одной мартинъ.

_____ одну ружейную оборону.

. Батмаря о 4 пушках.

с. Редутъ и пѣвшій 1 мартиру 1 единорогъ и 5 пушекъ.

писано составить опись всему приобретенному въ Инадъ имуществу, и снять планы съ укрѣпленій, составлявшихъ ея оброну.

8 число. Около 6 часовъ по полуночи, прибылъ изъ Агатополя сухопутный отрядъ нашъ, встрѣтившій на пути препятствія отъ дурныхъ переправъ и, незнавшихъ хорошо дороги, проводниковъ. По распоряженію Главнаго Командира, часть отряда обращена для занятія Инадскихъ укрѣпленій, другая же, въ числѣ трехъ ротъ и 30 казаковъ, подъ начальствомъ Камчатскаго пѣхотнаго полка маіора Камрера, послана въ мѣстечко Самоково, для истребленія находящагося тамъ литейнаго завода.

Въ 7 часовъ, брикъ Мингрелія возвратился къ флоту и доставилъ два орудія, въ уничтоженномъ редутѣ взятыхъ.

Въ то же время прибылъ отъ деревни С. Стефано отрядъ гребной флотиліи.

Въ 2 ч. 40 м. по полудни, корпуса флотскихъ интурмановъ подполковникъ Шмелевъ отправленъ, на пароходѣ Метеоръ, для осмотра Мидіи.

Въ 4½ часа, брикъ Орфей посланъ къ деревнѣ С. Стефано для отысканія орудія, которое, по показанію одного пѣхотнаго, скрыто Турками въ лѣсу.

Въ 9 часовъ, люгеръ Глубокій отбылъ въ Сизополь, съ посланнымъ къ Его Императорскому Величеству, съ донесеніями, фельдъегеремъ, которому назначено отправиться изъ Сизополя въ Одессу, на яхтѣ Утѣхъ.

9 число. Въ 11 часовъ по полуночи, пароходъ Метеоръ возвратился изъ Мидіи.

Въ 2 ч. 20 м. по полудни, бригъ Орфей доставилъ 8 фунтовую мѣдную пушку съ лафетомъ, вблизи деревни С. Стефано взятую.

Въ 6½ часовъ, брикъ Меркурій отправленъ къ Босфору для наблюденія, вмѣстѣ съ фрегатомъ Тенедось, за Турецкимъ флотомъ.

Исполняя волю Главнокомандующаго арміею, адмиралъ воз-

ложи́тъ на командира фрегата Поспѣшный уничтоженіе укрѣпленій, въ городахъ Василико и Агатополю устроенныхъ, и забраніе артиллеріи и прочаго казеннаго имущества, тамъ находящагося; вмѣстѣ съ нимъ капитанъ-лейтенанту Колтовскому приказано было произвести строгое изслѣдованіе, почему отряду подполковника Бюрно даны были проводники, незнавшіе хорошо дороги, и ежели будетъ открытъ въ этомъ дѣлѣ какой-либо умыселъ, то виновныхъ, заковавъ въ желѣза, доставить на флотъ. Въ 8 часовъ, фрегатъ Поспѣшный вступилъ подъ паруса.

Поручая оборону Инады и войска, составлявшія отрядъ подполковника Бюрно, командиру 3 бригады 12 пѣхотной дивизіи, генераль-маіору Маркову, Главный Командиръ вмѣнилъ ему въ обязанность стараться, посредствомъ казачьихъ партій, открытъ сообщенія съ арміею.

Командирамъ кораблей Пантелеймонъ и Нордъ Адлеръ предписано: первому объ уничтоженіи редутовъ, признанныхъ ненужными, а последнему о принятіи находящихся на тѣхъ редутахъ орудій и снарядовъ, и объ отвозѣ ихъ въ Сыззополь.

10 число. Въ 8 часовъ по полуночи, доставленная, на бывшемъ изъ Севастополя транспортѣ Ланжеронъ, рота 24 егерскаго полка, перемѣщена на корабль Пантелеймонъ.

Вечеромъ возвратился отрядъ нашъ, въ Самоково посылан-ный; начальникъ отряда, маіоръ Камреръ, донесъ, что порученіе, на него возложенное, совершено съ полнымъ успѣхомъ; по разсыяніи находившихся при заводѣ непріятелей, въ числѣ около тысячи человекъ, всѣ заведенія и удобосгораемые вещи преданы огню, а все остальное сломано; оставаться при заводѣ долѣе Камреръ считалъ не безопаснымъ, потому что, по словамъ Булгаръ, въ недалекомъ разстояніи отъ Самокова, расположенъ непріятельскій корпусъ, въ числѣ отъ 5 до 6 тысячъ человекъ.

11 число. Въ 6 часовъ по полуночи, на отправленномъ въ Сыззополь транспортѣ Ланжеронъ, послано предписаніе о при-

сылкъ въ Инаду брандеровъ, которые Главный Командиръ предположилъ употребить для сожженія Турецкаго флота въ самомъ Буюкдере, видя намѣреніе непріятеля не оставлять, ни подъ какимъ видомъ, Босфора. По первому вызову для принятія начальства надъ брандерами, явилось болѣе десяти охотниковъ, изъ числа которыхъ и были избраны: 28 флотскаго экипажа лейтенантъ Скаржинскій — на брандеръ № 1, и 38 флотскаго экипажа мичманъ Попандопуло — на брандеръ № 2.

Въ часъ по полудни, Главный Командиръ съ кораблями Парижъ, Іоаннъ Златоустъ, Парменъ, Чесма, Императрица Марія и Пименъ, бриками Ганимедъ и Мингрелія, и бомбардирскими судами Подобный и Соперникъ, отправился къ Мидіи. Фрегатъ Флора посланъ въ Сизополь для сдачи въ лазаретъ больныхъ; бомбардирскому судну Опытъ приказано исполнять обязанности брантвахтеннаго судна при Инадѣ.

Въ 4 часа, люгеръ Глубокій прибылъ изъ Сизополя; на немъ получены: 1) отношеніе генераль-адъютанта Головина о назначеніи его военнымъ генераль-губернаторомъ Румелии и 2) донесеніе капитана 2 ранга Польскаго, что изъ числа нижнихъ чиновъ, съ городскихъ укрѣпленій въ карантинѣ поступившихъ, два человека умерли отъ чумы.

12 число. Въ 6½ часовъ по полудни, флотъ, по призыву штиля и теченія, положилъ стопъ-анкеры вблизи Мидіи.

13 число. Въ 2 ч. 40 м. по полуночи, флотъ вступилъ подъ паруса.

Главный Командиръ, предположивъ атаковать сего дня Мидію, назначилъ на этотъ предметъ, подъ команду котръ-адмирала Стожевскаго, корабли Іоаннъ Златоустъ и Пименъ, брики Ганимедъ и Мингрелія, бомбардирскія суда Подобный и Соперникъ, и люгеръ Глубокій, а для десанта, сверхъ трехъ ротъ 23 егерскаго полка, по 75 матрозъ съ cadaго корабля. Начальникомъ десанта опредѣленъ гвардейскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Лялинъ.

Въ 10 часовъ, назначенныя для атаки суда, по сигналу ад-

мира, отделились от флота, и въ часъ по полудни заняли мѣста предъ крѣпостью : корабли и бомбардирскія суда стали противъ береговыхъ укрѣпленій, а брики и люгеръ положили якоря съвернѣе города, около того мѣста, гдѣ предполагено было высадить десантъ, который, въ 3 часа, и былъ свезенъ на берегъ.

По чрезвычайной высоты мѣста, гдѣ расположенъ городъ, корабли были принуждены ограничиться одними навѣсными выстрѣлами, которые мало могли нанести вреда укрѣпленіямъ; дѣйствія бомбардирскихъ судовъ оказались также мало дѣйствительными, по причинѣ зыби, препятствовавшей направлять орудія. Къ этому неблагопріятному обстоятельству вскорѣ присоединилось другое. Десантъ, на пути къ городу, подошелъ къ рѣкѣ, имѣющей около 10 сажень ширины и защищаемой двумя орудіями и кавалеріею въ числѣ 300 человекъ; мичманъ графъ Гейденъ, посланный съ четырьмя матрозами для промѣра рѣки, донесъ, что, недойдя еще до половины ея, вода была уже выше груди человека. Капитанъ-лейтенантъ Ляинъ, считая опаснымъ приступить къ переправѣ въ бродъ чрезъ столь глубокую рѣку, подъ выстрѣлами непріятеля и при опасности быть атакованнымъ кавалеріею, въ то время, когда отрядъ нашъ, въ случаѣ подмочки патроновъ, не будетъ имѣть другаго оружія кромѣ штыковъ, обратился съ вопросомъ по этому предмету къ штабъ-офицеру, командовавшему егерями и получивъ въ отвѣтъ, что и онъ находитъ переправу, въ виду кавалеріи и подъ огнемъ непріятеля, сомнительною, далъ приказаніе возвратиться къ мѣсту высадки, гдѣ десантъ и былъ принятъ на корабли. Въ продолженіи дня, на кораблѣ Іоаннъ Златоустъ убилъ одинъ рядовой и два ранены, въ десантъ ранено три человека; Іоаннъ Златоустъ получилъ 18 пробойнъ и 35 поврежденій въ рангоутъ и такелажъ; на кораблѣ Пименъ оказалось 9 пробойнъ и 22 другихъ поврежденія.

14 число. Въ 6 часовъ по полуночи, съ корабля Іоаннъ Златоустъ доставлена лодка, на которой былъ отправленъ въ

Константинополь багажъ пашы Мидійскаго. Лодку эту приказано оставить при корабль Парижъ, для возвращенія ея пашъ, при первомъ удобномъ случаѣ.

Въ 10 часовъ, сигналомъ, при пушечномъ выстрѣлѣ, вѣлно находящимся при Инадъ кораблю Пантелеймонъ, брику Орфей, и іоламъ, соединиться со флотомъ, что вскорѣ и было ими исполнено.

Въ 4 часа по полудни, транспортъ Редуть-Кале прибылъ изъ Сизополя съ 243 человѣками 24 егерскаго полка, и матеріалами для флота. Съ транспортомъ этимъ получено отношеніи Главнокомандующаго арміею, что городъ Адрианополь, 8 числа, занятъ нашими войсками, что непріятель, въ числѣ 10 тысячъ человѣкъ, положилъ оружіе предъ арміею и что, по присоединеніи къ ней резервовъ, корпусъ генерала графа Палена будетъ выдвинутъ къ Кирклиссу, а отрядомъ генералъ-лейтенанта Будберга будетъ занятъ городъ Виза. Въмѣстѣ съ симъ графъ Дибичъ-Забалканскій изъявлялъ желаніе, чтобы Мидія была покорена флотомъ къ 15 числу.

По неудобству держать іолы въ открытомъ морѣ, командующему ими, лейтенанту Панютину 1, приказано расположиться вблизи берега, въ безопасномъ отъ выстрѣловъ непріятеля мѣстѣ.

Главный Командиръ, предположивъ завтрашній день сдѣлать новое покушеніе противъ Мидіи, приказалъ собрать о положеніи этого города и его укрѣпленіяхъ достовѣрныя свѣдѣнія, преимущественно отъ Турокъ и Грековъ, находившихся на лодкѣ, кораблемъ Іоаннъ Златоустъ перехваченной. Слѣдствіемъ опроса этихъ людей, и показанія участвовавшихъ въ атакѣ 13 числа, было слѣдующее заключеніе: а) Мидія, расположенная на высокой утесистой горѣ, безопасна отъ дѣйствій со стороны моря; б) съ обѣихъ сторонъ города протекаютъ рѣки, впадающія въ море, и защищающія его съ сѣверной и южной стороны; первая изъ этихъ рѣкъ глубока и имѣетъ бродъ только у самаго моря; сообщеніе чрезъ южную рѣку произ-

водится посредствомъ моста; в) на горъ устроены, въ разныхъ пунктахъ, батареи, обращенныя къ рейду, и одна на покатоости къ сторонѣ южной; и г) съ запада, городъ обороняется высокою каменною стѣною.

Основываясь на этихъ свѣдѣніяхъ, объявлены были слѣдующія распоряженія: 1) Въ десантъ назначаются всѣ войска, на флотъ имѣющіяся, и по 50-ти матрозъ съ кораблей—Парижъ, Пармень, Императрица Марія, Чесма и Пантелеймонъ; 2) командованіе десантомъ поручается командиру 23-го егерскаго полка, подполковнику Абрамовичу; 3) командованіе морскими чинами, подъ главнымъ начальствомъ Абрамовича, возлагается на капитанъ-лейтенанта гвардейскаго экипажа Серебрякова; 4) для удобнѣйшей высадки десанта, онъ свозится на брики и бомбардирскія суда, къ которымъ отдѣляются со флота гребныя суда, по росписанію особо объявленному; 5) наблюденіе за высадкою десанта поручается капитанъ-лейтенанту гвардейскаго экипажа Лялину, которому указано мѣсто, по южную сторону города, гдѣ оза произведена быть долженствуетъ; 6) отрядъ гребной флотиліи назначается для прикрытія высадки; 7) до выхода десанта на берегъ, укрѣпленія города должны быть обезпokoиваемы кораблями Іоаннъ Златоустъ и Пимень и бомбардирскими судами, по распоряженію контръ-адмирала Стожевскаго, которому вообще атака Мидіи предоставлена; и 8) по овладѣніи городомъ, онъ занимается войсками, морскіе же чины обращаются на корабли.

Въ 6 часовъ, приказано приступить къ перевозкѣ десанта на брики и бомбардирскія суда, послѣ чего, они и корабли Іоаннъ Златоустъ и Пимень держались вблизи берега, отдѣльно отъ флота.

15 число. Зыбь отъ NO не дозволила приступить съ разсвѣтомъ къ предположенной атакѣ Мидіи; брикъ Мингрелія, которому поручено было осмотрѣть берегъ, донесъ, что по сильному прибою волненія, нѣтъ возможности высаживать войска.

Въ 8 часовъ по полуночи, бомбардирское судно Онытъ доставило изъ Инады бумаги, и вскорѣ отправлено обратно.

Въ 2 часа по полудни, пароходъ Метеоръ посланъ въ Инаду, для исправленія оказавшагося въ машинѣ поврежденія.

Флотъ, въ продолженіи дня, держался на высотѣ Мидіи.

16 число. Брикъ Орфей, посланный съ разсвѣтомъ къ берегу, далъ знать о невозможности высадки десанта, по сильному прибою волненія.

Въ 6 часовъ по полуночи, люгеръ Глубокій отправленъ съ приказаніемъ кораблю Нордъ Адлеръ послѣзнить отвозомъ въ Сизополь орудій, не нужныхъ при Инадѣ, и соединеніемъ потомъ съ флотомъ.

Въ 3 часа по полудни, транспорту Редуть-Кале приказано идти въ Инаду, и ожидать тамъ сигнала для соединенія съ флотомъ.

Въ 5½ часовъ, на возвратившемся изъ Инады люгеръ Глубокій, доставленъ, бѣжавшій изъ Мидіи и явившійся въ одинъ изъ нашихъ редутовъ, Булгаръ, который показалъ, что ему поручено было отвести на водопой лошадей, изготовленную для курьера, назначавшагося къ посылокъ съ бумагами, и что на этой лошади онъ бѣжалъ въ Инаду, съ бывшими при сѣдлѣ пистолетами и сумкою съ бумагами; по разсмотрѣніи послѣднихъ, оказалось, что онъ были адресованы въ Карабурну и заключали требованіе паши Мидійскаго о скорѣйшей присылкѣ помощи.

Флотъ продолжалъ держаться на высотѣ Мидіи.

17 число. Въ 6 часовъ по полуночи, брику Орфей поручено осведомиться о положеніи іоловъ, расположенныхъ на якоряхъ вблизи берега. Въ то же время, по случаю смягченія зыби, судамъ, назначеннымъ для атаки, приказано спуститься къ городу.

Около 7 часовъ, усмотрѣно, что іолы переходятъ съ сѣверной стороны Мидіи на южную, и съ нѣкоторыхъ изъ нихъ производится выстрѣлы. Въ слѣдъ за симъ брикъ Орфей далъ

знать, чрезъ телеграфъ, что крѣпость занята десантомъ, высаженнымъ съ іоловъ, подъ начальствомъ командующаго ими лейтенанта Панютина 1-го. Въ слѣдствіе сего сдѣлано распоряженіе о свозѣ немедленно на берегъ 23 егерскаго полка, командиру котораго, подполковнику Абрамовичу, вѣльно исправлять должность Мидійскаго коменданта.

Въ послѣдствіи оказалось, что Турки, уstraшенные положеніемъ и намѣреніемъ флота, утромъ сего дня, начали выбираться изъ Мидіи; командиръ іоловъ, замѣтя это, и подучивъ подтвержденіе о томъ отъ Грековъ, поспѣшилъ перейти на южную сторону и, взявъ съ собою 50 человекъ при одномъ оберъ-офицерѣ, вышелъ съ ними на берегъ, и, подъ прикрытіемъ огня двухъ іоловъ, двинулся прямо къ крѣпости. Турки увидя наши войска, бросились изъ города, который и былъ занятъ лейтенантомъ Панютинымъ 1-мъ, встрѣченнымъ торжественно Митрополитомъ, всѣмъ православнымъ духовенствомъ и старшинами, поднесшими Панютину ключи города. Кромѣ значительныхъ запасовъ пшеницы и угля, взято въ Мидіи 9 крѣпостныхъ орудій, съ полнымъ количествомъ пороха и снарядовъ. Полевые орудія были вывезены Турками наканунѣ. Бѣжавшій Турецкій гарнизонъ, по показанію жителей, состоялъ изъ 700 человекъ пѣхоты и 300 человекъ конницы, и паша ежечасно ожидалъ изъ Карабурну новыхъ войскъ.

Въ 4 часа по полудни, бомбардирское судно Опытъ, доставило донесеніе генералъ-маіора Маркова о прибытіи въ Инаду двухъ Булгаръ, присланныхъ командиромъ 2 пѣхотнаго корпуса, генераломъ графомъ Паленымъ, для узнанія о мѣстопребываніи флота, и занята ли Мидія нашими войсками. Чрезъ два часа Опытъ отправленъ обратно, съ предписаніемъ Маркову, объ отсылкѣ, посредствомъ тѣхъ же Болгаръ, письма адмирала на имя графа Палена.

Не находя болѣе надобности въ іолахъ, Главный Командиръ приказалъ командующему ими, лейтенанту Панютину 1-му,

ПЛАНЪ

АТАКИ МИДИИ

Бурну

13^{го} Августа 1899 года.



А. *Корабль Золотъ.*

Б. *Пимень.*

В. *Бомбардирское судно Подобный.*

Г. *Соперникъ.*

Д. *Бригъ Тинимедъ.*

Е. *Мингерия.*

Ж. *Место высадки.*

а. *Семь баттарей обь одной пушкь каждая.*

б. *Редуть о 2^х пушкахъ.*

в. *Редуть обь пушкь.*

г. *Редуть имевший одну ружейную оборону.*

ДВ

ДВ

ДГ

слѣдовать въ Сизополь, и на пути присоединить къ себѣ три іола, въ Агатополю оставленные.

18 число. Въ 6 часовъ 20 минутъ по полуночи, на брикъ Орфей, посланномъ въ Мидію съ провизією для войскъ, отправлены артиллерійскіе офицеры, назначенные для снятія плановъ съ укрѣпленій, и для составленія описи, приобрѣтенному въ крѣпости имуществу.

Въ 8 часовъ, флотъ спустился къ Инадъ, и, чрезъ часъ, положилъ якоря на тамошнемъ рейдѣ. Кромѣ корабля Нордъ Адлеръ, бомбардирскаго судна Опытъ, парохода Метеоръ, и транспорта Редутъ-Кале, здѣсь найдены, прибывшіе, въ отсутствіе флота, брандеры № 1 и 2.

Въ 9 часовъ, катеръ Ласточка отправленъ съ донесеніями въ Бургасъ и Сизополь.

Въ 3½ часа по полудни, прибыли фрегатъ Поспѣшный и призовое судно № 2; командиръ фрегата донесъ, что укрѣпленія городовъ Василюко и Агатополя уничтожены совершенно; орудія, порохъ и снаряды приняты на фрегатъ; часть продовольственныхъ запасовъ погружена на призовое судно № 2, прочіе же оставлены въ Агатополь, подъ присмотромъ оберъ-офицера и 30 нижнихъ чиновъ Курскаго пѣхотнаго полка; больные отправлены въ Сизополь на обывательскихъ лодкахъ, всѣ же остальные чины находятся на фрегатѣ, на которомъ доставлены также приматы Агатопольскіе, давшіе не надежныхъ проводниковъ подполковнику Бюрно, при отправленіи его съ отрядомъ къ Инадъ.

Изъ привезенныхъ, на фрегатъ Поспѣшный, турецкихъ орудій, четыре пушки, оказавшіяся способными для десантныхъ экспедицій, приняты на флотъ.

Въ 3½ часа, на прибывшемъ изъ Сизополя люгерѣ Широкий, получены рапорты капитана 2 ранга Польскаго, который доносилъ: 1) что изъ числа нижнихъ чиновъ, поступившихъ въ карантинъ съ городовыхъ укрѣпленій, умерло отъ чумы 3 человека; 2) что всѣ госпитальныя заведенія перемѣнены окон-

чительно на полуостровъ Троицу, и затѣмъ островъ Киріосъ предоставленъ весь исключительно для карантина; и 3) что корабль Скорый, 15 числа, отправленъ въ Севастополь, съ 292 людьми больныхъ морскаго вѣдомства.

Въ 4½ часа, брикъ Мингрелія, назначенный для доставленія въ Одессу курьера, отправленнаго къ Его Императорскому Величеству, съ донесеніемъ и ключами Мидіи, снялся съ якоря.

Въ 6 ч. 50 м., корабль Нордъ Адлеръ отбылъ въ Сизополь, съ орудіями Инадскихъ укрѣпленій; находившаяся на кораблѣ рота 23 егерскаго полка высажена на берегъ, для присоединенія къ полку, въ Мидіи расположенному.

Въ 7 часовъ, брикъ Ганимедъ, по принятіи вещей, 23 егерскому полку принадлежащихъ, отправился въ Мидію.

Въ 8 часовъ, брикъ Орфей прибылъ ко флоту.

Главный Командиръ, давъ свободу, взятому въ плѣнъ, при пореніи Агатополя, начальнику Деліевъ, а также чиновнику, который былъ присланъ въ Агатополь для сбора податей, и Туркамъ, находившимся на Греческой лодкѣ, 14 числа кораблемъ Іоаннъ Златоустъ перехваченной, назначилъ, для доставленія ихъ и имущества паши Мидійскаго въ Карабурну, люгеръ Глубокій, который, въ 8 ч. 40 м. и отправился къ этому пункту, съ капитанъ-лейтенантомъ Серебряковымъ, посланнымъ для осмотра положенія и укрѣпленій Карабурну.

Доставленная на транспортъ Редуть-Кале первая карабинерная рота 24 егерскаго полка перемѣщена на корабль Чесма.

Сегодня получено извѣстіе, имѣющее все право на достоверность о томъ, что капуданъ-паша, въ слѣдствіе непремѣнной воли Султана, долженъ выступить въ море, при первомъ благопріятномъ вѣтрѣ, для нападенія на нашъ флотъ. Главный Командиръ, объявивъ въ приказъ объ этомъ извѣстіи, вмѣстѣ съ тѣмъ призналъ нужнымъ: предположенное отправленіе въ Босфоръ брандеровъ, приостановить.

19 число. Въ 11 ч. 40 м. по полудни, транспортъ Ревнитъ отправленъ въ Сизополь, для сдачи въ тамошніе магазины

остальныхъ матеріаловъ, и слѣдованія потомъ въ Таганрогъ, за грузомъ для Севастопольскаго порта.

20 число. Въ 9 часовъ по полуночи, брикъ Орфей посланъ для взятія отъ возвращавшагося изъ Карабурну, люгера Глубокий, буксируемаго имъ призоваго судна, и для привоза изъ Мидіи артиллерійскихъ офицеровъ, находившихся тамъ для описи казеннаго имущества и снятія плановъ съ укрѣпленій.

Въ 10 часовъ, фрегату Послышный приказано идти къ Босфору, для осведомленія о положеніи Турецкаго флота, и для передачи крейсерамъ приказанія на счетъ усугубленія надзора за неприятелемъ.

Въ 10½ часовъ, пароходъ Метеоръ отправленъ въ Николаевъ, по случаю оказавшагося въ паровомъ котлѣ поврежденія.

Въ 6 часовъ по полудни, посланы въ Мидію — бомбардирское судно Соперникъ и одно зафрахтованное судно, съ остальнымъ имуществомъ 23 егерскаго полка и продовольственными для войскъ запасами; а въ Агатополь — люгеръ Широкий для доставленія приматовъ города, которые, по случаю болѣзни подполковника Бюрю, не могли быть уличены въ назначеніи отряда его ненадежныхъ проводниковъ.

Въ 10 часовъ, прибылъ офицеръ съ депешами отъ Главнокомандующаго арміею, въ числѣ которыхъ заключалось уведомленіе объ открытіи, въ Адрианополѣ, переговоровъ о мирѣ.

Главный Командиръ, признавая нужнымъ усилить отрядъ нашъ въ Мидіи, какъ въ пунктѣ самомъ близкомъ къ неприятелю, предписалъ генералъ-маіору Моркову выступить туда со вторымъ баталіономъ 23 егерскаго полка, сотнею казаковъ и 4 орудіями, и по прибытіи стараться войти въ сношеніе съ арміею чрезъ городъ Визу. А такъ, такъ остающагося въ Инадъ баталіона Курскаго пѣхотнаго полка недостаточно для занятія всѣхъ укрѣпленій, то и сдѣлано распоряженіе о срытіи редутовъ и батарей, на сѣверной сторонѣ рейда расположенныхъ.

*

21 число. Въ 3 часа по полуночи, бомбардирское судно Подобный отправлено въ Сизополь.

Въ 7 ч. 40 м., люгеръ Глубокій прибылъ отъ Карабурну; командиръ люгера, лейтенантъ Билимъ-Колосовскій, донесъ, что въ 14 миляхъ къ югу отъ Мидіи, изъ-подъ баттарей, Турками устроиваемой, вырвано имъ двухъ-мачтовое судно, переданное вчера брику Орфей.

Въ 10 ч. 20 м., фрегатъ Флора возвратился изъ Сизополя.

Въ 2 ч. 40 м., идущему ко флоту брику Орфей, по снятіи съ него бывшихъ въ Мидіи артиллерійскихъ офицеровъ, приказано отвести буксируемое имъ призовое судно въ Сизополь.

Въ 4 часа, Главный Командиръ, съ кораблями Парижъ, Іоаннъ Златоустъ, Пармень, Чесма, Императрица Марія, Пантелеймонъ, и Пимень, отправился къ проливу Константинопольскому; въ Инадъ оставлены: фрегатъ Флора, люгеръ Глубокій, бомбардирское судно Опытъ, и два брандера.

22 число. Въ 11 часовъ по полуночи, по случаю дня коронованія Ихъ Императорскихъ Величествъ, по окончаніи на флотъ молебствія, произведено по 31 выстрѣлу съ каждаго судна.

При переменныхъ южныхъ вѣтрахъ, флотъ лавировалъ къ Босфору, и въ полдень находился отъ него въ 35 миляхъ.

23 число. Въ 2 часа по полуночи, когда флотъ находился въ 12 миляхъ отъ Карабурну, продолжая лавировать къ проливу, вѣтеръ внезапно перешелъ къ N и началъ свѣжѣть; почему всѣ суда, по сигналу адмирала, привели въ бейдевиндъ.

Въ 8 ч. 20 м., корабль Чесма просилъ, сигналомъ, позволенія переменить повредившуюся гротъ-стенъгу, и получивъ на то согласіе адмирала, приступилъ немедленно къ работѣ, которая къ 4 часамъ по полудни была кончена, и корабль занялъ мѣсто въ ордеръ похода.

Въ продолженіе сутокъ, при сѣверныхъ умѣренныхъ вѣт-

рахъ, флотъ держался на меридианъ пролива, въ 25 миляхъ отъ него.

24 число. По недостатку воды на флотъ и по невозможности запастись ею въ Инадъ, Главный Командиръ, съ разсвѣтомъ, нашелся вынужденнымъ обратиться въ Сизополь.

Въ 7 ч. 25 м. по полудни, прибылъ изъ Сизополя корабль Нордъ Адлеръ; на немъ получены: 1) донесеніе Сизопольскаго карантиннаго правленія, что изъ числа нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, съ городскихъ укрѣпленій въ карантинъ поступившихъ, 5 человекъ умерли отъ чумы, и 2) отношеніе военнаго генералъ-губернатора Румелия, что при посѣщеніи Сизополя, онъ нашелъ, что чума въ этомъ городѣ свирѣпствуетъ со всею силою и число зараженныхъ простирается свыше ста человекъ. Въ слѣдствіе сего, въ объявленномъ по флоту приказѣ, подтверждено, чтобы, по прибытіи въ Сизополь, никто, ни подъ какимъ видомъ, не имѣлъ сообщенія съ городомъ и войсками.

Въ 10 ч. 40 м., находившійся въ Миссемврѣ, для спуска корвета Ольга, фрегатъ Штандартъ, соединился со флотомъ; командиръ фрегата, капитанъ-лейтенантъ Ушаковъ, донесъ, что несмотря на всѣ усилія, употребленные имъ вмѣстѣ съ командиромъ фрегата Евстафій, при пособіяхъ со стороны Миссемврѣйскаго коменданта, корветъ могъ быть подвинутъ только на 200 футовъ; что, по случаю распространенія между мастеровыми болѣзни, которой подвергся и занимавшійся достройкою корвета, капитанъ корпуса корабельныхъ инженеровъ Мелетинъ, должно было прекратить работы; и что теперь не остается другаго средства какъ вызвать вольныхъ мастеровъ, строившихъ корветъ, и обязать ихъ на счетъ спуска судна на воду.

Флотъ, при вѣтрахъ сначала отъ NW, а потомъ отъ ONO, имѣлъ направленіе къ Сизополю, и въ полдень находился отъ него въ 44 миляхъ.

25 число. Въ 6 часовъ по полуночи, фрегатъ Флора при-

былъ изъ Инады, и чрезъ часъ посланъ для отысканія катера Ласточка, на которомъ, по увѣдомленію командира фрегата Штандартъ, были отправлены изъ Бургаса депеши.

Для скорѣйшаго налитія бочекъ водою, кораблямъ Чесма и Пимень приказано идти въ Ахіолло.

Въ часъ по полудни, прибылъ изъ Сизополя катеръ Соловей, и такъ какъ, по увѣдомленію его, идущія ко флоту зафрахтованныя суда, имѣютъ десантъ, изъ части 24 егерскаго полка состоящей, то командиру катера приказано направить всѣхъ тѣхъ суда въ Сизополь.

Въ 2 ч. 40 мин., корабль Чесма, объявилъ сигналомъ, что сталъ на мель; немедленно приказано было послать къ нему барказы съ кабельтовыми и верпами, но прежде, чѣмъ это могло быть исполнено, онъ далъ знать, что сошелъ съ мели благополучно. Въ послѣдствіи оказалось, что подходя къ Ахіолло и находясь отъ него въ разстояніи двухъ миль, корабль внезапно ударился о подводный камень, существованіе котораго было неизвѣстно; убравъ паруса и завезя стопъ-анкеръ, Чесма, безъ большихъ усилій, сошелъ съ камня: но командиръ полагаетъ, что, по силѣ удара, фалшкиль корабля долженъ быть поврежденъ.

Около 3 часовъ, корабли Парижъ, Іоаннъ Златоустъ, Пармѣнъ, Императрица Марія, и Нордъ Адлеръ, и фрегатъ Штандартъ положили якоря на Сизопольскомъ рейдѣ; на немъ находились въ это время: брикъ Орфей, бомбардирское судно Успѣхъ, 2 канонирскія лодки, 10 іоловъ, и транспортъ Бугъ, прибывшій наканунѣ изъ Севастополя, съ грузомъ для флота, 260 человѣками морскаго вѣдомства, присланными на пополненіе судовыхъ экипажей, и ротою 8 артиллерійской гарнизонной бригады, въ Сизополь назначенною.

Въ 3½ часа, возвратился отъ Босфора фрегатъ Поспѣшный, съ котораго, по поднятіи на немъ карантиннаго флага, доведено посредствомъ телеграфа: 1) что флотъ Турецкій расположенъ по прежнему у Буюкдере, и 2), что на фрегатъ имѣются

депеша отъ капудана-паша на имя адмирала, и 109 человекъ бывшей команды фрегата Рафаилъ, которые приняты съ двухъ Австрійскихъ судовъ, въ устьѣ пролива встрѣченныхъ.

Въ 4 часа, брикъ Меркурій прибылъ отъ пролива съ 70 человекъ экипажа фрегата Рафаилъ, высланными къ нему изъ Константинополя на купеческомъ суднѣ.

Въ 4½ часа, катеръ Соловей и 10 зафрахтованныхъ судовъ стали на Сизопольскомъ рейдѣ: по снятіи съ послѣднихъ чиновъ 24 егерскаго полка, на нихъ находившихся, судамъ тѣмъ приказано отправиться въ Севастополь за остальными войсками 12 пѣхотной дивизіи.

Прибывшія шесть ротъ 24 егерскаго полка назначены на корабли Пантелеймонъ, Парменъ, Императрица Марія и Нордъ-Адлеръ, фрегаты Тенедосъ и Штандартъ, по одной ротѣ на каждое судно; полковой штабъ помѣщенъ на корабль Чесма.

Въ 8 часовъ доставлены, на пароходъ Метеоръ, депеша изъ Бургаса.

Сизопольское карантинное правленіе донесло, что въ продолженіе двухъ послѣднихъ дней умерло въ карантинѣ, отъ чумы, два человека.

26 число. Въ 5 час. 40 мин., прибылъ изъ Варны іюль мѣ 14.

Около 8 часовъ, прибыли: фрегатъ Флора, изъ Инады, и брикъ Ганимедъ, изъ Мидіи.

По причинѣ распространенія въ Сизополь заразы, сдѣланы Главнымъ Командиромъ слѣдующія распоряженія: 1) генералъ-маіору Жерве предписано: городъ, укрѣпленія, лазареты и всѣ мѣста, уже зараженные, и могущія почитаться сомнительными, отделить отъ войскъ, въ совершенно благополучномъ состояніи находящихся, и прекратить между ними всякое сообщеніе; 2) для недопущенія людей, со флота за водою посылаемыхъ, имѣть сообщеніе съ городомъ и войсками, генералъ-маіору Жерве поручено учредить у мѣста наливки особую цѣпь, разрывивъ ей стрѣлять во всякаго, намѣревающагося про-

рваться чрезъ нее, и 3), занимающему постъ внутренней при Сизополь брантвахты, іюлю № 20, приказано не выпускать изъ города и недопускать къ нему ни городскихъ лодокъ, ни гребныхъ судовъ; по тѣмъ же, которыя покусятся на нарушеніе этого запрещенія, стрѣлять.

27 число. Въ 4 ч. 20 м. по полудни, люгеръ Широкий прибылъ изъ Агатополя.

Въ 5½ часовъ, на прибывшемъ изъ Константинополя Австрійскомъ купеческомъ суднѣ, доставлены: бывшій командиръ фрегата Рафаилъ, капитанъ 2 ранга Стройниковъ, 3 оберъ-офицера, и 28 человекъ пижнихъ чиновъ.

Въ 6 часовъ, отправлены въ Бургась, на брикъ Орфей, всѣ оставшіеся на флотъ офицеры и нижніе чины Камчатскаго пѣхотнаго полка.

Въ 6½ часовъ, брикъ Ганимедъ посланъ въ Инаду, съ медикомъ и медикаментами для тамошняго отряда. Командиру находящагося въ Инадѣ бомбардирскаго судна Опытъ вмѣнено въ обязанность: завѣдывать въ томъ портѣ всѣмъ, до морской части относящимся, содѣйствовать выгрузкѣ зафрахтованныхъ судовъ, и наблюдать за недопущеніемъ въ портъ заразы со стороны моря.

По необходимости для флота горной артиллеріи, командиру ея подполковнику Голубову, приказано отправиться въ Бургась, въ распоряженіе военнаго генералъ-губернатора Румелии.

Генералъ-маіоръ Жерве донесъ, что со времени открытія въ Сизополь заразы, умерло отъ нея 157 человекъ, и находятся въ сомнительномъ состояніи 103 человека.

28 число. Въ 7 часовъ по полуночи, корабль Чесма прибылъ изъ Ахіолло.

Въ 10 часовъ, отправлены въ Миссесмврию для спуска корвета Ольга корабль Нордъ Адлеръ, фрегатъ Штандартъ и всѣ состоявшіе на флотъ чины 24 егерскаго полка.

Въ 10½ часовъ, прибыло изъ Константинополя французское

купеческое судно съ остальною частью экипажа фрегата Рафанлъ.

Въ 1 ч. 40 м. по полудни, фрегатъ Тенедось, по недостатку воды, прибылъ отъ пролива; по донесенію командира фрегата, Турецкій флотъ по прежнему лежитъ на якорь у Буюк-дере.

Главный Командиръ, не находя болѣе надобности во второмъ отрядъ гребной флотилии, изъ 8 іоловъ состоящемъ, приказалъ командующему ими, лейтенанту Панютину 1, слѣдовать въ Николаевъ, куда отрядъ тотъ въ 2 часа и отправился.

Въ 9½ часовъ, фрегатъ Флора посланъ къ Босфору, для наблюденія за Турецкимъ флотомъ.

Въ 10 часовъ, брикъ Орфей возвратился изъ Бургаса.

29 число. Въ 6 часовъ по полуночи, отдѣленный для промѣра Фаросскаго залива катеръ Соловей снялся съ якоря.

Въ 3 ч. 20 м. по полудни, на прибывшемъ изъ Балчика зафрахтованномъ суднѣ, доставлено 140 человекъ морскаго вѣдомства, которые, какъ прибывшіе изъ сомнительнаго мѣста, подвергнуты карантинному наблюденію.

Въ 3 ч. 20 м. люгеръ Широкій, назначенный, по письму Главнокомандующаго арміею, для отвоза въ Одессу офицера, съ донесеніями къ Государю Императору, отправленъ въ Бургась.

Въ 6 часовъ, яхта Голубка, производившая опись Фаросскаго залива, прибыла къ флоту.

Въ 9 часовъ, брикъ Орфей отправленъ въ Мидію съ предписаніями генералъ-маіору Моркову.

Получено отношеніе Главнокомандующаго арміею объ отправленіи въ Мидію, для войскъ, въ этомъ городѣ и вблизи ег расположенныхъ, десяти зафрахтованныхъ судовъ съ продовольственными запасами, что и было немедленно исполнено.

30 число. Въ 11 часовъ по полуночи, по случаю дня тезоименитства Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника, по окончаніи на флотъ молебствія, произведено съ каждаго судна по 21 выстрѣлу.

Въ 2 часа по полудни, люгеръ Глубокій доставилъ донесеніе командира бомбардирскаго судна Опытъ, занимающаго брантвахтенный постъ при Инадъ, что между чинами тамошняго гарнизона, состоящаго изъ втораго баталіона Курскаго пѣхотнаго полка, распространилась чрезвычайная болезненность, ежедневно усиливающаяся.

Главный Командиръ, не находя, при настоящихъ обстоятельствахъ, надобности удерживать за собою Инаду, назначилъ — для совершеннаго уничтоженія тамошнихъ укрѣпленій и для доставленія больныхъ чиновъ въ Ахіолло, а здоровыхъ и всего казеннаго имущества въ Сизополь, — корабль Пантелеймонъ, одно зафрахтованное и одно призовое судно, которыя, въ слѣдъ за симъ, и были отправлены для исполненія возложеннаго на нихъ порученія.

Въ 6 ч. 50 м., прибыло изъ Мидіи бомбардирское судно Соперникъ, съ извѣстіемъ отъ генераль-маіора Моркова, что въ расположенномъ въ этомъ городѣ отрядѣ, болѣе 400 больныхъ, и нѣтъ никакихъ средствъ для ихъ содержанія и пользованія. Въ слѣдствіе сего сдѣлано распоряженіе о перевозкѣ тѣхъ больныхъ въ Ахіолло, на отправленныхъ въ Мидію зафрахтованныхъ судахъ.

Командующій Сизопольскимъ отрядомъ, генераль-маіоръ Жерве, представилъ Главному Командиру предположеніе о выводѣ изъ города всѣхъ войскъ, и о предоставленія его укрѣпленій и лазаретовъ въ управленіе, опредѣленнаго въ Сизополь коменданта, подполковника Медвѣдева. Главный Командиръ, разсылая генерала Жерве привести это предположеніе въ дѣйствіе, написалъ ему: 1) чтобы для караула при карантинѣ, для рытья могилъ и прочихъ надобностей, было отдѣлено въ вѣденіе коменданта не менѣе одной роты; 2) чтобы ему поставлено было въ обязанность заботиться объ очисткѣ городскихъ строеній и приготовленія ихъ для войскъ, когда, по наступленіи холоднаго времени, нельзя будетъ держать ихъ въ палаткахъ; и 3) чтобы изъ войскъ, которыя подъ командою его, Жерве, будутъ

расположены вблизи города, была содержима вокругъ него, по прежнему, строгая карантинная цѣпь.

31 число. Въ часть по полуночи, бомбардирское судно Подобный, наливавшееся водою въ Ахіолло, возвратилось въ Сизополь.

Около 7 часовъ, прибыли : изъ Ахіолло катеръ Ласточка, и изъ Инады брандеры № 1 и 2.

Въ 3 ч. 40 м. по полудни, на прибывшемъ изъ Мидіи брикъ Ганимедъ, получено донесеніе о болѣзни генералъ-маіора Моркова, и о желаніи его — отправиться для излеченія въ Россію.

Въ теченіе сутокъ, прибыло изъ Севастополя пять зафрахтованныхъ судовъ съ 706 человѣками Воронежскаго пѣхотнаго полка. Всѣ эти суда приказано отправить въ Бургасъ, гдѣ расположена квартира 2 бригады, къ составу которой принадлежитъ Воронежскій полкъ.

По донесеніямъ карантиннаго правленія и генералъ-маіора Жерве, съ 26 числа, умерло отъ чумы : въ карантинъ, на островѣ Каріосъ, 7, въ городовомъ чумномъ лазаретѣ 33 чловѣка.

Сентябрь 1 число. Въ 8 ч. 20 м. по полуночи, прибыло изъ Ахіолло зафрахтованное судно съ частию запасовъ, для флота тамъ купленныхъ.

Генералъ-маіору Моркову предписано о сдачѣ, состоящаго подъ начальствомъ его отряда, командиру 23 егерскаго полка, полковнику Абрамову, и о прибытіи въ Сизополь, на посылаемомъ съ этимъ предписаніемъ катеръ Ласточка, который, въ 9 часовъ, вступилъ подъ паруса.

Около полудня, прибыли : корабль Пимень изъ Ахіолло, и іомъ № 19, изъ Балчика.

Начальникъ Главнаго Штаба арміи увѣдомилъ адмирала о покореніи, отрядомъ генералъ-маіора Сиверса, города Эноса, и объ открытіи, чрезъ него, сообщенія съ эскадрою вице-адмирала графа Гейдена.

2 число. Въ 7 часовъ по полуночи, яхта Голубка отправилась для описи берега между Сизополемъ и Мидіею.

Въ полдень показался предъ входомъ на рейдъ транспортъ Ингуль; а такъ какъ извѣстно было, что на немъ находятся войска Воронежскаго пѣхотнаго полка, то приказано ему было слѣдовать, для высадки ихъ, въ Бургасъ.

3 число. Въ 7 часовъ по полуночи, транспортъ Бугъ отправленъ для забранія угля, лѣсовъ и чугуна, въ Инадъ и Мидіи приобрѣтённыхъ.

Въ 10 часовъ, назначенный для стаски корвета Ольга, на смѣну корабля Нордъ Адлеръ, между экипажемъ котораго распространилась болѣзненность въ высшей степени, корабль Пименъ снялся съ якоря и отправился къ Миссесвріи.

4 число. Въ 2 часа по полуночи, транспортъ Ингуль возвратился изъ Бургаса.

Въ 10½ часовъ по полудни, прибылъ отъ Главнокомандующаго арміею нарочный, съ извѣстіемъ о заключеніи съ Портою Оттоманскою мира, 2 числа текущаго мѣсяца въ Адрианополь подписаннаго.

5 число. Съ разсвѣтомъ, объявленъ по флоту приказъ Главнаго Командира о заключеніи мира и прекращеніи военныхъ дѣйствій. Для увѣдомленія о семъ судовъ, въ крейсерствѣ находящихся, и отрядовъ, въ Инадъ и Мидіи расположенныхъ, назначены брики Меркурій и Ганимедъ; первому приказано идти къ берегамъ Анатольскимъ, для сообщенія судамъ, содержащимъ крейсерство между Синопомъ и Трапезонтомъ, приказа Главнаго Командира и повелѣнія о слѣдованіи въ Севастополь; второму назначено отправиться въ Инаду и Мидію, а потомъ къ Босфору, для передачи командиру фрегата Флора предписанія на счетъ возвращенія въ Сизополь. Въ 8 часовъ, брики Меркурій и Ганимедъ вступили подъ паруса.

Въ 11 часовъ, совершено на всѣхъ судахъ благодарственное молебствіе, по окончаніи котораго и при возглашеніи мно-

гольтія Императорскому Дому, произведено по 31 выстрѣлу съ каждаго судна.

Въ 11½ часовъ, донесено изъ Бургаса объ отбытіи люгера Широкий въ Одессу, съ флигель-адъютантомъ полковникомъ Чевкинымъ*, отправленнымъ къ Государю Императору съ донесеніемъ о мирѣ.

Въ 10 часовъ по полудни, люгеръ Глубокій посланъ въ Одессу съ курьеромъ.

КОМПАСЪ НЕПИРА.

Весьма было бы полезно, придумать средство слѣдить за курсомъ корабля, безъ помощи непосредственнаго и непрерывнаго наблюденія надъ компасомъ, подобно тому, какъ это дѣлается при наблюденіяхъ надъ приливами, барометромъ и термометромъ; тамъ приливомѣры**, барометро и термометрографы замѣняютъ наблюдателя, и сами означаютъ, чрезъ извѣстные промежутки времени, величину наблюдаемаго элемента. Этой же самой цѣли предполагаетъ достигнуть англійскій механикъ Непиръ своимъ компасомъ, котораго чертежи и описаніе слѣдуютъ ниже.

Новоизобрѣтенный компасъ снабженъ часовымъ механизмомъ, приводящимъ въ движеніе регуляторъ со шпилькою, которая чрезъ каждыя три минуты дѣлаетъ въ картушкѣ отверстіе, противъ соотвѣтствующаго часа и на томъ самомъ румбѣ, на который въ тотъ моментъ корабль держитъ. Такое устройство

* Нынѣ генералъ-лейтенантъ, сенаторъ.

** Описаніе *приливомѣровъ* см. во II части «Зап. Гидрографическаго Департамента.»

компаса даетъ возможность съ точностію знать курсъ корабля чрезъ каждыя три минуты, или двадцать разъ въ часъ, чего слишкомъ достаточно на практикѣ.

Въ нижней части компаснаго ящика находится часовой механизмъ; подробности его видны на чертежѣ. Онъ сообщаетъ поперемянное движеніе вверхъ и внизъ рычагу a (фиг. 1 и 2), которой передаетъ это движеніе коромыслу bc . Къ концу c послѣдняго присоединенъ шатунъ cd , сообщающій движеніе рукояткѣ de , наглухо приделанной къ нижней части рамы $a'b'c'd'$. Безконечный винтъ kl носитъ на себѣ муфту r , съ присоединеннымъ къ ней рычагомъ f и регуляторомъ g со шпилькою. Муфта имѣетъ внутри винтовую нарезку, и, при обращеніи безконечнаго винта, можетъ двигаться вдоль его въ обѣ стороны. Тотъ же винтъ на концѣ своемъ имѣетъ зубчатое колесо m , съ двумя пѣлами p и q , первый изъ нихъ соединенъ съ подвижною рамою $a'b'c'd'$, а второй съ неподвижною B , которая служитъ для поддержанія этой части механизма.

Другой конецъ b коромысла bc оканчивается вилкою f' (фиг. 3), соединенною осями g' съ гирьками или равновѣсами k' ; верхніе концы этихъ равновѣсовъ поддерживаютъ муфту $l'm'$ съ тремя радіусами n . — Компасная шпилька находится внутри пустаго столбика $p'q'$, и утверждена на колоннѣ r' , которая на нижнемъ своемъ концѣ имѣетъ выступъ s' , соединяющійся шарньерами съ коромысломъ ll' и рычагомъ u . — Пружина x служитъ для поддержанія плеча коромысла l' , въ томъ положеніи, какъ показано на чертежѣ; если же нужно, чтобы шпилька вышла по верхъ пустой колонны $p'q'$, то стоитъ только закрыть компасъ крышкою, и тогда, отъ давленія другой пружины z на рычагъ u , шпилька поднимется вверхъ на столько, что картушка будетъ висѣть на ней свободно.

Слюдяная картушка имѣетъ три параллельныя между собою стрѣлки, и, для болѣе остойчивости, мѣдный обручекъ. — На эту картушку накладывается тонкій листокъ прозрачной бумаги, расчерченный чрезъ $\frac{1}{4}$ румба, какъ показано на фиг. 4.

Концентрическіе круги раздѣляютъ линію AB на 24 части*, изъ которыхъ каждая соответствуетъ одному часу времени.

Положимъ, что часовой механизмъ заведенъ, и что рычагъ a движется къ верху, отъ этого точка d будетъ описывать дугу по направленію, показанному стрѣлкою, а слѣдовательно и рама $a'b'c'd'$, вмѣстѣ съ винтомъ kl и зубчатымъ колесомъ m , станетъ обращаться въ ту же сторону, около оси CD , и регуляторъ со шпилькою будетъ подниматься; это движеніе продолжится до-тѣхъ-поръ, пока рычагъ a начнетъ опускаться; тогда рама $a'b'c'd'$ станетъ двигаться отъ b' къ b'' , а шпилька приближаться къ картушкѣ. Въ это же время, палецъ p задержитъ зубчатое колесо, а съ нимъ вмѣстѣ и безконечный винтъ, и не допуститъ, этотъ послѣдній, двигаться вмѣстѣ съ рамою $a'b'c'd'$, отъ чего муфта r , а слѣдовательно и шпилька, подвинется вдоль винта, по направленію kl , и это движеніе продолжится до-тѣхъ-поръ, пока шпилька, опускаясь ниже и ниже, коснется картушки и сдѣлаетъ отверстіе въ бумажномъ листкѣ, на курсъ корабля, и противъ соответствующаго этому курсу часа. Замѣтивъ курсъ, шпилька начнетъ снова подниматься, и т. д. Такимъ образомъ, отъ движенія рычага a , шпилька будетъ $1\frac{1}{2}$ минуты подниматься и столько же времени опускаться, такъ-что въ концѣ каждаго трехъ минутъ, на картушкѣ будетъ назначенъ курсъ корабля. Если напримѣръ, въ продолженіе вахты съ 1 до 7 часа, слѣдовало держать на $N10$ по компасу, тогда, къ концу этого времени, на листкѣ означится, точками, по румбу $N10$, линія, которой изгибы покажутъ соответственныя уклоненія корабля въ стороны, происшедшія отъ дурнаго правленія рулемъ, и отъ разныхъ другихъ причинъ.

По мѣрѣ того какъ регуляторъ со шпилькою опускается, радіусы n двигаются къ верху, и въ тотъ моментъ, какъ шпилька

* Чтобы не затемнить чертежа, на фиг. 4-й картушка раздѣлена на 12 частей, слѣдов. каждое дѣленіе равно двумъ часамъ.

ка прокалывается на картушнѣхъ отверстіяхъ, они поддерживаютъ эту послѣднюю снизу, и препятствуютъ ей колебаться; какъ только шпилька пойдетъ къ верху, то и радіусы n , вмѣстѣ съ муфтою $d'm'$, опускаются: причину этихъ движеній легко видѣть на фиг. 1.

Нарѣзка на безконечномъ винтѣ соразмѣрена такъ, что шпилька проходитъ разстояніе AB (фиг. 4) въ 24 часа, поэтому бумажный листокъ надобно каждые сутки перемѣнять; для этой цѣли при компасѣ имѣется болѣе ста готовыхъ листковъ.

Если бы плаваніе началось не въ началѣ сутокъ, тогда посредствомъ рукоятки F , можно обращать безконечный винтъ не зависимо отъ рамы $a'b'e'd'$ и зубчатого колеса, и черезъ это подвигать шпильку вдоль линіи AB , пока она не будетъ надъ тѣмъ часомъ, въ который снялись съ якоря, или началивести счисленіе.

Регуляторъ g со шпилькою, не на глухо приделанъ къ рычагу f , но можетъ обращаться; а чтобы удерживать его въ должномъ положеніи къ рычагу f , для этого служитъ пружина y .

Вотъ устройство и дѣйствіе Непирова компаса; въ нашемъ флотѣ онъ не былъ еще испытанъ*. Употребленіе его, во время плаванія, на самомъ дѣлѣ покажетъ, до какой степени этотъ новый инструментъ удобенъ на практикѣ. Въ ожиданіи этихъ опытовъ, мы удерживаемся отъ всякихъ, на счетъ его, замѣчаній.

Здѣсь слѣдуетъ, впрочемъ, упомянуть, что самъ изобрѣтатель этого компаса не думаетъ замѣнить имъ обыкновенный, путевой; онъ назначаетъ свой инструментъ собственно для капитана, который, имѣя его у себя въ каютѣ, получить средство повѣрять счисленіе, и слѣдить за бдительностію своихъ вахтенныхъ офицеровъ. Впрочемъ, самое названіе новаго ин-

* Въ навигацію прошлаго года компасъ Непира былъ въ дѣйствіи на яхтѣ Императорскаго яхтъ-клуба *Джоржіанъ*, принадлежащей г. Берду, и найденъ весьма полезнымъ орудіемъ и исполняющимъ всѣ условія. А въ кампанію нынѣшняго года, одинъ изъ такихъ компасовъ находится на пароходѣ Камчатка.

струмента «Captains Registering Compass» достаточно уже объяснить его назначеніе.

Установка Непирова компаса ни чѣмъ не отличается отъ обыкновенной установки путевыхъ компасовъ; компасный ящикъ виситъ на баксахъ, какъ это видно на приложенныхъ чертежахъ.

Фиг. 1 изображаетъ внутренность компаснаго ящика и механизмовъ съ передней стороны; фиг. 2 и 3, тотъ же механизмъ съ боку и съ верху. На фиг. 2, чтобы не затемнить чертежа, картинка и радіусы n означены пунктиромъ. Во всѣхъ чертежахъ, сдѣланныхъ въ-половину противъ настоящей величины, тѣ же буквы, означаютъ тѣ же части инструмента.

Недавно получены отъ г. Непира новые чертежи его инструмента, значительно усовершенствованнаго. Копіи съ нихъ, въ-половину противъ настоящей величины, изображены на фигурахъ 4, 5 и 6.

Въ новомъ компасѣ, винтъ съ регуляторомъ совершенно отделенъ отъ прочаго механизма, и укрѣпляется въ компасной крышкѣ; часовой же механизмъ A (фиг. 5 и 6) передаетъ движеніе не регулятору, какъ прежде, а прямо дѣйствуетъ на столбикъ со шпилькою, на которой виситъ картинка, заставляя шпильку, а следовательно и картинку, полторы минуты двигаться къ верху, и столько же времени внизъ. — Такимъ образомъ, въ концѣ каждыхъ трехъ минутъ, картинка сама подходитъ къ регулятору, который и помѣчаетъ курсъ на бумажномъ листкѣ, расчерченномъ точно также, какъ и въ прежнемъ компасѣ; въ тоже время, шляпка B' двигаетъ рычагъ a , соединенный съ зубомъ b : отъ этого зубчатое колесо, а следовательно и винтъ, дѣлаетъ часть оборота по направленію отъ b къ c (фиг. 5). Движеніе зубчатаго колеса рассчитано такъ, что муфта d съ регуляторомъ k , переходитъ разстояніе отъ A до B (фиг. 4) въ 24 часа.

Часовой механизмъ устроенъ подобно прежнему; часть его, сдѣланная нѣсколько иначе, видна въ A' (фиг. 6); медныя

подставки g и шурупъ p дѣлають то же, что радіусы n , n , n и шурупъ F въ прежнемъ компасѣ (фиг. 1, 2 и 3). Весь инструментъ заключенъ въ ящикъ изъ бронзы.

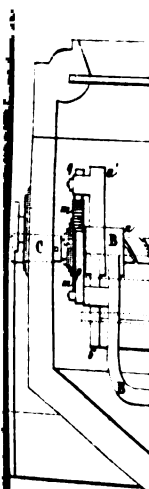
Этотъ усовершенствованный компасъ имѣетъ значительныя преимущества противъ прежняго: механизмъ его менѣе сложенъ, что легко видѣть изъ сравненія чертежей, сдѣланныхъ въ одномъ масштабѣ; устройство регулятора, отдѣльно отъ часовой машины, доставляетъ возможность исправлять каждую изъ этихъ частей, не трогая въ тоже время другой; замѣна же деревяннаго ящика металлическимъ, дѣлаетъ инструментъ легче и менѣе объемистымъ. Цѣна новаго компаса 20 \pounds стерл. или около 125 р. сер.

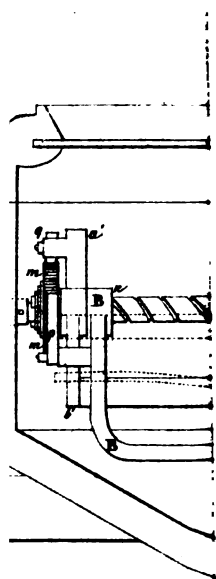
Если дальнѣйшія испытанія надъ инструментомъ г. Непера, подтвердятъ на практикѣ всѣ теорическія его достоинства, тогда, получивъ возможность слѣдить за курсами корабля съ совершенною точностію, останется изобрести подобный же инструментъ для измѣренія скорости, въ замѣнъ употребляемыхъ нынѣ лаговъ, и когда это будетъ сдѣлано, то корабельное счисленіе достигнетъ точности, далеко превосходящей настоящую, и будетъ совершенно достаточно при всѣхъ возможныхъ обстоятельствахъ плаванія, исключая развѣ теченія.

Н. ИВАНОВЪ.

РУССКАЯ БИБЛІОТЕКА ВЪ АМЕРИКѢ.

Библиотека нашей Американской Компаніи, въ Ситѣ, очень значительна — въ 1828 году въ ней считалось болѣе 1,200 сочиненій — и существуетъ давно, съ первыхъ годовъ образованія Компаніи. Она основана Николаемъ Петровичемъ Резановымъ, при содѣйствіи нѣкоторыхъ другихъ просвѣщенныхъ





особь; потомъ, вѣроятно, увеличивалась пожертвованіями офицеровъ, служившихъ въ колоніяхъ. Н. П. Резановъ, отправляясь моремъ, вмѣстѣ съ г. Крузенитерномъ (1803 г.), въ наши только-что основанныя колоніи, при его многообразной попечительности объ улучшеніи того края, позаботился завезти туда и бібліотеку — пособіе, необходимое для поступающихъ съ этой поры на службу Компаніи образованныхъ чиновниковъ, въ-замѣнъ невѣжественныхъ мореходовъ. Сдѣлавъ пожертвованіе собственными книгами, Н. П. Резановъ обратился еще къ известнѣйшимъ тогда ревнителямъ просвѣщенія, съ просьбою помочь ему въ этомъ общепольномъ дѣлѣ, и получилъ отъ нихъ самое искреннее содѣйствіе. Письма, писанныя къ нему по этому предмету, съ препровожденіемъ книгъ, замѣчательны по выраженнымъ въ нихъ чувствамъ — любви къ просвѣщенію и къ славы подвига. Всѣ они хранятся въ подлинникахъ, въ Ситхинской бібліотекѣ, и мы приводимъ здѣсь нѣкоторые изъ нихъ :

Отъ Графа Николая Петровича Румянцева.

«Я ходатайствовалъ у Престола о распространеніи и утвержденіи нашей торговли въ Америкѣ, и не менѣе того думалъ, что православіе и просвѣщеніе, суть первые дары, какими долженъ подѣлиться человекъ просвѣщенный, на краю новаго свѣта.

«Въ сихъ началахъ, посылаю съ вашимъ превосходительствомъ, въ Кадьякъ, сосуды для вложенія на жертвеникъ, въ воспоминаніе Самаго Спасителя, желая, чтобы Святые Храмы того края, были въ образъ нашей Церкви, служеніемъ какъ Божиимъ, такъ Царевымъ.

«Посылаю Труды Вольнаго Экономическаго Общества, желая, чтобы наблюденія нашего ума, со временемъ облегчили тамошнихъ жителей въ правилахъ земледѣлія и хозяйства, къ чему призываетъ ихъ сама торговля наша.

«Посылаю также всѣ учебныя книги на руссійскомъ языкѣ, въ доказательство, что одна Россія, не только не завидуетъ, но и содѣйствуетъ прямому просвѣщенію Америки.

«Равнымъ образомъ прежнія книги, которыя уже вамъ превосходительство имѣете отъ меня, назначаю оставить тамъ же. Къ сожалѣнію, не всѣ изъ нихъ на нашемъ языкѣ, по недостатку переводовъ; но я за лучшее сужилъ снабдить край новаго свѣта возможными пособіями къ просвѣщенію, не привязываясь къ языку.

«Сіи суть истинныя побужденія, съ какими препоручаю вамъ, милостивый государь мой, доставить туда малую мою дань на славу нашего отечества. Не безъ гордости однако жъ воображаю себя тотъ грядущій часъ, когда тамошнее юношество, образованное, узнаетъ, что въ вѣкъ Александровомъ, въ Россіи, мыслили о просвѣщеніи Америки. Предаваясь пріятнымъ впечатлѣніямъ сей мысли, я охотно открываюсь предъ вами, что для меня нѣтъ самолюбія столько справедливія, какъ желать раздѣлять подобную участь.»

Отъ Николая Николаевича Новосильцова.

«Отправляясь, по Высочайшему повелѣнію Его Императорскаго Величества, путешествовать около свѣта, вамъ превосходительство имѣете предметомъ не одно любопытство обозрѣть отдаленныя страны, но разныя наблюденія относительно политическихъ отношеній государствъ, познанія природы и пользы человечества. Императорская Академія Наукъ, пріемля живѣйшее и дѣятельное участіе въ толь великомъ подвигѣ, и желая въ подобныхъ случаяхъ содѣйствовать, koliko то зависѣтъ отъ нея можетъ, благодѣтельнымъ видамъ правительства; въ особенности же, соображаясь съ человеколюбивымъ намѣреніемъ вашимъ посвятить семяна наукъ въ нѣдрахъ народовъ, отдаленныхъ отъ Европы, и, слѣдственно, отъ просвѣщенія, поставила себя обязанностію избрать нѣкоторыя классическія книги и ландкарты, которыя, по приложенному реэстру, при семъ препровождаются къ вашему превосходительству, съ тою же цѣлію, съ какою, по желанію вашему, доставила вамъ Императорская Академія Художествъ разные предметы, къ искусствамъ отно-

сящіеся. Любовь ваша къ благу общему, утверждаетъ Академію Наукъ въ мнѣніи, что они не останутся безъ употребленія, и можетъ быть послужать къ образованію людей, не имѣющихъ въ своей землѣ средствъ выдти изъ состоянія невѣжества. Тогда они почувствуютъ всю цѣну вашего подарка и кратковременное пребываніе между ними руссійскихъ путешественниковъ, ознаменованное нашимъ великодушнымъ дѣломъ, пребудетъ незабвенно въ памяти ихъ потомковъ.»

Отъ Ивана Ивановича Дмитріева.

«Пріятную для меня вашу комиссію, частію исполнялъ. М. М. Херасковъ уже прислалъ два тома эпическихъ твореній, Кадма и Гармонію, и Полидора; завтра отправляю ихъ къ вамъ на тяжелой почтѣ. Карамзинъ также хотѣлъ прислать. Что же касается до меня, то я, дойдя въ вашемъ письмѣ до моего имени, право покраснѣлъ, и подумалъ: что мнѣ послать на ряду съ прочими? Что значать мои бездѣлки? — эта лепта въ капиталъ умовъ руссійскихъ! Наконецъ, по совѣту можетъ быть самолюбія, а болѣе, право, изъ повиновенія къ вамъ, рѣшился отправить мои Басни и Сказки. Пускай ваши Американцы учатся по нимъ русской грамотѣ, пока не дойдутъ еще до риторики и пінтики.»

Отъ Егора Борисовича Фукса.

«И такъ, вскорѣ любезнѣйшій другъ, съ гранитныхъ береговъ чистоводныхъ Невы рѣки, увидимъ мы, какъ ты, съ отважными своими спутниками, сядешь на корабль и пустишься преплывать океаны! Вскорѣ, въ послѣдній разъ услышимъ искреннѣйшее «прощай» твоихъ соотечественниковъ, и уже будешь на чуждыхъ моряхъ! Позволь мнѣ теперь и болѣе, безцвѣтный другъ мой, подивиться твоей отважной, и, если смѣю сказать, дерзновенной предпріимчивости, и въ полнотѣ изступленія моего предаться всему восторгу, который подвигъ твой въ меня вдыхаетъ.

Отважною Коломбъ,
Поль-свѣта приобрѣлъ!

«И Россія имѣетъ своихъ Коломбовъ, Куковъ, Пейрузовъ. Отъ перваго челнока Перваго Петра, обращаюсь я на корабль, плывущій въ Америку! Давно ли я былъ очевидцемъ, какъ Россіане, на поляхъ Аннибаловыхъ, подъ непобѣдимымъ Суворовымъ, поражали враговъ своихъ, презирали всѣ опасности, и умереть за отечество поставляли верховнымъ благомъ! А теперь уже опять, въ царствіе Государя кроткаго, челолюбиваго, въ ндрахъ сладкаго мира и благословенной тишины, изыскиваютъ новаго рода опасности!

«Какая держава, въ быстромъ полетѣ просвѣщенія, сравнится съ нашимъ отечествомъ? Токмо вначалѣ прошедшаго столѣтія воспріялъ сей пресловутый народъ, отъ творческаго вдохновенія Великаго Петра, политическое свое существованіе! Изъ колыбели младенчества возрастаетъ, величается, мужается, и уже издревле просвѣтившимся народамъ соперничествуетъ, и даже превышаетъ ихъ! И все сіе совершается въ одно протекшее столѣтіе! Теперь же, въ началѣ настоящаго, благотворная, лучезарная Аврора, съ престола Монаршаго, на пространнѣйшую Имперію сіяющая, предзнаменуетъ намъ златой вѣкъ Астрей. Спѣши, достойный сынъ Отечества, исполнить волю великаго Государя твоего! Прославь имя и владычество Его и у дикихъ народовъ! Да будетъ и имя Россіи извѣстно! Повѣсти имъ о Сихъ безсмертныхъ Отцахъ Отечества нашего, о Сихъ творцахъ всеобщаго нашего блага, о знаменитыхъ сподвижникахъ величія Ихъ! Покажи имъ изображеніе сіе — героя Суворова! Вотъ все, что я тебѣ вручить имѣю.

«Отчужденный наукъ и художествъ, дикій имѣетъ душу, ощущаетъ благотворность небснаго свѣтила, а потому и долженъ умѣть чтить доблесть великихъ мужей.

«И, наконецъ, возвратишься ты въ любезное отечество твое,

привезешь намъ сокровища Индiи и новыя богатства наукъ, художествъ и торговлѣ! Тогда обрѣтешь ты признательность Государя, удивленiе соотечественниковъ, чистую мзду въ сердца твоемъ! А исторiя увѣковѣчиваетъ того, кто пользу народную поставилъ выше всѣхъ опасностей, выше всякаго пожертвованiя.»

Изъ прочихъ жертвователей извѣстны: Митрополитъ Амвросiй, министръ морскихъ силъ Павелъ Васильевичъ Чичаговъ, графы Александръ Сергѣевичъ и Павелъ Александровичъ Строгоновы.

Приведемъ еще письмо самаго Н. П. Резанова, писанное графу Румянцову, въ отвѣтъ на его письмо, вышеприведенное:

«Желалъ бы сказать здѣсь, сколь счастлива торговля, върнымъ объ ней у Престола ходатайствомъ, но не смѣю распространяться. Потомству принадлежитъ свобода сiя. Я же съ моей стороны не наймъ ничего лучшаго въ пищу душѣ моей, какъ признаться вашему сiятельству, что достигнувъ, при помощи Божiей, Кадьяка, положу я тамъ, въ незабвенную память, дары ваши, милостивое ко мнѣ письмо ваше, и сей слабый отвѣтъ сильныхъ чувствъ моихъ. Пусть въ позднiя времена усмотрятъ попеченiе ваше о краѣ томъ! Пусть и мое самолюбiе увѣчается, когда отдадутъ цѣну моей признательности!»

А.А. СК.

==

ОБЪ УПОТРЕБЛЕННОМЪ НА ПАРХОДЪ-ФРЕГАТЪ «КАМЧАТКА» АМЕРИКАНСКОМЪ УДАРНОМЪ МОЛОТКЪ, ИЗОБРЕТЕНIЯ ЭНКИНСА.

Ударный молотокъ, съ котораго прилагается чертежъ, врученъ мнѣ былъ, для испытанiя, самимъ изобрѣтателемъ, въ Нью-Йоркѣ, въ 1840 году.

По словамъ г. Энкинса, молотокъ этотъ въ Нью-Йоркскомъ адмиралтействѣ и въ Вашингтонѣ испытанъ былъ 500 выстрѣлами.

На пароходъ-орегать Камчатка онъ былъ привинченъ къ кормовой бомбовой пушкѣ, весною 1842 года, и употреблялся по 1847 годъ, при всѣхъ ученьяхъ-примерно; причемъ онъ былъ спускаемъ, въ теченіе этого времени, со всею силою, отнюдь не менше, если не болѣе, 600 разовъ. Положительное же употребленіе его видно изъ книгъ парохода; оно есть слѣдующее :

Въ 1842 году сдѣлано выстрѣловъ, боевыхъ съ бом-	
бами	55
— 1842 — съ ударными трубками	50
— 1843 — боевыхъ съ бомбами	5
— 1844 — — — — —	15
— 1845 — — — — —	85
— 1846 — — — — —	254
<hr/>	
Итого	464

До врученія онаго изобрѣтателемъ, по его словамъ	500
<hr/>	
Всего	964

Въ началѣ 1847 года, сдѣланы были на главномъ механическомъ Александровскомъ заводѣ три подобныхъ ударника, изъ которыхъ одинъ привинченъ былъ, вмѣсто ударника американской работы, къ кормовой бомбовой пушкѣ парохода Камчатка, и которымъ для повѣрки самой работы, но не системы, произведено слѣдующее число ударовъ :

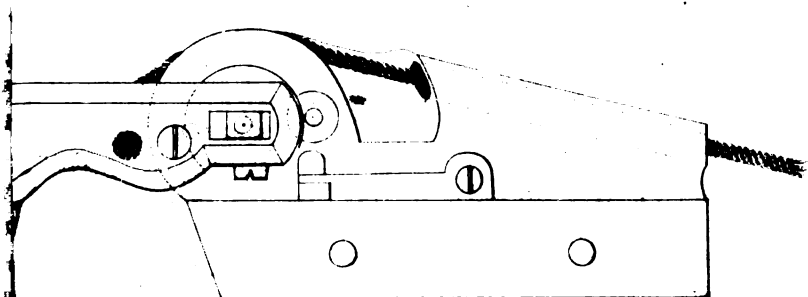
Въ теченіе лѣта 1847 года, при испытаніи желѣзнаго станка, сдѣлано :

Выстрѣловъ боевыхъ	170
То же, съ ударными трубками	290
<hr/>	
Итого	460

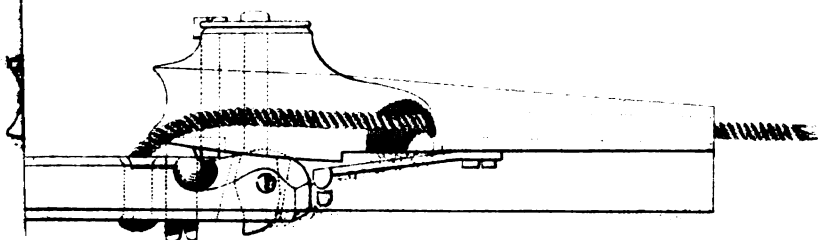
ИСПЫТАННАГО НА ПЧАТКА.

26

идь съ боку, ударника откинутого.



Видъ
ниже, дъ сверху, ударника откинутого.



7 8 9 10 11 12 дюймовъ

На заводъ, для испытанія ударника, до одобрения его, сдѣлано со скорострѣль- ными трубками ударовъ	250
Итого	710

Какъ старый, такъ и вновь сдѣланный ударникъ, по сіе время не имѣютъ никакого признака поврежденія, и поэтому ударникъ Энкинса есть, вѣроятно, одинъ изъ прочнѣйшихъ, доселѣ въ Россіи испытанныхъ.

Одного взгляда на чертежъ * или на ударникъ достаточно, чтобъ понять, какъ молотокъ, ударивши о запалъ, въ тотъ же мигъ плавно отскакиваетъ въ сторону, и потому никогда не можетъ быть отброшенъ назадъ, какъ бы сильно не устремлялись газы изъ запала; а слѣдственно этотъ ударникъ совершенно предохраненъ отъ главной разрушительной причины, отъ которой почти всѣ изобрѣтенные по сіе время ударники болѣе или менѣе подвергаются порчѣ.

Въ орудіяхъ послѣ долгаго употребленія, какъ извѣстно, запалъ подлежитъ значительному разширенію и вредное вліяніе отъ такой перемѣны на многіе другіе ударники, кажется, уже доказано. Молотокъ же представленнаго мною ударника, при стремленіи газовъ изъ запала, находится уже въ разстояніи болѣе полудюйма отъ него, и, слѣдовательно, при самомъ даже значительномъ разширеніи запала, не можетъ подлежать порчѣ.

КОНТРЪ-АДМИРАЛЪ ФОНЪ-ШАНЦЪ.

==

* Приложенный чертежъ уменьшенъ въ-половину противъ оригинальнаго. *Пр. Ред.*

КОНТРЪ-АДМИРАЛЪ

Николай Петровичъ Кумани*.

Николай Петровичъ Кумани происходилъ отъ греческой архонтской фамилиі, изъ членовъ которой Великобританское правительство предпочтительно избирало своихъ консуловъ на островъ Кандіи, гдѣ онъ родился около 1730 года. Будучи еще ребенкомъ, онъ вполне сочувствовалъ кровной ненависти Грековъ къ Туркамъ: это доказывается слѣдующимъ случаемъ, имѣвшимъ большое вліяніе на его судьбу.

Имѣя отъ роду не болѣе 10 лѣтъ, онъ однажды вышелъ за городъ и увидѣлъ спящаго въ полѣ Турка; тотчасъ воротился домой, добылъ гдѣ-то пистолеть, прибрѣжалъ опять на прежнее мѣсто, и, заставъ Турка все-еще спящимъ, убилъ его на-поваль. Отецъ Н. П. скоро узналъ объ этомъ, и, чтобы избавить его отъ законныхъ преслѣдованій и наказанія, имѣя по званію англійскаго консула нѣкоторое вліяніе на шкиперовъ, помѣстилъ его юнгою на купеческое судно, которое на другой же день отплыло въ Лондонъ.

Не извѣстно, что стало съ нимъ по прибытіи въ Англію; однакожъ въ семействѣ есть преданіе, основанное на собственныхъ его разсказахъ, что онъ служилъ на линейномъ кораблѣ Великобританскаго Королевскаго флота, въ нижнихъ чинахъ; на томъ же кораблѣ, въ числѣ офицеровъ, былъ одинъ богатый лордъ (къ сожалѣнію имя его не извѣстно), знавшій Н. П. за честнаго и расторопнаго матроза. Когда, по окончаніи кампаніи, корабль былъ разгруженъ и экипажъ распущенъ на половинное (half

* Редакція усерднѣе благодаритъ автора за сообщеніе ей столь любопытнаго некролога, заключающаго отрывокъ изъ замѣчательнаго періода исторіи нашего флота.

рау) жалованье, лордъ этотъ собрался совершить большое морское путешествіе на собственномъ своемъ суднѣ; для этой цѣли онъ нанялъ нѣсколько извѣстныхъ ему моряковъ, и въ числѣ ихъ Н. П. Кумани. Въ это путешествіе они посѣтили берега Африки, Америки и Остъ-Индію. На обратномъ пути въ отечество, лордъ опасно занемогъ, и чувствуя приближеніе смерти, призвалъ къ себѣ Н. П. и просилъ его, въ случаѣ своей смерти, доставить судно и письмо къ его матери, отъ которой онъ обещалъ ему награду.

Кумани пришелъ на этомъ суднѣ въ Лондонъ и получилъ его отъ благодарной матери въ награду за усердіе къ ея сыну. Здѣсь нить преданій прерывается.

Въ русской службѣ Н. П. является впервые на водахъ Архипелагскихъ, подъ командою адмирала Г. А. Спиридова; впрочемъ, время вступленія его въ службу не совершенно согласуется во всѣхъ документахъ: въ аттестатномъ его спискѣ за 1792 годъ, находящемся въ архивѣ штаба Черноморскаго флота и портовъ, сказано: «Въ 769 году, августа 30, по Имянному повелѣнію, взятъ былъ изъ Астрахани въ С.-Петербургъ, а оттуда въ Кронштадтъ, и принятъ въ службу во флотъ, подъ команду г. капитана, что нынѣ адмиралъ и кавалеръ, фонтъ-Круза, а подъ флагомъ адмирала и разныхъ орденовъ кавалера Г. А. Спиридова.» Въ запискахъ Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента (часть VII, стр. 274): «1769 года, въ іюлѣ, Грекъ Николай Кумани принятъ въ службу мичманомъ»; изъ патента же его на мичманскій чинъ, видно, что онъ поступилъ въ службу 1769, іюля 20, когда ему было отъ роду уже около 40 лѣтъ.

Находясь на кораблѣ Евстафій, Н. П. отправился изъ Кронштадта въ Архипелагъ, и, во время сраженія подъ Коронномъ, по приказанію Спиридова, былъ посланъ на разборной галерѣ «Касатка», для высадки на берегъ десанта; потомъ участвовалъ при взятіи Наварина. Подъ Чесмою Кумани, будучи посланъ съ загорѣвшагося корабля Евстафій на другіе корабли

просить помощи, спасся, и былъ перевезенъ на корабль Трехъ-Іерарховъ.

Когда корабли наши пошли для истребленія остальныхъ судовъ Турецкаго флота, стоявшихъ въ Чесменскомъ заливѣ, онъ, по приказанію графа А. Г. Орлова, былъ назначенъ на корабль Ростиславъ; командиръ этого корабля, бригадиръ С. К. Грейгъ, послалъ его, на греческой лодкѣ, зажечь два Турецкіе корабля; но когда Кумани увидѣлъ, что они уже загорѣлись отъ сосѣднихъ кораблей, онъ взялъ Турецкую галеру, и, найдя на ней два бригадирскіе корнета, представилъ ихъ Адмиралу, и былъ назначенъ командиромъ этой галеры. Съ 1770 до 1773 годъ, крейсеровалъ на ней по Архипелагу и бралъ турецкіе призы; 1773 года, 1 января, произведенъ въ лейтенанты и командовалъ сначала полокою «Мотра,» а потомъ бригантиною «Залётъ».

Съ этой бригантины онъ былъ назначенъ на корабль Европа, а оттуда вскорѣ былъ командированъ, для заготовленія корабельныхъ лѣсовъ и для сбора десятинныхъ денегъ, на островъ Самось, гдѣ оставался до 1774 г.; по заключеніи Кучукъ-Кайнарджійскаго мира, на фрегатъ Побѣда, назначенномъ для перевозки Албанскаго войска и Греческихъ поселенцевъ, возвратился въ Россію. Въ концѣ 1775 г., по указу Государственной Адмиралтействъ-Коллегіи, отправился въ С.-Петербургъ. 1776 г., января 25, назначенъ въ Донскую флотилію, командиромъ полки «Св. Екатерина», гдѣ и оставался до 1781 года. Мая 1, 1780 г. произведенъ въ капитанъ-лейтенанты, а 1781 года, мая 16, назначенъ состоять при Таганрогскомъ портѣ, для командованія строившимися на тамошней верфи кораблями: Журжа, Модонъ и Азовъ*. Въ слѣдующемъ году,

* Корабли эти были построены преимущественно для плаванія по Азовскому морю и Керченскому проливу, и потому были плоскодонны и имѣли не болѣе 24 орудій.

сдавъ корабль: «Азовъ» капитанъ-лейтенанту Прокофьеву, «Модонъ» капитанъ-лейтенанту Сухотину, самъ остался командиромъ корабля «Журжа», и поступилъ въ эскадру капитана Воронова, для крейсерства у южныхъ береговъ Крыма; въ 1783 г. служилъ на томъ же корабль подъ брѣйдъ-вымпеломъ бригадира Козлянинова, и оставался на немъ до 1786 года. Мая 1 того года, Н. П. былъ произведенъ въ капитаны 2 ранга и посланъ на Гниловскую верфь, для проводки фрегатовъ *мзл* 7 и 9, по р. Дону до Рогожскихъ Хуторовъ, гдѣ и былъ оставленъ для командованія фрегатами *мзл* 7, 8, 9 и 10 и береговою командою. Въ слѣдующемъ году назначенъ командиромъ фрегата «Кинбурнъ», на которомъ, подъ флагомъ контръ-адмирала графа Войновича, въ эскадрѣ бригадира Ф. Ф. Ушакова, участвовалъ въ сраженіи съ Турецкимъ флотомъ у острова Фидониси, 3 іюля 1788 года. Апрѣля 14, 1789 года, произведенъ въ капитаны 1-го ранга, и декабря 10 получилъ, за 18 шести-мѣсячныхъ кампаній на морѣ, орденъ Св. Георгія 4 класса. Въ 1790 году назначенъ командиромъ 46 пуш. корабля «Іоаннъ Богословъ»; на этомъ корабль, подъ флагомъ контръ-адмирала Ушакова, въ эскадрѣ бригадира Голеникина, участвовалъ въ генеральномъ сраженіи съ Турецкимъ флотомъ, состоявшимъ изъ 18 линейныхъ кораблей, 36 фрегатовъ, шебекъ, кирлангичей, шайтъ (?), и другихъ мелкихъ судовъ — между мысомъ Таклы и устьемъ р. Кубани (т. е. предъ входомъ въ Керченскій проливъ со стороны Чернаго Моря)*. За это сраженіе Н. П. Кумани былъ всемилостивѣйше награжденъ орденомъ Св. Владиміра 4 степени съ бантомъ. Въ томъ

* Русская эскадра состояла изъ кораблей: 80 пуш. Рождество Христово; 66 пушечные: Марія Магдалина, Св. Владиміръ, Св. Павелъ, и Преображеніе Господне; 50 пушечные: Св. Георгій, Александръ, и Андрей (построенные въ родѣ фрегатовъ), Петръ Апостолъ и Іоаннъ Богословъ (съ большими орудіями), 6 фрегатовъ, 1 репетичнаго судна, и 10 крейсерскихъ судовъ.

же году, во время сраженія между Хаджибеемъ и Тендрою, 28 августа, Главнокомандующій адмиралъ Ушаковъ, велѣлъ кораблю его спуститься на близкую дистанцію и атаковать отставшій непріятельскій адмиральскій корабль. По приказанію адмирала, Н. П., подойдя къ нему на пистолетный выстрѣлъ, открылъ огонь и, въ продолженіе часа, не переставалъ сражаться съ нимъ и съ другимъ кораблемъ, подоспѣвшимъ на помощь къ своему адмиралу*. Такъ-какъ это было вечеромъ, и, за наступившею темнотою, нельзя было продолжать сраженіе, то адмиралъ приказалъ кораблю Іоаннъ Богословъ возвратиться изъ погони, что онъ исполнялъ, и, соединившись со флотомъ, сталъ на якорь. На другой день, 29-го августа, когда Ушаковъ, съ разсвѣтомъ, опять погнался за Турецкимъ флотомъ, бригадиръ Голенкинъ, на корабль Марія Магдалина, съ кораблями: Александръ, подъ командою капитана Языкова, и Іоаннъ Богословъ, подъ командою Н. П. Кумани, былъ посланъ атаковать отставшій Турецкій 66 пуш. корабль «Мелеки-багари» (владыко морей), который, послѣ нѣсколькихъ выстрѣловъ, спустилъ флагъ, и былъ взятъ въ плѣнъ. Каръ-Али, капитанъ этого корабля**, и часть команды, были перевезены на корабль Іоаннъ Богословъ, а остальная часть на корабль Александръ. Участіе въ этомъ дѣлѣ доставило Кумани

* Сынъ Н. П. Кумани, Михаилъ Николаевичъ (нынѣ вице-адмиралъ), находился въ этомъ сраженіи на кораблѣ отца своего, въ чинѣ гардемарина. Испугавшись убійственного дѣйствія артиллеріи трехъ кораблей, сражавшихся на разстояніи пистолетнаго выстрѣла, онъ спрятался въ декъ за мачту, съ противной непріятельской стороны; увидя его тамъ случайно, Н. П. приказалъ вытащить его оттуда, посадить на заряженную пушку и выстрѣлить изъ нея. Урокъ старика принесъ желанные плоды.

** Настоящій командиръ этого корабля былъ убитъ во время сраженія, и Каръ-Али занялъ его мѣсто.

золотую пинагу, съ надписью: «За храбрость», присланную при лестномъ письмѣ князя Потемкина-Таврическаго.

Въ 1791 году, Н. П. былъ назначенъ командиромъ 66 пушечнаго корабля Преображеніе Господне, на которомъ участвовалъ, 31-го іюля, того же года, въ сраженіи въ виду Каліакринъ, на высотѣ мыса Калерахъ-Бурну. Адмиралъ Ф. Ф. Ушаковъ, донося о сраженіи князю Потемкину, писалъ, между прочимъ, о немъ: «Командиръ корабля Преображеніе, капитанъ 1-го ранга Кумани, отличился успѣшнымъ, по долгу своему, исполненіемъ производимаго дѣйствія, рвеніемъ, мужествомъ и храбростію.» Блаженной памяти Императрица Екатерина II всемилостивѣйше пожаловала его кавалеромъ ордена Св. Владиміра 3-й степени, при слѣдующемъ милостивомъ рескриптѣ:

*Нашего Черноморскаго флота капитану перваго ранга
Кумани.*

«Усердная ваша служба, храбрые и мужественные подвиги, оказанные вами во время побѣды, въ концѣ последней кампаніи, одержанной подъ предводительствомъ контръ-адмирала Ушакова надъ Турецкимъ флотомъ, который, съ великимъ пораженіемъ, изъ среди моря загнанъ въ самую близость столицы Оттоманской, гдѣ вы, командуя кораблемъ Преображеніе, содержали оный въ линіи, и съ отличною неустрашимостію производили бой съ непріятелемъ, обращаютъ на себя Наше вниманіе и милость. Во изъявленіе оныхъ Мы Всемилоостивѣйше пожаловали васъ кавалеромъ ордена Нашего Святаго Равноапостольскаго Князя Владиміра третьей степени, котораго знаки при семъ доставляя, Повелеваемъ вамъ возложить на себя и носить установленнымъ порядкомъ. Удостоверены Мы, впрочемъ, что вы, получа сіе со стороны Нашей ободреніе, потщитесь, продолженіемъ службы вашей, вѣщие удосто-

и́ться Монаршаго Наше́го благоволе́нiя». Въ Сарскомъ Селѣ, августа 31-го дня 1792 года.»

На подлинномъ собственною Ея Величества рукою подписано :
«ЕКАТЕРИНА».

1796 года, января 1-го, Н. П. произведенъ въ капитаны бригадирскаго ранга, а въ 1797 году, сентября 30, въ контръ-адмиралы, и переведенъ въ Балтійскій флотъ. Перемена климата такъ сильно подѣйствовала на физическіе силы его, что онъ, по совершенно-разстроенному здоровью, 1799 года, января 29-го, уволенъ отъ службы согласно прошенію, съ половиннымъ жалованьемъ и правомъ носить мундиръ. Получивъ увольненіе, Н. П. перѣхалъ въ свой любимый Крымъ, и провелъ тутъ послѣдніе годы своей жизни. Онъ скончался въ Севастополѣ, въ 1809 году.

Отлучившись изъ родительскаго дома въ дѣтскомъ возрастѣ, и проведя лучшіе годы своей жизни въ странствіяхъ, Н. П. не имѣлъ ни времени, ни возможности образоваться систематически; впрочемъ, этотъ недостатокъ замѣнялся, въ нѣкоторой степени, его удивительною памятью, быстрымъ соображеніемъ и свѣтлымъ умомъ, украшеннымъ зрѣлою опытностію, пріобрѣтенною въ путешествіяхъ по отдаленнымъ странамъ. Онъ говорилъ по-русски, по-англійски *, по французски, по-италіянски, по-гречески, по-турецки и по-арабски **, не умѣя ни писать, ни читать, ни на одномъ изъ этихъ

* Контръ-адмиралъ Г. Г. Белли былъ въ большой дружбѣ съ Н. П. Кувани, и, говоря съ нимъ по-англійски, до-тѣхъ-поръ не зналъ, что онъ Грекъ, пока тотъ не пригласилъ его къ себѣ обѣдать, и отвѣдать его отечественнаго кандіотскаго вина.

** Когда Кара-Али (родомъ изъ Алжира), командиръ Турецкаго корабля Мелеки-Багари, взятаго въ сраженіи подъ Хаджи-Беемъ, былъ перевезенъ на корабль къ Н. П.; оба они, по словамъ сослуживцевъ, говорили по-арабски, съ одинаковою быстротою и легкостію.

языковъ, кромѣ русскаго, на которомъ онъ, по необходимости, съ трудомъ могъ подписать свой чинъ и фамилію.

Примѣромъ его удивительной памяти можетъ служить слѣдующій случай: адмиралъ Ф. Ф. Унаковъ, желая увѣриться, точно ли Кумани не умѣетъ читать по-русски, написалъ приказъ, состоявшій изъ семи пунктовъ, и, отдавъ его для переписки, хотѣлъ позвать Н. П. въ каюту и заставить его прочесть приказъ при себѣ вслухъ. Узнавъ объ этомъ, Кумани приказалъ писарю занести приказъ къ нему въ каюту прежде, нежели адмиралъ подпишетъ его; писарь принесъ приказъ, прочиталъ его одинъ разъ вслухъ, и отнесъ для подписанія. Когда адмиралъ позвалъ Н. П. къ себѣ, онъ взялъ приказную тетрадь на-оборотъ и прочиталъ весь приказъ отъ слова до слова*.

Храбрость Н. П. Кумани была известна самой Императрицѣ. Государственная Адмиралтействъ-Коллегія, докладывая Ей о производствѣ Кумани въ капитаны 1-го ранга, затруднялась возводить его въ высшіе морскіе чины, по неграмотности. Премудрая Монархиня отвѣчала: «Неграмотность не можетъ служить препятствіемъ къ награжденію столь храбраго и достойнаго офицера.»

Къ сожалѣнію, ни о частной жизни Н. П.⁶ Кумани, ни о путешествіяхъ его, ничего положительно неизвѣстно; ибо, по обыкновенію того времени, никто изъ членовъ семейства, не только не осмѣливался вступать въ разговоръ со старшимъ, но даже садиться въ его присутствіи; однако жъ, должно полагать, что путешествія его были очень разнообразны, потому что онъ иногда рассказывалъ своимъ короткимъ друзьямъ о нравахъ и обычаяхъ Индѣйцевъ и другихъ наро-

* Все выше приведенное основано на рассказахъ, не многихъ оставшихся въ живыхъ сослуживцевъ покойнаго.

довъ, о которыхъ въ то время, и при его безграмотности, онъ едва ли могъ знать иначе, какъ изъ собственныхъ замѣчаній и наблюдений.

=

О ГОНКАХЪ СУДОВЪ ИМПЕРАТОРСКАГО САНКТПЕТЕРБУРГСКАГО ЯХТЬ-КЛУБА.

Съ Высочайшаго соизволенія Государя Императора, гонки судовъ Санктпетербургскаго яхть-клуба предназначено было про-извести 9 и 10 іюня, и именно: 9 числа — состязаніе между тендерами, а 10-го — между шкунами.

Мѣсто для гонки избрано прошлогоднее: въ сѣверной Кронштадтской бухтѣ, на меридіанѣ W хребта горы Пухтола, т. е. въ 38' долготы къ W отъ Санктпетербургскаго меридіана, гдѣ, согласно 83 § Устава о гонкахъ, мѣста для состязавшихся судовъ были означены пятью бочками съ нумерами, считая первую отъ N, а послѣднюю къ S. Бочки положены были на глубинѣ отъ 7 до 8 сажень, на разстояніи 75 сажень одна отъ другой. Все пространство для гонки заключало въ себѣ 27 итал. миль. Для означенія его поставлены были три маячныя судна, почти на тѣхъ же мѣстахъ, которыя онъ занимали въ 1849 году. (См. Мор. Сб. Т. II, стр. 413).

Суда сіи были: шкуна *Дождь*, избранная на время гонокъ адмиральскимъ судномъ, шкуна *Стрѣла*, и транспортъ *Тверь*.

Шкуна *Дождь* находилась къ W отъ сборнаго мѣста яхть, въ 6 миль, а шкуна *Стрѣла* и транспортъ *Тверь* въ 8½ миль отъ шкуны *Дождь* и въ 4 миль другъ отъ друга.

Для гонки записаны были слѣдующія суда:

На 9 іюня, тендера:

- 1) *Нереида*, флота лейтенанта Атрыганьева, въ 130 тоннъ.
- 2) *Варягъ*, Князя Голицына, въ 107 тоннъ.

- 3) *Рюрикъ*, Князя Николая Лобанова — Ростовскаго въ 62 тонна.
- 4) *Джіауръ*, г. Барышникова, въ 38 тоннъ; и
- 5) *Чайка*, Графовъ Бобринскихъ, въ 36 тоннъ.

На 10 іюня шкуны:

- 1) Императорская яхта *Королева Викторія*, въ 257 тоннъ
- 2) *Волна*, Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича, въ 83 тонна.
- 3) *Забава*, г. Шинмарева, въ 186 тоннъ.
- 4) *Джорджіанъ*, г. Берда, въ 173 тонна; и
- 5) *Русалка*, Графовъ Шуваловыхъ, въ 161 тоннъ.

Яхты были укомплектованы:

Королева Викторія и Волна отъ гвардейскаго экипажа.

Неренда, Варягъ и Рюрикъ отъ флотскихъ экипажей.

Прочія яхты вольными матрозами.

Командирами состояли: на яхтахъ Королева Викторія и Волна — лейтенанты гвардейскаго экипажа. На Нерендѣ и Рюрикѣ сами владѣльцы. На Варягѣ — отставной лейтенантъ. На Русалкѣ и Джіаурѣ — офицеры корпуса флотскихъ штурмановъ. На остальныхъ яхтахъ — вольные инкпера.

Для уравниенія силъ судовъ, въ видѣ опыта, для гонокъ 1849 года и настоящихъ, опредѣлено: а) шкунамъ, свыше 140 и тендерамъ свыше 105 тоннъ, за разность въ величинѣ, никакого преимущества другъ другу не давать; б) Суда менше изъясненнаго числа тоннъ, даютъ, большія менынимъ, на милю по полсекунды впередъ, съ каждаго длиннаго тонна; в) эту же самую премію даютъ менынимъ судамъ и яхты, упомянутыя въ первомъ пунктѣ, разсчитывая разность въ величинѣ судна не съ дѣйствительнаго количества тоннъ, но для шкуновъ съ 140, а для тендеровъ съ 105 тоннъ. Сверхъ сего постановлено: если яхта выиграла уже два или болѣе приза, то она даетъ впередъ

каждой яхтѣ, бывшей съ нею въ состязаніи, три четверти того времени, которымъ ранѣе своей соперницы прибыла къ адмиральскому судну.

На этомъ основаніи тендеръ Варягъ и шкуна Джорджіанъ, выигравшіе по два приза, давали судамъ, бывшимъ съ ними въ гонкѣ:

Варягъ Неремдъ 20 мин 23 сек.

Джорджіанъ :

шкупъ Русалка 38 — 4 —

— — Корол. Викторія . 39 — 33 —

Прочія яхты, въ отношеніи преимуществъ за разницу въ тоннажѣ, имѣли расчетъ по правиламъ, принятымъ въ видѣ опыта на гонки 1849 и 1850 года.

За отсутствіемъ почетнаго председателя Общества, Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича, въ комиссіи, учрежденной для распоряженій гонками, председательствовалъ командоръ, князь А. Я. Лобановъ-Ростовскій; члены: И. А. Рибопьеръ и князь Л. В. Кочубей. Судья гонки, избранный общимъ собраніемъ яхтъ-клуба, контръ-адмиралъ Ѳ. Ѳ. Матюшкинъ.

Сильный вѣтеръ, бывшій 8 іюня, т. е. наканунѣ дня, назначеннаго для гонки тендеровъ, не позволилъ маячнымъ судамъ придти на опредѣленные для нихъ мѣста, а большое волненіе воспрепятствовало положить бочки на сборномъ мѣстѣ яхтъ, и потому гонка 9 числа не могла состояться.

Утромъ того дня, Его Императорское Высочество Почетный Председатель общества, удостоивъ посѣтить командора яхтъ-клуба, князя Лобанова-Ростовскаго на яхтѣ его Рогнеда, приказать изволилъ: гонку тендеровъ произвести 13, а гонку шкунъ 14 іюня.

12 Іюня, въ вѣтеръ, свирѣпствовавшій съ самаго утра, воспрепятствовалъ тендерамъ сняться съ восточнаго рейда и идти на

сто гонки. Коммисія, учрежденная для гонокъ, собравшись на пароходъ Геркулесъ, только вечеромъ удостоверилась, что, по уменьшенію силы вѣтра и состоянію барометра, суда могли готовиться къ состязанію на другой день; о чемъ и сдѣланъ былъ сигналъ тендерамъ. Изъ нихъ Чайка объявила, что отказывается отъ гонки, а прочіе тендера начали приготовляться къ снятію съ якорей.

Въ 4 часа утра, тендеръ Варягъ отправился на сборное мѣсто; два часа спустя последовали за нимъ Нереида и Рюрикъ.

Варягъ, лавируя на маломъ рейдѣ, и стараясь уклониться отъ свалки съ купеческимъ судномъ, долженъ былъ бросить якорь; но видя, что купеческое судно дрейфуетъ на него, выпустилъ весь канатъ и отправился обратно на восточный рейдъ, получивъ небольшія поврежденія, которыя необходимо было исправить.

Вслѣдъ за Варягомъ, возвратились и тендера Нереида и Рюрикъ, также опасавшіеся столкновенія съ купеческими судами.

Коммисія признала вновь необходимымъ отложить гонку, опредѣливъ при этомъ: для сокращенія времени, произвести 14 числа гонку тендеровъ, вмѣстѣ со шкунами, по примѣру состязанія 1848 года, и первую гонку начать въ 11, а последнюю въ 12 часовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, исполняя волю Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича о непремѣнномъ отправленіи 13 числа всѣхъ состязающихся судовъ на сборное мѣсто, коммисія приняла къ сему нужныя мѣры; вслѣдствіе коихъ, одна часть яхтъ была отбуксирована пароходами, а другая, пользуясь переменною вѣтра, ушла на парусахъ.

Тендеръ Джіауръ, получивъ небольшія поврежденія, возвратился на восточный рейдъ на буксирѣ. Исправивъ ихъ, онъ, въ 4 часу утра, снова отправился къ мѣсту гонки; однако жъ новыя поврежденія заставили его отказаться вовсе отъ состязанія.

Въ 5½ часовъ утра, коммисія отправилась съ О-го Кронштатскаго рейда къ сборному мѣсту гонки, на пароходъ Геркулесъ.

Въ 8 часовъ утра пароходъ подошелъ къ шкунѣ Дождь и тогда, по приказанію судьи гонки, сдѣлалъ сигналъ: вѣзмъ малымъ судамъ иллюминироваться. Потомъ коммиссія отправилась къ сборному мѣсту гонокъ, куда прибыла въ 9½ часовъ. Тендера: Неренда, Варягъ и Рюрикъ держались уже на своихъ бочкахъ, а шкуны стояли вблизи на якоряхъ.

Въ тоже время объявлено состязающимся судамъ:

- 1) Что гонка шкунъ начнется въ 12 часовъ, т. е. черезъ часъ послѣ тендеровъ.
- 2) Что шкуны должны занимать свои мѣста по третьему выстрѣлу съ Геркулеса.
- 3) Что въ ½12-го будетъ выпалена четвертая пушка; и
- 4) Что ровно въ 12 часовъ будетъ сдѣланъ пятый выстрѣлъ, для начатія состязанія шкунамъ.

Въ 10 часовъ, по первой пушкѣ съ Геркулеса, три тендера, записанные для состязанія на призъ Общества, подняли позывные вымпела свои, въ-замѣнъ стеньговаго флага Общества.

Въ 10½ часовъ, при второмъ пушечномъ выстрѣлѣ съ Геркулеса, румбовымъ сигналомъ означено было направленіе N, въ которомъ должна начаться гонка. Другимъ сигналомъ показанъ румбъ O, на которомъ яхты, обойдя N и S малыхъ суда, должны окончить гонку у адмиральскаго судна.

По спускѣ этихъ сигналовъ, тендера начали отдавать паруса.

Въ 11 часовъ, по третьей пушкѣ, всѣ тендера отдали перлины и приступили къ состязанію. Вътеръ былъ рифъ-марсельный отъ W.

По третьей же пушкѣ, шкуны начали занимать свои бочки, но нѣкоторые изъ нихъ, по силѣ вѣтра и волненія, долго не могли успѣть въ этомъ, и потому коммиссія признала необходимымъ дать имъ три четверти часа болѣе, нежели предположено было.

Въ ¼ перваго часа по полудни, при четвертомъ пушечномъ выстрѣлѣ, снова подняты послѣдовательно сигналы: румбъ N,

для означенія направленія, въ которомъ должна начаться гонка, и румбъ 0, для окончанія оной.

По спускѣ этихъ сигналовъ, инкуны начали отдавать на-руса.

Въ $\frac{3}{4}$ перваго часа, по пятой пушкѣ, всѣ пять инкунъ отдали перлины, на коихъ задерживались и гонка ихъ началась; вътеръ еще болѣе усиливался отъ W.

Послѣ того комиссія отправилась къ инкунъ Дождь, чтобы пересадить на оную судью гонки; но при всѣхъ усиліяхъ, невозможно было безопасно спустить катеръ, и потому комиссія положила слѣдовать за судами, вступившими въ состязаніе, пока первое изъ нихъ обогнетъ S маячное судно, а потомъ воротиться и стать на якорь близъ инкуны Дождь.

Начавъ состязаніе, тендера снялись съ мѣстъ своихъ въ слѣдующемъ порядкѣ: Рюрикъ, Нерейда, Варягъ. Въ такомъ порядкѣ они слѣдовали болѣе двухъ часовъ. Въ это время Варягъ успѣлъ обогнать Нерейду, а потомъ, приближаясь къ N маяку, и Рюрика.

Маякъ сей обошли: Варягъ въ 4 ч., Рюрикъ въ 4 ч. 6 м.; S маякъ миновали: Варягъ въ 4 ч. 28 м., а Рюрикъ въ 4 ч. 35 мин.

Въ 4 ч. 31 м. тендеръ Нерейда отказался отъ гонки и спустилъ позывной свой выппель.

Къ пароходу Геркулесъ пришли: Варягъ въ 5 ч. 19 м. 17 с., Рюрикъ въ 5 ч. 31 м. 40 с. По числу тоннъ своихъ, Рюрикъ имѣлъ право отъ Варяга на 9 м. 40 с.; слѣдовательно, за вычетомъ сей разности, пришелъ позже Варяга 2 м. 41 сек.

По совѣщанію комиссіи и судьи гонки, призъ Общества присужденъ былъ Варягу, и, при пушечномъ выстрѣлѣ, поднять былъ позывной его выппель.

Изъ инкунъ, впереди всѣхъ пошла съ мѣста, гдѣ начнется гонка, Забава; за ней слѣдовали Джорджіанъ, потомъ Русалка, Королева Викторія и Волна.

Яхта Забава, идя впереди, и оканчивая третій поворотъ, была на вѣтръ у всѣхъ шкунъ. Вдругъ, отъ сильнаго порыва, переломилась у нея фока-рея; потомъ лопнулъ какъ гротовой гордели, и вмѣстѣ съ тѣмъ слетѣлъ на низъ гротъ-трисель.

Забава принуждена была отказаться отъ продолженія гонки и спустила позывной свой вымпелъ въ 3 ч 5 м.

Шкуны обходили маячныя суда:

N-е, Джорджіанъ въ 4 ч. 50 м.

Русалка — 5 —

S-е, Джорджіанъ — 5 — 16 —

Русалка . . — 5 — 24 —

Къ пароходу Геркулесъ, на створную линію, подошли:

Джорджіанъ въ 6 час. 5 мин. 15 сек.

Русалка. — 6 — 20 — 14 —

Королева Викторія . . — 7 — 20 — 0 —

Волна — 7 — 47 — 0 —

За тѣмъ комиссія, вмѣстѣ съ судьей гонки, приступила къ совѣщанію о послѣдствіяхъ состязанія шкунъ.

Принимая въ соображеніе, что шкуна Джорджіанъ, какъ выигравшая два приза, давала шкунъ Русалка 38 м. 4 с., и что Русалка, за вычетомъ этой преміи, пришла ранѣе Джорджіана 23 м. 5 с., комиссія признала, что выигрышъ Императорскаго приза принадлежитъ Русалкѣ.

Вслѣдствіе сего, при пушечномъ выстрѣлѣ, поднять былъ позывной вымпелъ сей шкуны.

Вътеръ во все время гонки былъ крѣпкій W, перешедшій потомъ къ NW, съ зыбью; всѣ шкуны припуждены были спустить стеньги и нѣкоторые брали рифы.

▲ КУЗЬМИЧЪ.

=

БИБЛЮГРАФІЯ.

I.

Der Ocean, oder physisch-geographisch-historische Beschreibung des Weltmeers und seiner einzelnen Theile, nach Humboldt, Marmier, Forster, Cook, Magelhaens, Montfort, d'Urville, auch Plinius, Herodot, Strabo u. v. A. zur Belehrung und Unterhaltung für die reisere Jugend und den gebildeten Naturfreund überhaupt bearbeitet von G. Schilling. Zweite, neu durchgesehene, verbesserte Ausgabe. Stuttgart, 1849.

Океанъ, или физическое, географическое и историческое описаніе водной поверхности Земнаго Шара и отдѣльныхъ ея частей, составленное Г. Шиллингомъ, по Гумбольту, Мармье, Форстеру, Куку, Магеллану, Монфору, д'Юрвиллю, также Плинію, Геродоту, Страбону, и многимъ другимъ, для назидательнаго и пріятнаго чтенія зрѣлому юношеству и образованнымъ любителямъ природы вообще. Второе, вновь просмотрѣнное и исправленное изданіе. Штутгартъ, 1849 года. Въ 8-ю долю листа, XII и 620 страницъ; цѣна 3 руб. сер.

Авторъ въ предисловіи своемъ говоритъ : «есть много географическихъ, историческихъ и физическихъ описаній материка или суши, описаній различныхъ по изложенію и объему, но собственно географія той части земнаго шара, которую мы исключительно называемъ моремъ или океаномъ, недостаетъ въ ученой литературѣ. Для пополненія этого пробѣла необходимо было составить изъ многихъ источниковъ, основываясь на началахъ исторіи и физики, описаніе океана — не какъ сочиненіе чисто ученое, но какъ книгу поучительную, пріятную для чтенія и вообще популярную. Обыкновенныя геогра-

ѣи слишкомъ кратки, и потому подробное изученіе Земнаго Шара надобно почерпать изъ разныхъ сочиненій : физики, естественной исторіи, путешествій, и даже отдѣльных монографій. Но такія сочиненія, уже не только по высокой цѣнѣ своей, но и по особенно-ученому и обширному изложенію предметовъ, доступны не многимъ. Дивныя, гигантскія усовершенствованія способовъ сообщенія, особенно посредствомъ судоходства, годъ отъ году слѣдуя быстро одно за другимъ, разрушили наконецъ вѣковыя преграды между народами, раздѣленными моремъ, и мало-по-малу, обитатели разныхъ странъ сдѣлались всемірными гражданами. Государства, которыя за полъ-вѣка назадъ, едва знали другъ друга по названію, находятся теперь въ непрерывныхъ торговыхъ и другихъ сношеніяхъ чрезъ море, находя въ этомъ взаимныя выгоды. И потому-то необычайно обширное распространеніе географическихъ и естественныхъ наукъ и знаній, въ последнее время не было однимъ только простымъ условіемъ или результатомъ умственного развитія и образованности, но напротивъ было болѣе выраженіемъ существенныхъ и постепенно возрастающихъ житейскихъ потребностей.....»

Книга «Океанъ, и пр.» раздѣлена на двѣ части. Вотъ содержаніе первой части, по главамъ :

- 1) Океанъ, или вообще моревѣденіе.
- 2) Раздѣленіе водъ на отдѣльныя части, или общее географическое описаніе Океана.
- 3) О морской водѣ, ея вкусъ, составныхъ частяхъ и другихъ качествахъ.
- 4) Поверхность моря или горизонтальное состояніе морской воды.
- 5) Движенія морской воды. а) Движеніе волнъ. б) Приливъ и отливъ, и с) Теченія.
- 6) Различныя глубины моря и свойство морскаго дна, (тутъ же, о лотахъ и водолазномъ колоколѣ).
- 7) Морскія животныя или общая естественная исторія моря.

6) Особенныя замѣчательныя явленія на морѣ, происходящія отъ случайныхъ вѣтренныхъ или внутреннихъ причинъ.

9) Искусство мореплаванія или важнѣйшее изъ кораблестроенія и кораблеправленія. (Историческо-техническое описаніе).

Вторая часть этой книги раздѣлена на пять главъ, содержащихъ подробное описаніе Океановъ и частей ихъ, называемыхъ собственно морями. Послѣ описанія каждого изъ этихъ океановъ, показана естественная исторія и богатство ихъ, а также и всѣ любопытныя особенности. Наконецъ въ «Прибавленіи» заключается географическое описаніе замѣчательнѣйшихъ по величинѣ внутреннихъ морей и озеръ.

Уже одно оглавленіе это достаточно указываетъ на полноту и занимательность книги, которую мы рекомендуемъ молодымъ морякамъ нашимъ, какъ чтеніе пріятное и полезное. Разсматривая же ее внимательно, оказывается что она, составляя часть всеобщей географіи (въ обширномъ смыслѣ — часть описанія поверхности земнаго шара), представляетъ въ тоже время особую, самостоятельную науку, *всеобщую гидрографію* (описаніе водной поверхности земнаго шара). Появленіе такого сочиненія (первое изданіе его было въ 1845 году), есть, кажется, первый опытъ въ своемъ родѣ и потому достоинъ общаго вниманія, особенно же вниманія и признательности моряковъ.

Переводъ этой книги на Русскій языкъ былъ бы не только весьма полезенъ для морскихъ учебныхъ заведеній нашихъ, но и для всѣхъ любознательныхъ молодыхъ людей, не посвятившихъ себя исключительно морю. Желательно, однако жъ, чтобы въ переводѣ исправлены были нѣкоторыя морскія ошибки, вкравшіяся въ оригиналъ, при всѣхъ прочихъ его достоинствахъ, и также чтобы пополнена была гидрографія собственно русская. Для этого, кромѣ лоцій, можемъ указать на известное сочиненіе г. Штукенберга: *Hydrographie des Russischen Reiches*, 1844 года, какъ на богатый матеріалъ. Оно раздѣлено на двѣ части: въ первой описаны бассейны Балтійскій,

отъ рѣки Одера до рѣки Тѣрнео; во второй бассейнъ Океанской, отъ границъ Норвегіи, чрезъ Сибирь, до границы Китайской.

II.

The Royal Naval and Military Almanac for 1850, forming a complete calendar and work of reference for the united services. Beautifully illustrated. London.

Королевскій морской и военный альманахъ на 1850 годъ, содержащій полный календарь и справочную книжку для соединенныхъ службъ; съ красивыми политипажсами. Лондонъ. Въ 4-ю долю листа, 32 страницы мелкой печати; цѣна въ Англіи одинъ шиллингъ (32 коп. сер.).

Книжка эта посвящена двумъ самымъ важнымъ службамъ соединеннаго Британскаго Королевства, службамъ хотя совершенно различнымъ по ихъ роду, но стремящимся, соединенными силами, къ одной общей цѣли: способствовать безопасности торговли и обезпеченію могущества Великобританіи.

Вотъ содержаніе этой книжки :

1) Восхожденіе и заходженіе солнца въ Лондонъ, и фазы луны на каждую недѣлю. 2) Моменты полныхъ водъ въ Темзѣ у Лондонскаго моста, на каждый день. 3) Дневникъ замѣчательныхъ воспоминаній, преимущественно отечественныхъ. 4) Смѣсь: небольшіе военные рассказы, происшествія, анекдоты и проч.

Далѣе показаны въ ней: Королевскій Домъ, Министры и другіе верховныя чины, лорды Адмиралтейства, и списокъ морскихъ чиновъ, по старшинству. Названія главныхъ морскихъ станцій, адмиральскихъ кораблей на нихъ, и имена главнокомандующихъ. Алфавитный списокъ всѣхъ судовъ Британскаго флота (числомъ 671, съ означеніемъ ихъ ранговъ, и гдѣ на-

ходятся)*. Хронологическій списокъ сраженій, въ память которыхъ, комитетомъ 1-го іюня 1847 года, розданы медали, за подвиги на парусныхъ и гребныхъ судахъ, съ 1793 по 1840 годъ включительно.

За тѣмъ слѣдуютъ: Списокъ сухопутныхъ военныхъ чиновъ. Алфавитный списокъ лордовъ верхняго парламента, съ означеніемъ кто изъ нихъ Католикъ, Шотландецъ или Ирландецъ. Списокъ Шотландскихъ и Ирландскихъ перовъ, не заседающихъ въ парламентъ. Алфавитный списокъ городовъ, которымъ предоставлено право избранія членовъ въ Нижній Парламентъ, съ именами самыхъ членовъ, противъ каждаго города.

Наконѣцъ два алфавитныхъ списка разныхъ агентовъ, для флота и арміи, съ означеніемъ мѣста ихъ жительства.

Въ концѣ помѣщено объясненіе 12-ти слѣдующихъ, приложенныхъ къ книжкѣ, полиטיפажей:

- 1) Изображеніе Виконта Гардинга на конѣ.
- 2) Сраженіе при Новарѣ
- 3) Пароходъ Авенджеръ.
- 4) Деванъ Мульраджъ.
- 5) Взятіе негропромышленнаго судна.
- 6) Штурмъ Римскихъ баррикадъ Французами.
- 7) Водруженіе Англійскаго знамени на валу, при взятіи Мультана.
- 8) Генералъ Кавеньякъ на конѣ.
- 9) Портретъ Гѣргея.

* Въ № 25, Nat. Stand. приведено официальное извѣстіе, что къ 1-му январю сего года въ Англійскомъ флотѣ состояло 190 судовъ вооруженныхъ (in commission) и 262 не вооруженныхъ (in ordinary), всего 452 судна, слѣдовательно 219 судами менѣе, нежели сколько въ вышеприведенномъ общемъ списокѣ ихъ показано. Это число 219, составляющее одну треть всего флота, должно заключать въ себѣ суда строющіяся, тѣмберующіяся, неблагонадежныя и вообще портовыя.

- 10) Схватка 14-го драгунскаго полка съ войсками Сейка въ Рамнуггуръ.
- 11) Портретъ Гарибальди.
- 12) Видъ Чивитта-Веккин.

С М Ъ С Ъ.

Паровой фрегатъ, строящийся въ Триестъ по подпискѣ.
При блокадѣ Триеста Сардинско-Венеціанскимъ флотомъ и при покореніи Венеціи, послѣ отплытія уже Сардинской эскадры (въ силу заключеннаго перемирія), оказался ощутительнымъ недостатокъ Австрійскихъ морскихъ силъ, и потому правительство Австрійское приняло мѣры для увеличенія своего флота (М. Сб. Т. III, стр. 457). Главное морское управленіе сосредоточено въ Триестъ, но верфь оставлена въ Венеціи. Морская коллегія переведена изъ послѣдняго города въ Триестъ, гдѣ предложено учредить домъ для морскихъ инвалидовъ. Военныя суда практикуются крейсерствами и маневрами. (Но гдѣ дѣятельность, тамъ и ошибки: одинъ изъ ихъ пароходовъ недавно при экзерциціи, вмѣсто холостаго заряда выпалилъ ядромъ, которое чуть не надвѣло большою бѣды). Кромѣ того посылается кругоглятная экспедиція (о которой сказано ниже) и, какъ говорятъ, корветъ «Каролина», подъ командою графа Кароли (Cagoli) совершить плаваніе въ Балтійское море и быть можетъ до Кронштадта. Торговое мореплаваніе получило особыя права, какъ ниже увидимъ. Къ такимъ мѣрамъ правительства присоединилось и содѣйствіе народа: въ Триестъ состоялась подписка для постройки пароваго фрегата. Фрегатъ этотъ, назначенный въ даръ

правительству, названъ «Радецкій», въ честь Генералъ-Фельд-маршала Австрійскаго и Россійскаго. Чтобы выразить глубокое уваженіе покорителю Ломбардо-Венеціанскаго королевства, отправлена была къ нему, изъ среды подписчиковъ денутація, которую маститый герой благодарилъ слздующе рзчью:

«По истинѣ ни чѣмъ инымъ нельзя было почтить меня болѣе, какъ славъ имя мое съ нашимъ флотомъ. Исторія послзднихъ событій доказала, что Австріи нуженъ флотъ, какъ для того, чтобы защищать процвтающую въ ней торговлю, такъ и для того, чтобы Австрія достойнымъ образомъ могла занимать мѣсто свое въ ряду Европейскихъ государствъ. Флотъ нашъ скоро получить новое важное значеніе. Флагъ Автрійскій будетъ развѣваться по морямъ, какъ собственность государственная, а уже не какъ привилегированная собственность одного какого-либо города, одной какой-либо провинціи, и никто не найдетъ наши берега оставленными безъ защиты, нашу торговлю безъ покровительства. Да будетъ счастливо и побздносно то судно, которому назначено носить имя мое!»

==

Австрійская кругосвѣтная экспедиція. Въ Вѣнской газетѣ «Allsrgia» пишутъ, что Австрійское правительство намѣрено послать военное судно для дальняго плаванія. По словамъ газеты Ллойда, судно это, по наступленіи благопріятнаго для того времени, должно отправиться изъ Триеста, и идти въ Вестъ-Индію, посѣтить Бразилію и Ла-Плату, обогнуть мысъ Горнъ, зайти въ Валпарайзо и Лиму, а потомъ посѣтить Санъ-Франциско, важность котораго болѣе и болѣе возрастаетъ*. Послѣ того судно посѣтитъ Сандвичевы и другіе острова Тихаго Океана; зайдетъ въ нѣкоторые Китайскіе и

* Австрія учредила въ Санъ-Франциско свое консульство.

Ость-Индскіе порты; побываетъ на главныхъ пунктахъ восточнаго берега Африки (которые въ особенности обращаютъ на себя вниманіе Австріи); обогнетъ Мысъ Доброй Надежды, зайдетъ въ нѣкоторыя гавани на западномъ берегу Африки и такимъ образомъ Австрійцы совершатъ первое плаваніе вокругъ земнаго шара. Въ плаваніи этомъ примутъ участіе спеціальныя люди, по части торговли и промышленности. Имъ поручено будетъ изслѣдовать, сколько возможно подробно, произведенія и потребности тѣхъ странъ, которыя они посѣтятъ; ознакомить тамошнихъ потребителей съ произведеніями Австрійской промышленности; собрать образцы мѣстныхъ продуктовъ, и основать, смотря по надобности, торговыя сношенія съ посѣщенными странами. Конечно, эта экспедиція принесетъ большую пользу Австріи, содѣйствуя утвержденію и развитію постоянныхъ сношеній ея съ за-Атлантическими портами.

Почетный флагъ Австрійскаго торговаго флота. Австрія владѣетъ берегомъ Адриатическаго моря, отъ устья рѣки По до Турецкой границы, близъ Каттаро. Вдоль всего этого берега неселеніе морское и по преимуществу Славянское. Постигая важность и пользу торговаго мореплаванія, Австрійскіе Государя постоянно обращали особенное вниманіе на это важное средство для успѣховъ народной промышленности. Нынѣ Императоръ Францъ Іосифъ I, во время пребыванія своего въ Триестѣ, обнародовалъ, въ поощреніе торговаго мореплаванія, слѣдующій манифестъ на Нѣмецкомъ, Италіанскомъ и Славянскомъ языкахъ:

Божіею милостію

МЫ, ФРАНЦЪ ІОСИФЪ I-й,

Императоръ Австрійскій, и пр., и пр., и пр

«Предки Наши со всею справедливостію признавали мореходную способность и живой, предприимчивый духъ, честность и

ранительность, всегда сохраняемая шкиперами и матросами Нашего торгового флота, и посредством столь славныхъ качествъ они (шкипера и матросы) поставили сей флотъ на высокую степень между мореходными державами. Не менѣе почетное мѣсто заняли въ новѣйшее время Австрійскіе шкипера и матросы, являя непоколебимую преданность къ Императорскому Дому Нашему и сохраняя вездѣ честь Нашего флага незапятнанною. Достойно оцѣняя столь отличныя качества Нашего торгового флота, Мы чувствуемъ потребность изъявить сему флоту знакъ Нашего Императорскаго благоволенія, который да послужитъ гласнымъ свидѣтельствомъ таковыхъ заслугъ и поощреніемъ къ предпріятіямъ на семъ почетномъ поприщѣ. Съ этою цѣлію, по предложенію Нашего министра торговли и съ согласія Нашего совѣта министровъ, Мы учреждаемъ на будущее время для Австрійскаго торгового флота особенный почетный флагъ, который будемъ Мы давать въ награду за особенныя морскіе подвиги».

«Уставъ сего флага состоитъ изъ слѣдующихъ статей:

«§ 1. Почетный флагъ имѣетъ два разряда, а именно: бѣлый и красный.

«§ 2. Бѣлый почетный флагъ назначается въ награду тѣмъ Австрійскимъ шкиперамъ, которые откроютъ новый путь торговлѣ къ отдаленнымъ странамъ, или же своимъ плаваніемъ и мореходными предпріятіями вообще окажутъ большую услугу Австрійскому мореплаванію и собственно морской торговлѣ, или отличатся спасеніемъ погибающихъ въ кораблекрушеніяхъ, и тому подобными подвигами

«§ 3. Красный почетный флагъ назначается тому Австрійскому шкиперу, который удачно защититъ свое судно отъ неприятелей или морскихъ разбойниковъ, или, во время морской войны, выдержитъ нападеніе непріятеля, или подастъ дѣятельную помощь Нашимъ военнымъ судамъ.

«§ 4. Шкиперъ имѣетъ право дарованный ему почетный

флагъ подымать на гротъ-брамъ-стенгъ того судна, которымъ онъ начальствуетъ, потому что пожалованіе почетнаго флага дѣлается лицу, а не судну.

«§ 5. Если шкиперу пожалованы оба почетные флага, то онъ можетъ подымать ихъ оба на брамъ-стенгъ своего судна.

«§ 6. При особенныхъ случаяхъ шкиперъ можетъ украшать почетнымъ флагомъ и гребное свое судно.

«§ 7. При обычныхъ салютахъ, почетный флагъ пользуется тѣмъ преимуществомъ, что военныя суда, Австрійскія крѣпости и береговыя батареи, должны отвѣчать ему равнымъ числомъ выстрѣловъ. Салюты сии однако же имѣютъ мѣсто только при входѣ и выходѣ, въ Австрійскихъ и иностранныхъ гаваняхъ, гдѣ стоятъ Наши военныя суда.

«§ 8. На почетномъ флагѣ, который долженъ быть изъ шелковой матеріи, изображается въ срединѣ Австрійскій двуглавый орелъ. Въ поперечной черной полосѣ, спереди, изображены золотомъ, слова—на бѣломъ почетномъ флагѣ: «*Merito navali*» (морской заслугѣ), на красномъ: «*Fortitudini navali*» (морскому мужеству); на обратной же сторонѣ девизъ: «*Viribus unitis*» (соединенными силами) *.

«§ 9. Пожалованіе почетнаго флага сопровождается даннымъ отъ Насъ дипломомъ, который и долженъ быть хранимъ шкиперомъ, для удостовѣренія.

«§ 10. Почетный флагъ даетъ шкиперу право къ соисканію ордена заслугъ (*Verdienstkreuz*), и такой должности, къ которой можетъ онъ доказать свои способности.

«§ 11. Въ награду за дѣятельное участіе экипажа въ подвигъ, за который пожалованъ почетный флагъ, будетъ всякій разъ выдаваема сумма отъ 500 до 2,000 флоринновъ конвен-

* Императоръ Францъ Іосифъ I, при вступленіи на престолъ, избралъ изрѣченіе это Своимъ девизомъ.

ціонною монетою*, тѣмъ изъ экипажа, которые особенно при томъ отличились. Каждый отличившійся получаетъ кромѣ того письменное почетное свидѣтельство о дѣятельномъ своемъ участіи.

«§ 12. Почетный флагъ и письменное почетное свидѣтельство, даютъ право на полученіе пенсіи и продовольствія изъ морскихъ пенсіонныхъ фондовъ, преимущественно тѣмъ изъ шкиперовъ и матросовъ, которые окажутся неспособными къ дальнѣйшей службѣ.

«§ 13. Каждый шкиперъ, считающій себя въ правѣ получить почетный флагъ, долженъ обратиться съ просьбою о томъ къ Нашему центральному морскому управленію**, съ приложеніемъ доказательствъ, удостоверяющихъ его заслуги.

«§ 14. Центральное морское управленіе обязано, по формѣ составленное прошеніе предложить на разсмотрѣніе специальной комисіи.

«§ 15. Комисія сія, на основаніи представленныхъ доказательствъ, входитъ въ разбирательства и, по большинству голосовъ, объявляетъ свое мнѣніе, изъ коего со всею ясностію можно видѣть морскую заслугу шкипера и отдѣльныхъ членовъ экипажа.

«§ 16. Въ случаѣ согласія комисіи на пожалованіе почетнаго флага, она передаетъ все производство дѣла центральному морскому управленію, которое вмѣстѣ съ своимъ мнѣніемъ представляетъ его министру торговли, а сей послѣдній на окончательное Наше разрѣшеніе.

«§ 17. Просьбы, кои, по большинству голосовъ комисіи, уважены не будутъ, возвращаются просителю, съ изложеніемъ причинъ отказа, безъ всякаго дальнѣйшаго разбирательства.

* Отъ 300 до 1200 руб. сер.

** Оно недавно учреждено въ Триестѣ, и составляетъ часть министерства торговли.

«§ 18. Коммисія состоитъ изъ двѣнадцати членовъ, изъ коихъ четыре флотскихъ офицера назначаются Намѣстникомъ главнымъ морскимъ начальствомъ; четыре Австрійскихъ судохозяева и четыре Австрійскихъ шкипера, избираются каждый разъ президентомъ центрального морскаго управленія, который лично председательствуетъ въ коммисіи, и только при равенствѣ голосовъ подаетъ свой голосъ.

«§ 19. На центральномъ морскомъ управленіи лежитъ обязанность установить порядокъ производства дѣлъ и подачи мнѣній. Протоколы и всѣ бумаги ведутся чиновникомъ центрального морскаго управленія и хранятся надлежащимъ образомъ.

«§ 20. Поднявній на своемъ суднѣ почетный флагъ, не имѣя на то права, подвергается пенѣ въ 500 флориновъ конв. монеты.

«§ 21. Кто ложными доказательстами, свидѣтельствами или инымъ несправедливымъ образомъ получилъ себѣ флагъ, или старается о пожалованіи онаго, тотъ подвергается пенѣ 1000 флориновъ конв. мон.

«§ 22. Сія пеня поступаетъ въ пользу пенсіоннаго морскаго института.

«§ 23. Шкиперъ, обвиненный въ преступленіи или въ безчестномъ поступкѣ, лишается пожалованнаго почетнаго флага и всѣхъ сопряженныхъ съ нимъ почестей и преимуществъ.

«§ 24. Какъ почетный флагъ, такъ и почетныя свидѣтельства выдаются безъ платежа пошлины.

«§ 25. По смерти шкипера, которому пожалованъ былъ почетный флагъ, сей послѣдній выставляется на вѣчныя времена въ присутственной залѣ той общины, къ которой шкиперъ принадлежалъ по мѣсту рожденія, если умершій не назначилъ мѣсто храненія своего почетнаго флага въ другой Австрійской общинѣ.

«Данъ въ Вѣнѣ 16 апрѣля 1850 года. Францъ Іосифъ I. Шварценбергъ. Брунъ. Бакъ. Краусъ. Шмерлингъ. Тунъ. Тинфельдъ. Кульмеръ.

(Изъ Pr. St. Anzeiger, № 136.)

Первая опись Каспійскаго моря. Исторія географическихъ свидѣній о Каспійскомъ морѣ, была разрабатываема многими: въ новѣйшее время Эйхвальдомъ, Гумбольдтомъ, Гоммеръ-де-Гелемъ; послѣдній изобразилъ ее даже графически, представивъ снимки этого моря со многихъ древнихъ картъ, на которыхъ оно рисовалось, разумѣется, по произволу фантазіи. Въ эти изслѣдованія, обыкновенно, заканчиваются первою описью, по которой издана первая, собственно морская карта этого моря; описью дѣланною въ 1715, 16, 17, 18, 19 и 20 годахъ, княземъ Бековичемъ, Кожинымъ, Травинымъ, княземъ Урусовымъ, Верденомъ и Соймоновымъ; картою изданною не въ 1721 году, и не въ Парижѣ Делилемъ, какъ вообще всѣ пишутъ, но въ 1720 году, въ С. Петербургѣ, на Русскомъ языкѣ, какъ объ этомъ уже было объявлено въ Запискахъ Гидрографическаго Департамента. Ч. VI, стр. 316 и 317. Этою картою было удовлетворено собственно географическое любопытство: стало извѣстнымъ главное очертаніе береговъ и положено начало для послѣдующихъ гидрографическихъ работъ, которыя уже не обращали на себя особеннаго вниманія историковъ.

Для исторіи нашихъ географическихъ изслѣдованій, для самой исторіи Петра Великаго — очень справедливо замѣчаетъ г. Беръ, въ статьѣ «Заслуги Петра Великаго по части распространенія географическихъ познаній» (Зап. Русск. Геогр. Общ. кн. IV)—было бы весьма полезно узнать: дѣйствительно ли вышепоименованная опись Каспійскаго моря была первою, произведенною въ царствованіе Петра, или были описи предшествовавшія ей? Ибо есть свидѣтельство, довольно шаткое впрочемъ, приведенное Миллеромъ, по какой-то біографіи Петра, издавшой въ 1710 году, во Франкфуртѣ и Лейпцигѣ, что Петръ Великій поручалъ одному иностранному капитану сочинить карту Каспійскаго моря, и что тотъ, трудившись надъ нею пять лѣтъ, окончилъ ее въ 1704 году. «Если бы подтвердилась столь ранняя опись Каспійскаго моря, говорить г. Беръ,

опись, произведенная именно въ то время, когда взятіемъ Азова открытъ былъ доступъ къ Черному морю, и когда еще большія усилія обращены были на приобрѣтеніе гавани на Балтійскомъ морѣ — это послужило бы новымъ доказательствомъ сильнаго желанія, съ какимъ Петръ стремился къ распространенію торговыхъ сношеній.»

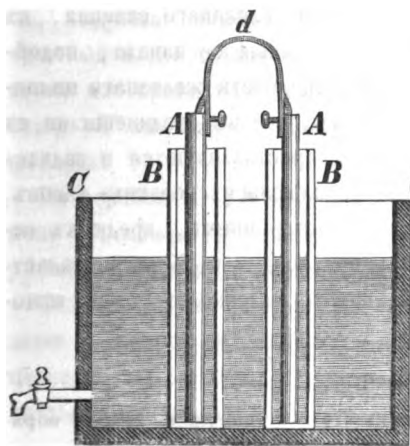
Имѣю честь подтвердить эту опись, по-крайней-мѣрѣ намѣреніе этой описи. И подтверждаю свидѣтельствомъ не въ архивѣ отысканномъ, а въ печатной книгѣ, даже не очень старой — половины прошлаго вѣка: въ извѣстномъ Сборникѣ «*Recueil de voyages au Nord*,» въ VII томѣ, напечатаны записки Перри, Англичанина, занимавшагося у насъ, при Петрѣ, между прочимъ, соединеніемъ Дона съ Волгою. (Записки эти, помнится, были переведены и на Русскій языкъ, кажется въ Русскомъ Вѣстникѣ, но съ пропусками). Перри говоритъ въ нихъ, что въ 1699 году, слѣдственно именно за пять лѣтъ до 1704 года, князь Голицынъ, проѣзжавшій осматривать работы на волокъ, съ Дона на Волгу, приказалъ одному Датчанину, Щельтропу, помощнику самага Перри, сдѣлать опись Каспійскому морю, и далъ ему для этого новое судно, построенное на голландскій манеръ; что Щельтропъ и производилъ опись, но былъ захваченъ Персіянами на южномъ берегу этого моря, посаженъ въ тюрьму и умеръ; но что слуга его, и вѣроятно помощники, возвратились въ Астрахань.... Каково-бы ни было окончаніе описи, но теперь несомнѣннымъ кажется, что опись была предпринимаема въ 1699 году, или близко этого. — Какъ могло случиться (возраженіе г. Бера), чтобы Миллеръ, почти современнѣйшій этому событію, ничего о томъ не зналъ? Какъ въ послѣдствіи не оказалось о томъ никакихъ документовъ, и Соймоновъ, который чрезъ 15 только лѣтъ послѣ того объѣхалъ Каспійское море и оставилъ подробнѣйшій дневникъ своего плаванія, не упомянулъ о прежнемъ предпріятіи? — Не знаю; но мнѣ извѣстно то, что Соймоновъ (дневникъ котораго, въ рукописи, хранится въ Императорской Публичной Библіотекѣ), не

распространяется даже о ближайших предшествовавших ему описях Бековича, Кожина и других; и что Миллеръ, далеко, впрочемъ, не современникъ событію, многого не зналъ объ описяхъ, предшествовавшихъ описи Вердена и Соймонова: иначе онъ подробнѣе объяснилъ бы эти работы, весьма замѣчательныя, и не пропустилъ бы нѣкоторыхъ именъ; не было бы тогда удивительно и то, что Петръ Великій, при посещеніи имъ Парижской Академіи, въ 1717 году, обнаружилъ «совершенно-точное знаніе общаго вида Каспійскаго моря». (Беръ).

Ал. Ск.

=

Описаніе патентованнаго способа очищенія жидкостей, изобретенія Кросса. Г. Кроссъ (Crosse), извѣстный въ Англіи своими электрическими опытами, придумалъ легкій способъ очищать жидкости посредствомъ весьма дешеваго и несложнаго гальваническаго прибора, не представляющаго ни малѣйшаго затрудненія въ установкѣ, не подверженнаго портчѣ, занимающаго мало мѣста, и котораго исправленіе производится весьма легко.



Приборъ этотъ состоитъ изъ двухъ равныхъ, металлическихъ цилиндровъ А, А, величиною соразмѣрныхъ съ количествомъ очищаемой жидкости; обыкновенная длина ихъ около 41 дюйма. Цилиндры эти, смотря по роду жидкости, дѣлаются изъ двухъ разныхъ металловъ; большею частью изъ листового цинка и

железа, такой толщины, чтобы только не ломались легко, и

свертывались въ трубку безъ запайки. Въ некоторыхъ случаяхъ можетъ быть выгодно, замѣнить одинъ изъ цилиндровъ, кускомъ древеснаго угля или даже рѣдкимъ мышкомъ, плотно набитымъ углемъ. Оба цилиндра соединены между собою тонкою металлическою полоскою d , съ зажимными винтами при концахъ.

Каждый изъ цилиндровъ опускаютъ въ глиняной, немуровленный стаканъ B , котораго высота около двухъ дюймовъ менѣе вышины цилиндра, а діаметръ внутри около 4 дюймовъ. Стаканы эти ставятъ, въ разстояніи трехъ или четырехъ дюймовъ другъ отъ друга, на дно ящика или бочки C , наполненной подвергаемою очищенію жидкостью, и соединяютъ цилиндры полоскою d ; потомъ стаканы наполняютъ тою же жидкостью, до одинакой вышины съ наружною, и весь приборъ готовъ.

Внизу ящика C , около 2 дюймовъ отъ дна, приделанъ кранъ, для выпусканія очищенной жидкости.

Образующійся, отъ помѣщенія сего прибора, электрическій токъ — по известному закону дѣйствія Вольтова столба — разлагаетъ жидкость въ ящикѣ C такъ, что находящіяся въ ней кислоты, притягиваются, чрезъ поры глинянаго стакана, къ поверхности цинковаго цилиндра; соляныя же начала, подобнымъ образомъ, накаплиются на поверхности желѣзнаго цилиндра; а земляныя частицы, не будучи уже въ соединеніи ни съ однимъ изъ упомянутыхъ началъ, кристаллизуются и садятся на дно. Такимъ образомъ, въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ, данная жидкость очистится отъ постороннихъ, вредныхъ веществъ, въ ней находившихся и, по словамъ г. Кросса, дѣлается болѣе способною къ поглощенію углекислоты изъ атмосфернаго воздуха *.

* Въ доказательство приводятъ, что очищенное такимъ образомъ пиво и сидеръ имѣли столь сильную игру, что едва можно было ихъ закупорить въ бутылки.

Процессъ г. Кросса былъ съ успѣхомъ приложенъ къ очищенію морской, и испортившейся прѣсной воды, вина, масла и разныхъ крапкихъ напитковъ.

Подвергая морскую воду дѣйствию сего процесса, нужно воду эту сперва перегнать, чтобы до некоторой степени очистить отъ огромнаго количества находящихся въ ней соляныхъ частей; потомъ установить выше описанный приборъ въ ящикъ съ перегнанною водою, и послѣ 24 часовъ (даже 16 часовъ достаточно), вода будетъ совершенно очищена и получитъ пріятный вкусъ рѣчной воды.

Эта очищенная вода, налитая въ открытомъ ящикѣ, оставалась 14 мѣсяцевъ совершенно чистою и не измѣнившись, и имѣла, какъ утверждаетъ г. Кроссъ, благотворное вліяніе на здоровье употреблявшихъ ее.

Процессъ сей въ особенности съ пользою можетъ быть употребленъ на корабляхъ, гдѣ устроены особые аппараты для опрѣсненія морской воды, чѣмъ доставится возможность къ помѣщенію большаго количества цѣннаго груза, вмѣсто огромнаго запаса воды, который берутъ въ продолжительныя плаванія. Опыты, произведенные посредствомъ сего способа, надъ винами, сидромъ, пивомъ и коньякомъ, придавали имъ игру, пріятный и мягкій вкусъ, увеличивая какъ будто старость ихъ двумя или тремя годами. При этомъ однако необходимо, чтобы ящикъ *C* закрывался плотно крышкою, дабы спиртъ не выдыхался.

На корабляхъ, для морской воды, вмѣсто глиняныхъ стакановъ *B*, можно также употреблять, особые патентованные, нарисинные мѣшки съ деревяннымъ дномъ.

Осматривая въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1848 года небольшое заведеніе г. Кросса въ Лондонѣ, я пробовалъ очищенныя его процессомъ воду и вино, и дѣйствительно находилъ ихъ на вкусъ чистыми и пріятными.

К. Швабе.

Присутствіе флуора въ водахъ Сѣвернаго или Нѣмецкаго моря. На сѣздѣ англійскихъ ученыхъ въ Бирмингамѣ, въ теченіе сентября минувшаго года *, г. Уильсонъ читалъ записку, въ которой объяснилъ, что онъ открылъ присутствіе флуора: 1) въ водахъ Фортскаго залива, въ трехъ англійскихъ миляхъ отъ Джампы, близъ Эдинбурга; 2) въ водахъ Клейдскаго залива, въ количествѣ меньшемъ, чѣмъ на восточномъ берегу; 3) въ накипи пароваго котла, на пароходѣ плавающемъ, по Нѣмецкому морю, между Лейтомъ и Уикомъ (Leith and Wick); и наконецъ, 4) въ золь морскихъ растений того же моря.

Еще въ 1846 году, Мидлетонъ показалъ присутствіе флуора въ раковинахъ морскихъ слизней; Силлиманъ въ каменистыхъ кораллахъ, а Форхгаммеръ въ морской водѣ, почерпнутой близъ Копенгагена. Основываясь на всѣхъ сихъ данныхъ, г. Уильсонъ полагаетъ, что флуоръ есть одно изъ веществъ, постоянно попадающихся въ морской водѣ.

(Ж. М. Н. Пр. Май 1850.)

==

Разложеніе воды Мертваго моря. Англійскій химикъ г. Эрпетъ (Herapath) разложилъ воду, почерпнутую Монкомъ 10 марта 1849 года, въ сѣверо-западной части Мертваго моря, въ полутора верстахъ отъ устья Іордана, но въ такомъ мѣстѣ, гдѣ вода этой рѣки не могла имѣть никакого вліянія на морскую. Относительный вѣсъ послѣдней былъ 1,17205 при 60° Фаренгейта; она кипѣла при 221°, 75 Фар., при барометрическомъ давленіи, 29,74 дюймовъ и при атмосферной температурѣ 47°, 75 Фар. Вкусъ этой воды былъ весьма противный. Она не дѣйствовала на красную и на синюю лакмусовую бумагу, а также и на бумагу, напитанную уксуснокислымъ свинцомъ.

* Brit. Associat., Sept. 1849. Birmingham.

Въ 100 частяхъ этой воды заключается 24.05 частей твердыхъ веществъ, а именно :

Хлористаго содія	12.01
— — магнезія	6.82
— — кальція	2.45
— — потассія	1.22
— — марганца	0.60
— — алюминія	0.056
— — аммонія	0.006
Бромистаго магнезія	0.25
Сѣрнокислой извести	0.07
Азотистыхъ органическихъ веществъ.	0.06
	<hr/>
	24.002
Потери	0.051
	<hr/>
	24.053*

(Ж. М. Н. Пр. Іюнь 1850.)

==

Турецкая эскадра въ Архипелагъ, подъ начальствомъ капитанъ-пашы, состоитъ изъ 17 слѣдующихъ судовъ: линійные корабли: *Нейири-Шевкетъ* (Звѣзда могущества), 108 пушечный, адмиральскій; *Месудійэ* (Благополучный) 130 пуш., и *Нусретійэ* (Побѣдоносный) 74 пуш.—Фрегаты: *Низамійэ* (Благоустроенный) и *Навики-Бахри* (развѣ съ Арабскаго: Морской верблюдъ?), 64 пушечные; *Навики-Шерифъ-Рессанъ* (Верблюдъ Шерифа Риз...?) и *Сурійэ* (Радость?) 54 пушечные. Два корвета: *Месири-Ферахъ* (Вѣстникъ радости) 26 пуш. и *Зибайи-Дерья* (Украшеніе моря) 24 пуш. Два брига: *Нейири-Зе-*

* London, Chemical gazette, 1850.

Феръ (Звезда победы) и *Невади-Фетакъ* (Вестникъ победы). Голеть *Тевфикъ-Худа* (Божія помощь), и пять пароходовъ: *Эсери-Джедидъ* (Новый...?), *Эсери-Хайръ* (Добрый знакъ), *Меджидійъ* (Славный), *Месири-Бахри* (Морской вестникъ) и *Нюмайчи-Тиджаретъ* (Проводникъ торговли).

=

Способъ предохранять воду отъ порчи. Открытіе г. Перине, что воду весьма долго сохранять можно черезъ прибавленіе марганцоваго порошка, въ количествѣ одного фунта на сто фунтовъ воды, было подтверждено Римбахомъ, и этотъ способъ именно пригоденъ на морѣ, къ сохраненію воды въ бочкахъ, окружающая атмосфера коихъ подвергается частымъ измѣненіямъ. (Отъ члена И. И. Брыкова),

(Тр. И. В. Э. Общ. М 7. Отд. III, стр. 52.)

=

Дистилляторы Гранта. На Англійскихъ военныхъ парходахъ «Фюриозъ» и «Веспъ», недавно построенныхъ въ Портсмутъ и Девенпортъ, также поставленъ будетъ дистилляторъ Гранта, который принесъ уже такъ много пользы экипажамъ всѣхъ тѣхъ судовъ, на которыхъ онъ находится (М. Сб. Т II, стр. 370). Винтовой шлюпъ «Рейнардъ», находящійся теперь на станции въ Китаѣ, уведомляетъ, что приборъ Гранта постоянно доставляетъ его командѣ свѣжую воду изъ океанской, по одному галлону ($3\frac{3}{4}$ штофа) на человека въ сутки. Это обстоятельство особенно важно потому, что нечистая вода, которую должны употреблять суда, находящіяся на этихъ станціяхъ, бываетъ причиною болѣзней между Европейскими командами.

=

Rule, Britannia. Капитанъ Монтэгю стоялъ однажды съ фрегатомъ своимъ въ Брайтонъ и давалъ великолѣпный балъ, на

который въ числѣ избраннаго общества, приглашена была и знаменитая Каталани. Самъ командиръ отправился на 20-ти весельномъ катерѣ на берегъ, чтобы перевезти оттуда милый грузъ — дамъ, на фрегатъ. Когда катеръ, тихо качаясь на неровной поверхности воды, вышелъ на средину растоянія между берегомъ и фрегатомъ, госпожа Каталани вдругъ, вовсе неожиданно, запѣла «Rule, Britannia». Впечатлѣніе, произведенное ею удивительнымъ голосомъ, было невыразимо. Матрозы, незнавшіе знаменитой пѣвицы, такъ заслушались, что опустили весла по борту; у нѣкоторыхъ изъ нихъ навернулись на глазахъ слезы. «Вы видите, сударыня — сказалъ капитанъ — впечатлѣніе, произведенное на этихъ добрыхъ людей, любимую пѣсню, пропѣтою первымъ голосомъ въ свѣтъ. Я бывалъ во многихъ блистательныхъ сраженіяхъ, но никогда не ощущалъ подобной восторженности». По прибытіи на фрегатъ, матросы, съ позволенія командира, попросили ее повторять пѣніе. Она согласилась, и тронутая, пропѣла еще съ большимъ чувствомъ, и съ такимъ успѣхомъ, что когда отправилась съ фрегата, то экипажъ сопровождалъ ее торжественными кликами до самаго берега.

(*R. Navt. and Mil. Almanach*, 1850.)

==

Уменьшеніе Французскихъ морскихъ силъ. Англія и Франція какъ бы стерегутъ другъ друга въ увеличеніи морскихъ силъ своихъ. Желая увеличить суммы, ассигнуемыя годовыми бюджетами на содержаніе флота, всегда поставляютъ въ примѣръ одна другую, въ томъ или другомъ отношеніи. Въ последнее время Французы жалуются на уменьшеніе морскихъ силъ своихъ. *Journal des Debats*, 7 іюля, приводитъ слѣдующія числа:

Въ 1820 г. вооружено было	76 суд.	съ	8750 чел.	экип.
— 1825 — — — —	158 —	—	15000 —	—
— 1830 — — — —	206 —	—	28000 —	—

Въ 1840 г. вооружено было	228	суд.	съ	35000	чел. экип.
— 1848 (начало уменьшенія)	222	—	—	33000	— —
— 1850 — — — —	200	—	—	22000	— —

Газета *la Marine*, 29 июня, показываетъ числа эти еще менше, говоря, что къ 1 январю 1848 года парусныхъ и паровыхъ военныхъ судовъ вооружено было 185, а къ 1 январю нынѣшняго года состояло 145; по проекту же бюджета на будущій годъ, будетъ не болѣе 125 судовъ. Въ Англіи въ эти два послѣдніе періода, т. е. къ началу 1848 и нынѣшняго годовъ, считалось вооруженныхъ судовъ 240 и 190, следовательно тоже въ уменьшающейся степени (*Naut. Stand. № 25*). Но газета *la Marine* ошибочно выписала изъ *Nautical Standard* послѣднія приведенныя тамъ числа, поставя 262 вмѣсто 190 (сличивъ указанныя газеты, дѣло объяснится), отчего и заключаетъ, что Англія съ 1848 года увеличиваетъ свой флотъ, а Франція не перестаетъ уменьшать его. По указанію упомянутой Англійской газеты, во Франціи строятся теперь 54 судна, а именно: два корабля 120 пуш., девять кораблей 100 пуш. и одиннадцать кораблей отъ 80 до 90 пуш., — всего 22 корабля; къ тому еще: 18 фрегатовъ, 4 корвета, 3 брига, 3 парохода въ 400 силъ, 2 парохода въ 300 силъ и, наконецъ, 2 парохода во 100 силъ.

При этомъ должно замѣтить, что Франція обнаруживаетъ болѣе стремленія къ равновѣсію морскихъ силъ своихъ съ Великобританскими, а Англія къ поддержанію настоящаго своего перевѣса.

==

Крушеніе парохода Оріонъ, послѣдовавшее у Шотландскаго берега, близъ Порта Патрикъ. Извѣстіе объ этомъ несчастіи извлекаемъ изъ донесенія главнаго интенданта надъ портомъ

(General Superintendent)*, дополняя это донесеніе нѣкоторыми другими свѣдѣніями изъ разныхъ Англійскихъ журналовъ. Оріонъ былъ желѣзный пароходъ въ 460 силъ; онъ перевозилъ пассажировъ и грузы между Ливерпулемъ и Глазго. На этомъ переходѣ, следуя изъ перваго города, разбился онъ во второмъ часу ночи, съ 5-го, на 6-е іюня (ст. ст.), при чемъ погибло не менѣе 50 человекъ, а всего было на немъ пассажировъ и экипажа болѣе 200 человекъ. Оріонъ, прошедши близъ маячной молы въ часъ и сорокъ минутъ по полуночи, при тихой, но нѣсколько пасмурной погодѣ, набѣжалъ, съ быстротою, на подводные камни, въ разстояніи 400 ярдовъ къ N отъ гавани**; ударился серединою о камень такъ сильно, что отскочилъ назадъ и пошелъ на дно, на пяти саженьяхъ глубины. Столь быстро произошло это бѣдствіе, что отъ перваго удара до погруженія въ воду прошло едва ли семь минутъ, такъ что многіе изъ пассажировъ, вѣроятно, не успѣли даже выскочить изъ кокъ. Происшествіе это скоро было усмотрѣно на берегу, о чемъ тотчасъ дано знать въ портъ. Множество гребныхъ судовъ въ скоромъ времени явились на мѣстѣ бѣдствія, и, къ невыразимой радости, имѣли счастье спасти еще тѣхъ, которые успѣли взлѣзть на такелажъ и на сѣтки судна. Всего спасено 157 человекъ, въ томъ числѣ 35 человекъ изъ команды парохода; а сколько погибло—еще неизвѣстно; полагаютъ болѣе 50 человекъ. Капитанъ Гендерсонъ находится также въ числѣ спасшихся.

* Въ коммерческихъ портахъ Великобританіи находятся, подобно капитанамъ надъ военными портами, по одному флотскому капитану или лейтенанту въ званіи *General-Superintendent of the port*.

** Мѣсто крушенія Оріона показано въ морскихъ журналахъ весьма различно: 1) на подводныхъ камняхъ *Barnaul Rock* въ 400 ярдахъ (два кабельтова) отъ берега; 2) на камняхъ *the Buches* въ 150 ярдахъ ($\frac{3}{4}$ кабельтова) и наконецъ 3) только въ 50 ярдахъ или въ 25 саженьяхъ (шести-футовой мѣры) отъ берега, безъ означенія, на какихъ именно камняхъ.

О томъ, какъ попалъ онъ на камень, при благоприятномъ плаваніи, и въ столь знакомомъ ему мѣстѣ — судить трудно; а распоряженія его послѣ удара, не были мѣста, но краткости времени, до того, какъ пароходъ затонулъ. Онъ только ободрялъ своихъ пассажировъ. Никто, можно сказать, не успѣлъ опомниться отъ внезапности случившагося, и многіе бросились къ иллюкамъ. Поспѣшность и замѣнательство въ такихъ обстоятельствахъ — натуральны и неизбежны. Въ первую иллюпку наскве такъ много людей, что она тутъ же потонула. На вторую (и кажется послѣднюю) иллюпку помѣщены были преимущественно дамы; она достигла берега, откуда, какъ выше видали, скоро явилась помощь. Портовые люди оказали при этомъ отличную дѣятельность, а жители города примѣрное состраданіе и чело-вѣколюбіе.

Оріонъ былъ желѣзный пароходъ и еще новый; построенъ въ 1847 году гг. Кердъ (Caird) и комп., извѣстными Гринокскими строителями; они же дѣлали машину. Длина его 210 футовъ, ширина 28 футовъ, и глубина трюма $18\frac{1}{2}$ футовъ; вмѣстительность $898\frac{1}{10}$ тоннъ. На немъ были двѣ балансирныя машины, въ 230 силъ каждая; діаметръ пароваго цилиндра 74 дюйма; длина хода поршня 6 футовъ 9 дюймовъ; діаметръ колеса 34 фута (?); число оборотовъ колеса въ минуту $18\frac{1}{2}$; причемъ средняя скорость его была $14\frac{1}{2}$ миль въ часъ. Машины сломаны были отъ удара о камень, которымъ проломило дно въ машинномъ отдѣленіи. Но вѣроятно пребыло оно было и въ другихъ отдѣленіяхъ, ибо пароходъ затонулъ весьма скоро. На Оріонъ были, какъ обыкновенно на желѣзныхъ судахъ дѣлаютъ, три или четыре непроницаемыя желѣзныя переборки (water tight bulk-heads), которыми трюмъ его раздѣленъ былъ на 4 или 5 отдѣленій; если бы наполнилось изъ нихъ одно машинное, то другія поддерживали бы пароходъ на водѣ; но какъ онъ скоро опустился на дно моря, то и надобно полагать, что дно его пробито было во многихъ мѣстахъ вдругъ. Притомъ же, если пароходъ шелъ полнымъ

ходомъ, то удивительно, что онъ не перескочилъ черезъ каменья (ежели только позволяла то глубина, по другую ихъ сторону), а еще отразился отъ удара объ нихъ вѣскольکو назадъ. Можно судить, каковъ былъ толчекъ!

Оріонъ считался однимъ изъ лучшихъ пароходовъ на этой линіи, и потому всегда былъ полонъ. Роскошная отдылка его каютъ стоила до трехъ тысячъ фунтовъ стерлинговъ (почти 19 т. руб. сер.). Кроме комфорта для пассажировъ, онъ и ходилъ очень хорошо; средняя скорость его, какъ выше сказано, была $14\frac{1}{2}$ миль*; онъ дѣлалъ рейсы свои въ продолженіи 15-ти часовъ, и только въ дурную погоду въ 16 часовъ времени.

По случаю этого несчастія, газета *Nautical Standard* (№ 26), дѣлаетъ сдѣдующее предложеніе:

«Напрасно при подобныхъ случаяхъ мы часто и громко зывали къ маячнымъ начальствамъ о необходимости лучшей методы освѣщенія нашихъ береговъ и огражденія ихъ бакенами. Многочисленныя несчастія, случающіяся чуть не всякій день, не могутъ извлечь упомянутыя власти изъ летаргін, и мы увѣрены, что безъ принужденія онъ не предпримутъ ничего лучшаго и не выйдутъ изъ прежняго ограниченного круга своихъ дѣйствій.

«Оріонъ погибъ близъ Порта Патрика, на подводныхъ камняхъ, лежащихъ въ разстояніи отъ 300 до 400 ярдовъ (отъ полутора до двухъ кабельтовыхъ) отъ берега; хотя всъ знали о существованіи сихъ каменьевъ, и даже мѣсто ихъ было извѣстно прибрежнымъ жителямъ, но камни не были показаны на картѣ. Мы не имѣемъ ни малѣйшаго намѣренія оправдывать

* Полагая, что это мили англійскія, по $1\frac{1}{2}$ версты каждая, и тогда средняя скорость будетъ $21\frac{3}{4}$ версты въ часъ; если же это мили морскія, по $1\frac{3}{4}$ версты каждая, то скорость эта будетъ $25\frac{1}{4}$ версты. Въ послѣднемъ случаѣ скорость парохода $14\frac{1}{2}$, а въ первомъ почти $12\frac{1}{2}$ узловъ. Для средней скорости цифры эти кажется велики?

офицеровъ этого несчастнаго судна, или стараться избавить ихъ отъ заслуженнаго наркапія; они были очень хороши знакомы съ берегами, и очень хорошо знали скалы, на которыя набѣжалъ Оріонъ, чтобъ мы могли стараться уменьшить страшную ответственность, которой они подверглись. Нѣтъ, мы оставляемъ ихъ на судъ законовъ, а ежели и говоримъ о нихъ, то только для того, чтобъ доказать, что имъ не слѣдовало идти такъ близко къ берегу, и что ихъ неблагоразуміе было причиною гибели столькихъ людей.

«Но мы намѣрены обратиться къ комитетамъ маяковъ и бакеновъ. Спрашиваемъ cadaго — что сдѣлаетъ онъ съ камнемъ, преграждающимъ ему путь? Разумѣется снесетъ его прочь! Онъ употребитъ на то всѣ свои средства, разобьетъ его, или взорветъ порохомъ, смотря потому, что будетъ удобнѣе. Мы полагаемъ, что едва ли есть у нашихъ острововъ скала, которая не могла бы быть взорвана порохомъ или разбита, и тѣмъ сдѣлана безвредною для судовъ; наука указываетъ намъ на средства къ преодолѣнію этихъ трудностей, и мы должны пользоваться такими средствами, находящимися въ нашихъ рукахъ, для достиженія цѣли. Мы имѣемъ здѣсь камни или каменные рифы, всегда почти доступные нашимъ инженерамъ, какъ при приливѣ, такъ и отливѣ. Но вмѣсто того, чтобы означить камни эти бакенами, которые требуютъ присмотра, или маяками, построеніе которыхъ сопряжено съ большими издержками, и годовое содержаніе cadaго стоитъ отъ двухъ до трехъ сотъ фунтовъ стерлинговъ, можно за самую незначительную цѣну взорвать эти камни и рифы, и тѣмъ отдѣлаться отъ нихъ навсегда. Мы находимся теперь въ положеніи челоуѣка, который, имѣя передъ своимъ домомъ кучу сору, освѣщаетъ ее фонаремъ и нанимаетъ часоваго для предостереженія проходящихъ, тогда какъ простая перевозка этого сора обоилась бы ему не только дешевле, но и очистила бы проходъ къ его дому. Всякій камень или даже рифъ (ежели не занимаетъ большаго пространства) можетъ быть снесенъ подобнымъ обра-

зомъ. Ежели онъ недостаточно покрытъ водою, чтобъ судно во всякое время могло переходить его, очень возможно подорвать его помощію водолазнаго колокола или водолаза; зачѣмъ же оставлять его на пути, и можетъ быть на проходѣ коммерческихъ судовъ. Для этого нѣтъ причинъ и, разумѣется, многіе рифы могутъ быть уничтожены, или сдѣланы безвредными, очень простымъ средствомъ, которое мы предлагаемъ.»

==

Опыты надъ дѣйствіемъ ядеръ по желѣзнымъ судамъ.

Въ началѣ прошлаго іюня мѣсяца, капитанъ Чадсъ, съ практическаго корабля Экселентъ, въ Портсмутѣ, палилъ въ щитъ, утвержденный въ иловатый грунтъ дна, въ разстояніи 460 ярдовъ (1380 футовъ) отъ его судна. Двойной желѣзный щитъ представлялъ оба борта дечной батареи парохода «Симума,» въ настоящую ихъ толщину съ полнымъ скрѣпленіемъ. Результатъ опыта соответствовалъ ожиданіямъ: попадавшія ядра образовали въ ближайшей стѣнѣ щита небольшія отверстія съ неровными краями; во второй же стѣнѣ его, эти отверстія были больше, причѣмъ иногда выпадали и заклепки, соединяющія желѣзные листы. Опыты эти подтвердили, что желѣзному пароходу не совсѣмъ-то ловко быть въ сосѣдствѣ линійнаго корабля, и что пароходъ съ пользою можетъ служить въ морской тактикѣ силою вспомогательною, но не наступательною. Тоже самое, впрочемъ, относится и до деревянныхъ пароходовъ, которые также не въ состояніи противустоять опустошительному дѣйствію корабельныхъ залповъ. Покуда механизмъ пароходовъ не будетъ совершенно защищенъ, безрасудно воображать, чтобы пароходъ могъ служить при флотѣ съ иною выгодною, кромѣ придачи подвижности болѣе дѣйствительнымъ батареямъ, каковы корабельныя. Стрѣльба эта была въ неподвижную цѣль, которая далеко не то, что стрѣльба въ предметъ плавучій.

*

Объ этихъ же опытахъ другой отзывъ :

..... Съ Экселента, при большой водѣ, стали палить изъ пушекъ разныхъ калибровъ, различными зарядами, ядрами и бомбами. Въ промежуткахъ между выстрѣлами, гребныя суда отправлялись свѣдѣтельствовать щитъ. Найдено, что въ первой стѣнѣ ядра пробивали дыры довольно круглыя, образуя весьма зубчатый край, загнутые во внутрь. Во второй стѣнѣ, дыры, также зубчатый, были больше и съ краями загнутыми въ наружу; а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ съ отскочившими заклепками. Иныя ядра, ударяясь въ угловатыя желѣзныя полосы, представляющія шпангоуты, раскольвались на нѣсколько кусковъ, а осколки эти, проходя чрезъ противоположную сторону щита, образовали въ ней дыры различной величины и вида. Бомбы имѣли также разрушительное дѣйствіе на желѣзную постройку, производя осколки и трещины, а куски бомбъ, ударяясь въ противоположную стѣну, дѣлали въ ней большое опустошеніе. Для узнанія дѣйствія выстрѣловъ внутри судна, поставлена была, между обѣими стѣнами желѣзнаго щита, легкая деревянная переборка. Она была вся избита и ясно показывала, что команда желѣзнаго судна должна много претерпѣть, особенно отъ опасныхъ трудно залѣчиваемыхъ ранъ, которыя могутъ быть сдѣланы желѣзными осколками. При второмъ опытѣ, капитанъ Чадсъ приказалъ, вмѣсто деревянной переборки растянуть парусину, на которой еще виднѣе были слѣды разрушенія осколковъ.

Дальнѣйшіе опыты по тому же предмету. Передняя стѣна щита, сильно разбитая при первыхъ опытахъ, замѣнена новою. Палили ядрами съ временной батареей, поставленной вблизи Экселента. Два пустые 10-ти дюймовые ядра ударились въ щитъ и разбились въ дребезги. Этимъ доказывается, что куски ядеръ и осколки желѣза, при выстрѣлѣ большимъ пустымъ ядромъ, причиняютъ желѣзному судну несравненно болѣе

вреда, чѣмъ взрывъ на немъ бомбы. Теперь предполагаютъ испытать подъ ядрами желѣзо, обложенное снаружи деревомъ: не воспрепятствуетъ ли сіе послѣднее отлетать желѣзнымъ осколкамъ? Вообще капитанъ Чадсъ намѣренъ продолжать опыты, покуда не получитъ самыхъ удовлетворительныхъ выводовъ. А между тѣмъ сэръ Чарльзъ Нэпиръ написалъ еще письмо къ редактору газеты Times: «Я вижу, что Адмиралтейство, послѣ намековъ, которые я ему сдѣлалъ, чрезъ вашу уважаемую газету, поспѣшило дѣлать опыты, стрѣляя въ желѣзный щитъ въ толщину стѣны Симума. (М. Сб. Т. III, стр. 575). Выводъ опытовъ оказался весьма любопытнымъ. Желѣзные осколки были весьма разрушительны и отверстія такъ велики, что во время сраженія ихъ нельзя было бы закрывать. Но особенно замѣчательно то, что почти каждое ядро разлеталось въ куски: это избавить непріятеля отъ необходимости стрѣлять бомбами. Между стѣной щита растянута была парусина, которая, чрезъ короткое время, избита была какъ рѣшето, хотя нѣкоторыя изъ осколковъ были величиною не болѣе шляпки гвоздя».....

Здѣсь кстати будетъ привести еще, что на Англійскомъ фрегатѣ «Серингапатамъ» поставлены были (только на правомъ борту) желѣзные станки, и, послѣ стрѣльбы изъ стоявшихъ на нихъ орудій, оказалось, судя по наружности, что желѣзо весьма было удобно и вполне удовлетворительно для этого новаго назначенія. Но когда, по представленію господина Перринга, Адмиралтейство согласилось произвести нѣсколько опытовъ надъ этими станками въ отношеніи дѣйствія на нихъ ядеръ, тогда нѣсколько такихъ станковъ отправлены были въ Вуличъ, на нихъ поставили старые 24 фунт. пушки и начали палить въ нихъ (т. е. въ станки) ядрами на растояніе около 600 ярдовъ, причемъ станки были въ полномъ смыслѣ уничтожены и разбиты въ мелкіе кусочки.

=

Деревянные и желѣзные пароходы. Г. Джонъ Боуенъ (J. Bowene) читалъ недавно въ «United service Institution» предъ многочисленнымъ собраніемъ офицеровъ и другихъ лицъ о сравнительныхъ достоинствахъ дерева и желѣза, какъ матеріаловъ для постройки кораблей и пароходовъ. Преимущество желѣзныхъ судовъ, говорилъ онъ, состоитъ въ болѣе крѣпости и твердости; въ болѣе вмѣстительности и менѣе вѣсѣ; онъ не подвергается гніенію и поврежденію отъ крысъ, бѣлыхъ муравьевъ и т. п.; менѣе подвержены течі; не требуютъ оконпачиванія и обшивки мѣдью; требуютъ менѣе починокъ (но за то должно ихъ чаще вводить въ докъ и красить); въ нихъ легче устроить непроницаемыя для воды переборки; онъ менѣе подвергается вреду, когда стануть на мель или ударятся о камень; первоначальные расходы при постройкѣ равнаго числа судовъ будутъ также менѣе (?). На желѣзныхъ судахъ, замѣтилъ онъ, до сихъ поръ дѣлаются палубы деревянные, но желательно, чтобъ дечныя палубы дѣлали желѣзныя. По его словамъ, кажется нѣтъ сомнѣнія, что, при употребленіи матеріаловъ какъ слѣдуетъ, желѣзные суда могутъ быть построены съ гораздо болѣею прочностію, чѣмъ деревянные. Принявъ все это въ разсужденіе, онъ заключаетъ, что для постройки пароходовъ рѣчныхъ, каботажныхъ, винтовыхъ, и шмаковъ (*Smacks*), посѣщающихъ постоянно порты, гдѣ существуютъ приливы и отливы и часто попадающихъ на мель — и вообще для судовъ, плавающихъ около своихъ береговъ (*domestic navigation*) — преимущество желѣза передъ деревомъ неоспоримо. Военные корабли и суда, отправляющіеся въ тропическія страны*, по его мнѣнію, должны быть деревянные, съ хорошею мѣдною обшивкою. Лучшее средство для избѣжанія опасности отъ трещинъ въ желѣзныхъ судахъ, какое ему извѣстно, состоитъ въ приложеніи слоя камптуликаона (*Kamptulicon*?)

* Конечно и въ полярныя страны также. *Пр. Ред.*

со внутренней стороны судна, къ стѣнамъ его. Вещество это имѣетъ такое эластическое свойство, что когда ядро пробьетъ его, то оно тотчасъ сжимается и совершенно закрываетъ пробитое отверстіе. Оно также удерживаетъ въ себѣ осколки желѣза, которые попадутъ въ него; такъ что, въ двухъ самыхъ важныхъ случаяхъ — при пробойнѣ, которую невозможно забить, и при большомъ разбрасываніи осколковъ, опасность значительно уменьшается употребленіемъ камитуллона.

(*Naut. Stand. № 26*)

Соломбальское Адмиралтейство, въ 1785 году. Тогда было въ Соломбалѣ, при Адмиралтействѣ, двѣ церкви: каменная—Преображенія Господня, и деревянная—кладбищенская, во имя Св. Архидіакона Лаврентія.

Казенныхъ зданій, каменныхъ: денежная кладовая, смоловарня и канатная баня, для смоленія канатной пряжи; деревянныхъ: контора главнаго командира, да прочихъ строеній, какъ-то: мастерскихъ, магазиновъ и домовъ для генералитета и штабъ и оберъ-офицеровъ, служительскихъ казармъ и пр., съ госпиталю (на городской сторонѣ) 86. Заводовъ казенныхъ, деревянныхъ: на городской сторонѣ—лѣсопильная вѣтряная мельница, и на Ширшемъ—шесть вододѣйствующихъ, канатныхъ 1, и прядильныхъ 1, кирпичный церковный 1 и колокольныхъ два, кузница казенная адмиралтейская 1; прочихъ зданій деревянныхъ: богадельня 1, лавокъ 27, будокъ 16, домовъ обывательскихъ при адмиралтействѣ 748, при госпиталѣ 28, при вѣтряной мельницѣ 4, на Ширшемъ 26.

Жителей было:

- | | |
|----------------------------------|-------------------|
| 1) Казеннаго вздомства | 526 муж. 506 жен. |
| 2) Флотской артиллеріи | 1,057 — 454 — |

3) Вольнонаемныхъ плотниковъ . .	628 муж.	17 жен.
4) Лоцмановъ	3 —	3 —
5) Разночинцовъ, то-есть священно и церковно-служителей, купцовъ, мѣ- щанъ, крестьянъ, отставныхъ отъ службы, оставшихся послѣ умер- шихъ и командированныхъ въ по- ходъ служительскихъ женъ . . .	99 —	119 —

2,313 муж. 1,099 жен.

Изъ жителей казеннаго вѣдомства находилось на городской сторонѣ, при госпитали 24 муж., 20 жен.; при мельницъ 4 муж., 3 жен.; и на Ширинѣ 24 муж. 21 жен. пола. Всѣхъ же, состоявшихъ въ вѣденіи конторы главнаго командира показано 4,025 муж. и 2,624 жен., а обоего пола 6,649 душъ. — Слѣдственно, въ Архангельскѣ, вмѣстѣ съ Соломбалою, было 14,626 душъ обоего пола.

(Арх. губ. Вѣд. № 27).

==

О газоосвѣщеніи. Не прошло еще 60-ти лѣтъ какъ введено газовое освѣщеніе, и уже въ Англіи и Валлисѣ существуютъ 560 газовыхъ заведеній отъ обществъ, а въ Ирландіи и Шотландіи 170; сверхъ этихъ, еще 33 принадлежатъ частнымъ лицамъ, и 12 городскимъ или приходскимъ властямъ; и того 775 отдѣльныхъ заведеній, для производства и продажи газа! Капиталъ, вложенный въ эти заведенія, простирается, какъ полагаютъ, до 10,500,000 фунтовъ стерлинговъ. Количество газа, ежегодно производимаго, простирается до *деяти тысячъ миллионѣвъ* кубическихъ футъ, а угля, сжигаемаго для извлеченія газа, до 1,125,000 тоннѣвъ. Число людей, занимающихся собственно добываніемъ газа, полагаютъ до 20,000 человекъ и, вѣроятно, столько же занимаются предваритель-

ными работами, въ угольныхъ копяхъ, на желѣзныхъ заводахъ, и проч. Принявъ въ соображеніе утрату—количество газа, продаваемого въ теченіе года, простирается до 7,200,000,000 футъ. Для полученія свѣта, равняющагося свѣту, издаваемому этимъ количествомъ газа, потребно 33,133,640 галлоновъ китоваго жира; полагая галлонъ въ 8 шиллинговъ, это составитъ сумму въ 13,253,456 ф. ст. Между тѣмъ какъ общества получаютъ за газъ только 1,620,000 ф. ст.

(Изъ «*Galignani's Messenger. Evening Mail*»).



Объ уменьшеніи винной порціи въ Англійскомъ флотѣ.
Представляемъ читателямъ нашимъ нѣкоторыя извлеченія изъ донесенія комитета, учрежденнаго въ Англіи для изысканія средствъ къ уменьшенію настоящей винной порціи, выдаваемой ежедневно Англійскимъ военнымъ матрозамъ.

Комитету, составленному изъ высшихъ морскихъ чиновъ, подъ предсѣдательствомъ адмирала флота, предписано было въ началѣ текущаго года Лордами Адмиралтейства: 1) Изыскать средства къ уменьшенію дневной винной порціи. 2) Назначить денежную выдачу за сдѣланное уменьшеніе, и 3) Для выдачи жалованья, ввести въ употребленіе гражданскій мѣсяцъ, вмѣсто морскаго.

Комитетъ, по соображеніи всѣхъ обстоятельствъ, относящихся къ возложенному на него порученію, представилъ, въ мартъ мѣсяцъ, донесеніе, состоящее изъ 80 пунктовъ. Мы укажемъ здѣсь только на главнѣйшіе изъ нихъ:

«Согласное показаніе всѣхъ лицъ, отъ которыхъ истребованы были свѣдѣнія о неумѣренномъ употребленіи крѣпкихъ напитковъ, указываетъ на необходимость къ принятію надлежащихъ противъ этого мѣръ; и мы полагаемъ, что разсмотрѣніе причины неумѣренности, съ цѣлью уничтожить ее, не только полезно, но даже необходимо, какъ для благосостоянія, такъ и для славы флота Ея Величества.

«Вопросъ, представленный намъ на разсмотрѣніе, состоитъ въ изысканіи самаго дѣйствительнаго и вмѣстѣ благодѣтельнаго для моряковъ средства противъ неумѣренности.

«Очевидность обстоятельства ясно доказываетъ, что раздача грога вечеромъ служить источникомъ тѣхъ золъ, которыя вредятъ дисциплинѣ и придаютъ морской службѣ характеръ суровости, какой бы въ ней быть не должно. Чай, введенный въ употребленіе на флотъ въ 1824 году, въ замѣнъ уменьшенной порціи рома, раздается въ одно время съ вечернимъ грогомъ; и тѣ, которые предпочитаютъ чай, продаютъ свою порцію грога другимъ: это одинъ изъ источниковъ неумѣренности. Другое обстоятельство подобнаго рода: люди, искусные въ шитьѣ одежды, или въ чемъ либо другомъ, очень часто получаютъ въ уплату за работу также ромъ.

«Изъ многихъ показаній видно, что на военныхъ судахъ существуетъ обычай, доставляющій, по крайней мѣрѣ одному человеку, возможность напиваться каждый вечеръ до-пьяна; напримеръ, артельный старшина, по общему согласію своихъ товарищей, получаетъ за обѣдомъ бѣольшую порцію, а въ нѣкоторыхъ артеляхъ, даже весь артельный вечерній грогъ отдается въ полное его распоряженіе; въ семъ послѣднемъ случаѣ, онъ можетъ напиться самъ и еще другихъ напоить до-пьяна.

«Многіе говорятъ, что пить не болѣе положенной порціи, не вредно для стараго моряка. Это такъ; но опытъ показалъ, что та же порція производитъ совершенно другое дѣйствіе на молодаго моряка, и его-то наиболее надобно предостеречь отъ опаснаго искушенія. По этому, нѣкоторые приписываютъ пьянство болѣе вреднымъ обычаямъ, о которыхъ мы упомянули, нежели настоящему количеству винной порціи.

«На Американскомъ флотѣ матрозы пьютъ свою порцію грога у котла, въ присутствіи одного изъ офицеровъ. Въ нашей же службѣ, порядокъ этотъ извѣстенъ только, какъ наказаніе за пьянство, и недавно введенъ былъ на военномъ суднѣ Констансѣ, вмѣщающемъ 500 человекъ экипажа. Такъ какъ разныя

наказанія на этомъ суднѣ оказались недействительными для прекращенія пьянства, то капитанъ Куртенэй приказалъ своей командѣ пить грогъ у котла. Благодѣтельное дѣйствіе этого опыта хорошо описано докторомъ упомянутаго судна въ его медицинскомъ журналѣ, гдѣ онъ убѣдительно доказываетъ, что здоровье экипажа и дисциплина много выиграли отъ трезвости.

«Средство это не рекомендуемъ мы въ общее руководство, но вполнѣ одобряемъ употребленіе его по усмотрѣнію капитановъ, въ томъ случаѣ, когда нетрезвость команды будетъ слишкомъ велика, и пока раздача вечерняго грога будетъ оставаться въ своей силѣ.

«Капитанъ Сеймуръ предлагаетъ другое средство: 1) Уничтожить винную порцію вовсе, и назначить за нее денежное вознагражденіе. 2) Тѣ матрозы, которые пожелаютъ пить уменьшенную порцію грога, получали бы ее отъ комиссара, съ вычетомъ изъ ихъ жалованья, какъ то дѣлается съ одеждою, табаномъ, мыломъ и проч. Капитанъ Сеймуръ полагаетъ, что это средство будетъ весьма полезно для тѣхъ, которые желаютъ лучше положить свою порцію въ карманъ, нежели выпить ее, и притомъ удержать молодого рекрута отъ употребленія грога, отклонивъ отъ него соблазнъ.

«Предлагаемое вознагражденіе за полу-порцію, вмѣстѣ съ жалованьемъ, составитъ для матроза 1 статьи нѣсколько больше 41 шиллинга, въ гражданскій мѣсяцъ. Но мы настоятельно совѣтуемъ, чтобы въ печатной табели о жалованьяхъ, вознагражденіе за порцію было показываемо совершенно отдѣльно.

«Если кто изъ матрозовъ пожелаетъ отказаться отъ оставленной полу-порціи грога (а такихъ мы полагаемъ будетъ не мало), тотъ получитъ отъ комиссара одинъ шиллингъ 5 пенсовъ въ гражданскій мѣсяцъ, да еще вознагражденіе за уничтоженную полу-порцію 3 ш. 6 п., что и составитъ за всю слѣдующую порцію 4 ш. 11 п.

«Принимая число моряковъ 39,000, и исключивъ изъ него 5000 морскихъ солдатъ, находящихся при главныхъ кварти-

рахъ, и сверхъ того офицеровъ, юнговъ, и другихъ чиновъ, не получающихъ вышеприведеннаго вознагражденія, остальные 26,000 человекъ получаютъ за уничтоженную полу-порцію деньгами, а именно : классные чиновники, унтеръ-офицеры, матрозы 1-й и 2-й статьи, и морскіе солдаты на судахъ, каждому въ гражданскій мѣсяцъ по 3 шил. 6 пенс. А матрозамъ 3-й статьи и рекрутамъ по 2 ш. 6 п. Всего, на всѣхъ 26000 чел., въ годъ 55000 ф. ст. Вычтя отсюда годовую контрактную цѣну вина около 10000 ф. ст. Останется количество общаго годоваго вознаграгр. 45000 ф. ст.

«Хотя сумма эта и довольно значительна, но мы увѣрены, что парламентъ и отечество не постоитъ за нею для достиженія великой цѣли, состоящей въ исправности флота, уменьшеніи преступленій и ихъ послѣдствій, и наконецъ, въ спокойствіи и благосостояніи всѣхъ на кораблѣ.

«Въ Американскомъ флотѣ матрозъ 1-й статьи получаетъ 12 долларовъ въ гражданскій мѣсяцъ, что составитъ, считая по 4 шил. 2 пен. на долларъ, 50 шиллин. въ мѣсяцъ. Въ Англійскомъ же флотѣ, матрозъ 1-й статьи, получаетъ въ морской мѣсяцъ 34 ш., что составитъ въ гражданскій мѣсяцъ (считая его въ 31 день и отбрасывая дроби), 37 шил. 7 пен.; а теперь, съ вознагражденіемъ за уменьшеніе порціи грога, около 41 шил. въ мѣсяцъ.

«Неравенство въ этой платѣ, конечно значительно; но, относительно будущности, выгоды находятся на сторонѣ Британскаго моряка (?). Гринвичской госпиталь представляетъ ему спокойное пристанище въ старости; притомъ отъ щедротъ парламента выдаются морякамъ, за долговременную и безпорочную ихъ службу, пенсіи, достаточныя для поддержанія ихъ въ дряхлости.»

Въ заключеніе своего донесенія, комитетъ представилъ слѣдующія предложенія :

1. Уменьшить настоящую винную порцію въ половину.
2. Оставляемую половину выдавать передъ обѣдомъ.
3. Адмираламъ, капитанамъ и другимъ офицерамъ до лейте-

нанта, включительно, и вообще тѣмъ офицерамъ, которые составляютъ общество каютъ-компаніи (Ward-room Officers), какъ-то : штурману (master), комиссару (purser) и медику, за уничтоженную половину винной порціи не выдавать никакого вознагражденія.

4. Старшимъ мичманамъ (mates), штурманскимъ и лекарскимъ помощникамъ и секретарямъ (clerk), выдавать за уничтоженную половину порціи денежное вознагражденіе.

5. Мичманамъ, кадетамъ (cadets) и юнгамъ (boys), не получающимъ винной порціи, выдавать денежное вознагражденіе, за цѣлую порцію.

6. Шкиперу, цейхвахтеру, тимерману и другимъ экономическимъ офицерамъ или содержателямъ (warrant Officers), мастеровымъ унтеръ-офицерамъ (working petty Officers), матрозамъ 1-й и 2-й статьи (able and ordinary seamen), класнымъ чиновникамъ морскихъ солдатъ (non commissioned Officers) и морскимъ солдатамъ—выдавать за половину порціи денежное вознагражденіе по 3 шилл. 6 пенсовъ въ мѣсяцъ каждому.

7. Матрозамъ 3-й статьи (second class ordinary seamen) и рекрутамъ (landsmen), выдавать по 2 шилл. 6 пенсовъ на человека въ мѣсяцъ.

8. Желаящимъ отказаться отъ оставляемой полу-порціи, выдавать за нее также вознагражденіе по справочной цѣнѣ, доколь кому заблагоразсудится.

9. За тѣмъ никому не отливать спиртуознаго, безъ особеннаго разрѣшенія капитана, и то въ необходимыхъ случаяхъ.

10. У замѣченныхъ въ наклонности къ пьянству, удерживать на время выдачу денежнаго вознагражденія за порцію

11. Не получающимъ прибавки жалованья (?) ограничить вознагражденіе 12 шиллингами въ мѣсяцъ.

12. Полицію на военныхъ судахъ привести въ лучшее состояніе.

13. Матрозы и морскіе солдаты могутъ, по собственному усмотрѣнію ихъ, оставлять большее содержаніе своимъ семей-

ствамъ, а именно: матрозы 1-й статьи по 1 ф. ст., 1 шил. 6 пенсовъ въ мѣсяцъ.

14. Циркуляръ Адмиралтейства, отъ 21 июля 1846 года, относительно провизіи, подвергнуть вновь рассмотрѣнію для сообразнѣйшаго распредѣленія порцій.

15. Предлагаемыя постановленія касательно офицеровъ, какъ состоящихъ на службѣ, такъ и впродъ имѣющихъ поступить въ оную, привести нынѣ же въ исполненіе; что жъ касается до судовъ, находящихся въ командировкѣ, то Лордамъ Адмиралтейства предлагается назначить день для приведенія означенныхъ постановленій въ исполненіе. Командамъ же, находящимся на флотѣ у береговъ Англіи, выдавать нынѣ же предложенное вознагражденіе за винную морцію.

«Комитетъ, въ заключеніе своего рапорта о столь важномъ предметѣ, порученномъ его рассмотрѣнію, надѣется, что мѣры, имъ предлагаемыя, принесутъ несомнѣнную пользу Британскому флоту и осуществятъ искреннее желаніе Лордовъ Адмиралтейства—доставить всѣ возможные выгоды морякамъ.»

Пользующійся большимъ довѣріемъ и уваженіемъ образованной Англійской публики — морской и военный журналъ «*United service Magazine*», возстаеъ противъ предложенія Комитета—раздавать грогъ у котла, находя это оскорбительнымъ для амбіціи Британскаго матроза, которую должно поддерживать. Интересны и даже забавны данныя, приведенныя этимъ журналомъ, въ майской его книжкѣ, на 150-й страницѣ, въ концѣ статьи о грогѣ. Мы не переводимъ ихъ, но только указываемъ для любопытныхъ.

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— *Архангельскъ*. Юня 11, въ первомъ часу дня, заложенъ въ здѣшнемъ адмиралтействѣ 74 пуш. корабль «Виллагонъ»; а въ 2 часа утра, того же дня, кор. «Бородино» отправился на буксиръ парохода «Полезный» за баръ. Юня 12, въ 4½ часа утра, при полной водѣ (15½ фута на банкѣ), корабль этотъ, сидя на ровный киль 15 фута, перешелъ черезъ баръ благополучно. Послѣ того шесть дней сряду дулъ свѣжій сѣверный вѣтеръ и развелъ большое волненіе, что много препятствовало нагрузкѣ корабля и окончательному его вооруженію. Юля 5 вышелъ онъ въ моръ и, по полученнымъ извѣстіямъ, 9 видѣлъ былъ противу Святаго Носа, а 11 числа утромъ — на высотѣ Нордкапа.

— Изъ Архангельска сообщено печальное извѣстіе о кончинѣ таинственнаго капитана надъ портомъ, г. контръ-адмирала Павла Θεодоровича Кузмищева, послѣдовавшей въ Шаринѣ (близъ Архангельска), юня 27, въ 2 часа ночи, отъ грудной водяной болѣзни.

— Въ Бристольскомъ каналѣ въ апрѣлѣ нынѣшняго года былъ смерчъ. Отмѣчаемъ это, хоть нѣсколько и поздно, но какъ рѣдкое явленіе природы, въ большихъ широтахъ. Купеческій брикъ *Fanny and Jane*, въ 118 тоннъ, съ грузомъ вина, шелъ изъ Лондона въ Бристоль. Апрѣля 1½ вскорѣ послѣ полудня, при вѣтрѣ *SSW*, находясь въ Бристольскомъ каналѣ, около 12 миль отъ Педстоу, на брикъ услышенъ былъ шумъ и вслѣдъ за тѣмъ вода быстро поднялась къ верку, образовала большой смерчъ и — въ моментъ не стало ничего на палубѣ; съ нею все смыто и унесено въ море, не исключая бунприта и мачтъ. Въ это самое время, суда, бывшія въ полумили или много въ ¾ мили разстоянія отъ несчастнаго брика, ничего не потерпѣли. — Вскорѣ Бриджпортскій пароходъ *Alert*, привелъ обломанный брикъ въ Бристоль.

— Новый лагъ, или указатель скорости судна, изобретенія Г. Бертонъ (?), испытанъ былъ недавно съ большимъ успѣ-

хомъ на маленькомъ пароходъ «Вее» (Пчела), который служить для посылокъ при практическомъ корабль Экселентъ, въ Портсмутъ. Опыты были такъ удовлетворительны, что редакция газеты *Nautical Standard* изъясняетъ, въ № 26-мъ, надежду, что это важное изобрѣтеніе вскорѣ войдетъ въ общее употребленіе.

— Кап. Форситъ, на брикъ «Альбертъ» (снаряженномъ госпожою Франклинъ, для отысканія ее мужа), отправился изъ Абердина 31 мая, какъ сказано въ газетъ *la Marine*, № 49; въ предыдущей книжкѣ нашего журнала день этого отправленія, 25 мая, взятъ изъ газеты *Naut. Stand.*, № 23, какъ повторено ею было и послѣ. Леди Франклинъ сама находилась въ Абердинъ, при выходѣ судна этого въ море съ 29-ю человѣками экипажа, отличающагося здоровьемъ и бодростію духа, и предводимаго опытнымъ капитаномъ. — Суда экспедиціи капитана Коллинсона (М. Сб. Т. III, стр. 577) прошли уже Магеллановъ проливъ.

— Офицерамъ Турецкихъ военныхъ судовъ, ожидаемыхъ въ Портсмутъ, готовятъ самый радушный пріемъ, и портовому начальству предписано показывать имъ всю примѣчательности порта.

— Изъ Плимута отъ 10 іюля (н. ст.) пишутъ, что въ 10 часу утра того дня, стоявшій тамъ пароходъ «Квинъ», взорвало на воздухъ отъ взрыва котла. Пароходъ этотъ (совершенно новый, въ 70 тонновъ) долженъ былъ идти въ тотъ день вверхъ по рѣкѣ Тамаръ; во время несчастія, на немъ было шесть человѣкъ, изъ нихъ четверо опасно обожжены и ранены, одна женщина вовсе не найдена и одинъ матросъ, упавшій въ воду, спасенъ.

— Недавно скончался *Тагиръ-Паша*, 82 лѣтъ. Онъ командовалъ Турецко-Египетскимъ флотомъ при Наваринѣ, два раза былъ капитанъ-пашею, главнымъ начальникомъ артиллеріи, губернаторомъ въ Триполи, и наконецъ генералъ-губернаторомъ Босніи.

— Іюня 18 (н. ст.), рыбаки съ полуострова Гавра (*Gâvre*, во Франціи, близъ Лоріана) убили кита. Они отправились въ

этотъ день на обычную ловлю сардинъ. Одно изъ судовъ ихъ бросило дрекъ и онъ попалъ въ кита, который вскорѣ сдѣлался добычею рыбаковъ. Пойманный китъ принадлежитъ къ породѣ *Fin Back*; длина его 46 франц. футовъ (почти 8 сажень), въ окружности 22 фута, и перо, которымъ оканчивается хвостъ, имѣло около $12\frac{1}{2}$ футовъ. Счастливые рыбаки продали свою добычу за 250 франковъ; но, по словамъ знающихъ дѣло, въ этомъ китѣ одного жиру тысячи на двѣ франковъ.

— Въ Шербургѣ 7 іюля (н. ст.), при вечерней полной водѣ, сошелъ благополучно на воду паровой корветъ «Бертолетъ», который, при спускѣ своемъ, за 12 дней предъ симъ, тронулся только съ мѣста. Недавно былъ подобный случай съ паровымъ корветомъ «Лучія» въ Триестѣ.

— На паровомъ шлюпѣ «Гейзеръ» привезена въ Вуличъ съ Мыса Доброй Надежды, въ подарокъ Королевъ, большая земная черепаха. Ей считаютъ 169 лѣтъ; на переходѣ ее кормили тыквами; она такъ велика, что держитъ на себѣ чело-вѣка и при этомъ даже совершаетъ обычныя свои прогулки по палубѣ. Съ тѣмъ вмѣстѣ привезено нѣсколько молодыхъ черепахъ и кошка съ Мадагаскара.

— Въ Пемброкѣ положено построить 80 пушечный корабль съ машиною въ 400 силъ, а въ Детфортѣ 60 пушечный фрегатъ съ машиною въ 300 силъ.

4

— Англійская Королевская яхта-пароходъ *Викторія и Альбертъ*, сдѣлала необыкновенно скорый переходъ изъ Плимута въ Лисабонъ — 760 морскихъ миль, въ 65 часовъ; т. е. со среднею скоростію $11\frac{1}{4}$ узловъ.

— Командиръ французской шееки «Боберахъ», крейсериющей у береговъ Алжири для наблюденія за ловлею коралловъ, открылъ мѣсто крушенія Англійскаго пароваго фрегата «Авенджеръ», погибшаго въ декабрь 1847 года (см. М. Сб. Т. I, стр. 18 и 134). Командиръ этотъ, г. Буше-Равьеръ, видѣлъ машины, два якоря, цѣпной канатъ, пушку и другія вещи, при-

надлежающія Авенджеру — при входѣ въ Тунисскій заливъ, между двухъ надводныхъ скалъ, называющихся *Девъ Сестры*; около нихъ только 3 или 4 фута глубины.

— Июня 9-го на островъ Магнусгольмъ, въ устьѣ Западной Двины, совершено торжественное освященіе начала работъ и закладка новой Рижской гавани, при 21-мъ пушечномъ выстрѣлѣ.

=

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Генералъ-Адъютантъ *Литке*.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ
ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 8.

Содержаніе:

Стр.	Стр.
Описаніе дѣйствій Черноморскаго флота въ продолженіи войны съ Турціею, въ 1828 и 1829 г. (Соч. вице-адм. В. И. Меліхова.) (Прод.)	Импровизированныя камели и замѣчательная починка парохода во льду (Лейтенанта <i>Сиверса</i>).
99	151
Смерть Нельсона (<i>Ал. Ск.</i>)	Glossaire nautique, Жаля (<i>Ал. Ск.</i>)
129	155
Наумъ Синявинъ (<i>В. Савинова</i>).	Библиографія
141	164
	Смѣсь.
	188

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обозрѣніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по всемъ отраслямъ морскаго искусства.
 2. Извѣстія по части военнаго морскаго дѣла; о современномъ состояніи флотовъ и портовъ иностранныхъ; о плаваніи судовъ и эскадръ.
 3. Извѣстія о морскихъ экспедиціяхъ, замѣчательныхъ въ военномъ, или ученомъ отношеніи.
 4. Событія прежнихъ временъ во всѣхъ флотахъ; краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
 5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
 6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, рассказы, анекдоты и проч.
 7. Библіографія. Краткій обзоръ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.
- Въ случаѣ надобности, будутъ прилагаться къ Сборнику карты, чертежи и рисунки.
-

Выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ IV.

№ 8.

АВГУСТЪ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.

ОПИСАНІЕ ДѢЙСТВІЙ ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА

ВЪ ПРОДОЛЖЕНІЕ ВОЙНЫ СЪ ТУРЦІЕЮ,

ВЪ 1828 И 1829 ГОДАХЪ.

(Продолженіе. *)

ГЛАВА XXV.

**ЖУРНАЛЪ ДѢЙСТВІЙ ОТЪ ЗАКЛЮЧЕНІЯ МИРА ДО ВОЗВРАЩЕ-
НІЯ ФЛОТА ВЪ СВОИ ПОРТЫ.**

Сентябрь 6 число. Въ часъ по полуночи, катеръ Жаворонокъ, которому поручено было конвоированіе зафрахтованныхъ судовъ, отправленныхъ изъ Сулинскихъ гирлъ Дуная въ Одессу, съ Силистрійскими пашами и ихъ свитами, по исполненіи этого порученія, прибылъ въ Сизополь.

Въ 11 ч. 40 м., корабль Нордъ Адлеръ возвратился изъ Миссесврін.

Въ 4½ часа по полудни, прибыли изъ Мидін: катеръ Ласточка, съ генералъ-маіоромъ Морковымъ, и транспортъ Бугъ.

Въ 5 часовъ, корабль Пантелеймонъ, на пути изъ Инады въ Ахіолло, донесъ, посредствомъ телеграфа, что имѣетъ 300 человекъ больныхъ Курскаго пѣхотнаго полка.

* Морской Сборникъ. Т. IV, стр. 29.

На прибывшемъ изъ Одессы зафрахтованномъ суднѣ полученъ рапортъ 42 флотскаго экипажа мичмана Дебогорія Мокріевича, что порученное ему зачумленное зафрахтованное судно Сатурно, доставлено въ Одессу благополучно, и, по выдержаніи на рейдѣ обсервационнаго термина, введено въ гавань, выгружено, вымыто и сдано въ вѣденіе карантиннаго начальства, и что всѣ люди его здоровы.

7 число. Въ 6 часовъ по полудни, бриганды № 1 и 2 отправлены въ Севастополь.

Въ 8 часовъ, фрегатъ Евстафій, находившійся при стягиваніи корвета Ольга, прибылъ изъ Миссесмврін.

Въ 1 ч. 20 м. по полудни, фрегату Поспѣшный приказано идти въ Ахіолло и Бургасъ для сдачи въ первомъ орудій, въ Агатополиъ взятыхъ, а въ последнемъ ружей, отпущенныхъ для отряда, который предполагалось сформировать изъ Булгаръ.

Въ 3 часа, прибылъ изъ Адрианополя, назначенный для отвоза депешей къ Главнокомандующему Кавказскимъ отдѣльнымъ корпусомъ, адъютантъ Графа Дибича-Забалканскаго, гвардіи поручикъ Могучій, который въ 6 часовъ отправленъ на фрегатъ Евстафій въ Мидію, гдѣ приказано пересадить его на брикъ Ганимедъ, для доставленія, на семъ последнемъ, въ Трапезонтъ.

Получено отношеніе Главнокомандующаго арміею, что прекращеніе по Сизопольскому пункту заразы поручено особенно-му вниманію генералъ-адъютанта Головина, какъ военнаго генералъ-губернатора Румелии, съ тѣмъ, чтобы о всѣхъ своихъ распоряженіяхъ онъ доносилъ Главному Командиру; и такъ какъ пресѣченіе прямаго сообщенія съ городомъ со стороны моря, должно лежать на обязанности морскаго начальства, а со стороны сухаго пути — на обязанности начальства военнаго, то посему взаимныя сношенія, между тѣмъ и другимъ начальствомъ должны сосредоточиваться въ лицѣ адмирала, а въ отсутствіе его — въ лицѣ генералъ-адъютанта Головина.

Начальникъ Главнаго Штаба арміи уведомилъ, что, по неудоб-

ности производить выгрузку съ судовъ продовольствія въ Мидіи, Главнокомандующій приказалъ оставить вовсе это мѣсто и, чтобы войска, въ немъ находящіяся, были переведены въ Агатоволь и Василико.

Главный Командиръ, назначивъ фрегаты Флора и Евстафій для перевозки изъ Мидіи въ Ахіолло больныхъ, артиллеріи и прочаго казеннаго имущества, и предписавъ подполковнику Абрамову объ уничтоженіи всехъ укрѣпленій Мидіи, вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ Начальника Главнаго Штаба арміи, чтобы, по ненадобности болѣе для флота въ расположенномъ въ томъ городѣ отрядѣ, онъ былъ присоединенъ къ ближайшему корпусу.

Для доставленія въ Севастополь большихъ морскаго вѣдомства, а также артиллеріи и прочаго имущества, ненужнаго болѣе для флота, назначены корабли Чесма и Нордъ Адлеръ, командирамъ которыхъ предписано приступить немедленно къ погрузкѣ вещей, а потомъ и къ принятію больныхъ.

По донесеніямъ карантиннаго правленія и командующаго Сизопольскимъ отрядомъ, съ 1 по 7 число, умерло отъ чумы въ карантинѣ на островѣ Кириосъ 2, а въ городѣ 40 человекъ.

8 число. Въ 8 часовъ по полуночи, брикъ Орфей отправленъ въ Миссесмврию съ матеріалами, потребными для спуска корвета Ольга.

Въ 2 ч. 40 м. по полудни, транспортъ Бугъ, по принятіи 106 человекъ больныхъ морскаго вѣдомства, отбылъ въ Севастополь.

Въ 9 часовъ, прибылъ изъ Ахіолло корабль Пантелеймонъ, командиръ котораго донесъ, что все укрѣпленія въ Инадъ уничтожены, находившіяся на нихъ орудія съ принадлежностями и снарядами, приняты на корабль, все же прочее имущество погружено на зафрахтованное и призовое суда; гарнизонъ Инадскій, изъ баталіона Курскаго полка состоявшій, и почти весь подверженный болѣзнямъ, перевезенъ въ Ахіолло.

9 число. На вопросъ Главнокомандующаго арміею, можетъ ли флотъ принять на себя перевозку въ наши порты больныхъ

сухопутнаго вѣдомства, число которыхъ въ одной Румелин простирается до 10 тысячъ человекъ, Главный Командиръ отвѣчалъ, что для этого хотя и могутъ быть отдѣлены корабли Пантелеймонъ и Нордъ Адлеръ, фрегаты Евстафій и транспорты Ингуль и Марія, но съ тѣмъ однако, чтобы къ отправленію на нихъ были назначаемы такіе только больные, въ отношеніи которыхъ не будетъ ни малѣйшаго сомнѣнія на счетъ заразы.

Въ 8 часовъ по полудни, бомбардирское судно Опытъ прибыло изъ Инады.

10 число. Около 8 часовъ по полуночи, корабли Чесма и Нордъ Адлеръ, по принятіи назначенныхъ къ отправленію въ Севастополь орудій, снарядовъ, запасовъ и больныхъ, въ числѣ 547 человекъ, вступили подъ паруса. Командиру Севастопольскаго порта вмѣнено въ обязанность, при возвращеніи въ Сизополь кораблей Чесма и Нордъ Адлеръ, прислать на нихъ всѣхъ пленныхъ Турокъ, въ Севастополь и въ окрестныхъ мѣстахъ содержимыхъ.

Въ 3 ч. 20 м., прибыло изъ Ахіолло зафрахтованное судно съ живностію и провизіею для лазаретовъ и флота.

11 число. Въ часъ по полудни, отправлены для занятія брантвахтенныхъ постовъ: бомбардирское судно Соперникъ въ Мисемврию, а катеръ Жаворонокъ въ Варну.

Въ 6 ч. 40 м., прибылъ изъ Бургаса, на фрегатъ Поспѣшный, военный генералъ-губернаторъ Румелин, генералъ-адъютантъ Головинъ.

12 число. Въ 7 часовъ по полуночи, транспортъ Ингуль, по принятіи матеріаловъ, ненужныхъ болѣе для флота, и ста человекъ больныхъ морскаго вѣдомства, отправленъ въ Николаевъ.

Въ 2 часа по полудни, бомбардирское судно Подобный, назначенное для занятія въ Бургасъ брантвахтеннаго поста, снялось съ якоря; находящемуся въ томъ портѣ отряду грѣбной флотиліи приказано прибыть въ Сизополь.

13 число. Въ 8 часовъ по полуночи, генералъ-адъютантъ Головинъ отбылъ въ Ахіолло.

Главный Командиръ, признавая необходимымъ усилить средства для спуска на воду корвета Ольга, поручилъ контръ-адмиралу Стожевскому отправиться въ Миссемврию съ кораблями Іоаннъ Златоустъ и Императрица Марія, и, принявъ въ свое распоряженіе какъ суда, въ томъ портъ расположенныя, такъ и чиновъ 24 егерскаго полка, при спускѣ корвета находящихся: употребить всѣ мѣры къ спуску его на воду.

Въ 1 часъ по полудни, корабли Іоаннъ Златоустъ и Императрица Марія отправились въ Миссемврию.

14 число. Въ слѣдствіе донесенія командира горной артиллеріи, подполковника Голубева, о невозможности въѣзженной ему роты, по причинѣ болѣзни людей и слабости лошадей, выступить въ Бургась сухопутно, назначенъ былъ для перевозки какъ этой роты, такъ и артиллерійской роты 12 артиллерійской бригады, фрегатъ Поспѣшный, который, окончивъ сего дня погрузку и амбаркировку, въ 2 часа по полудни, отбылъ въ Бургась:

По поводу донесенія агента нашего при Черкесскихъ народахъ, статскаго совѣтника Скасси, о принятыхъ будто бы Горцами мѣрахъ для перехвата зафрахтованныхъ судовъ, доставляющихъ продовольствіе для войскъ, въ Мингреліи расположенныхъ,—предписано командующему Севастопольскимъ портомъ, объ отправленіи бригантны Елисавета, или другаго какого-нибудь судна, для осмотра мѣстъ, господиномъ Скасси указанныхъ и для истребленія лодокъ, которыя тамъ будутъ найдены

По донесеніямъ карантиннаго правленія, съ 7 по 14 число, умерло отъ чумы 3 человека.

15 число. Въ 10 часовъ по полуночи, катеръ Ласточка отправленъ для осмотра команды Курскаго пѣхотнаго полка, въ Агатовъ находящейся, и для передачи командиру ея приказанія, чтобы, по прибытіи въ тотъ городъ 23 егерскаго пол-

ка, сдавъ ему все казенное имущество, отправился бы съ своею командою на обывательскихъ лодкахъ въ Бургасъ, для присоединенія къ полку.

Въ 2 часа по полудни, люгеръ Широкий возвратился изъ Одессы.

16 число. Въ 5½ часовъ по полудни, прошли мимо флота, следовавшіе изъ Миди въ Ахіолло, съ больными сухопутнаго вѣдомства, фрегаты Флора и Евстафій.

Въ 7 часовъ, брику Орфей приказано идти въ Одессу, для отвоза депешей, а оттуда въ Севастополь, для исправленія открывшихся въ корпусъ судна поврежденій. Подъ присмотромъ брика отправлено въ Одессу одно призовое судно.

17 число. Въ 7 часовъ по полуночи, получено донесеніе карантиннаго правленія, что съ іола № 20, содержащаго внутреннюю брантвахту при Сизополѣ, доставленъ въ карантинъ больной матрозъ съ признаками чумы; въ слѣдствіе сего карантинному правленію предписано: поставя, при островъ Киріосъ, іоля № 20 на двухъ надежныхъ якоряхъ, всѣ вещи его, заразъ подверженныя, опустить въ воду, а прочія выгрузить на берегъ; всѣхъ людей взять въ карантинъ, гдѣ держать ихъ раздѣльно, а самое судно очистить окуркою, по правиламъ карантиннымъ.

Главный Командиръ, желая лично осмотрѣть положеніе корвета Ольга, въ 8 ч. 40 м., отправился къ Миссември на корабль Парижъ, въ сопровожденіи фрегата Тенедось. Въ Сизополѣ оставлены, подъ начальствомъ контръ-адмирала Скаловскаго, корабли Парментъ и Пантелеймонъ, бомбардирскія суда Опытъ и Успѣхъ, двѣ канонирскія лодки и четыре іола.

Въ часъ по полудни, корабль Парижъ и фрегатъ Тенедось стали на якорь по южную сторону Миссември, гдѣ, сверхъ судовъ, отданныхъ въ распоряженіе контръ-адмирала Стожескаго, находился катеръ Соловей, производившій промѣръ Фаросскаго залива.

Въ 2½ часа, фрегатъ Евстафій отправился изъ Ахіолло въ Сизополь.

Въ 3 часа, усмотрѣвъ фрегатъ Поспѣшный, на пути изъ Бургаса въ Сизополь.

Главный Командиръ, осмотрѣвъ корветъ Ольга, нашелъ, что, отъ неправильнаго направленія, имъ взятаго, необходимо прежде всего втащить судно обратно вверхъ, къ чему немедленно и приступлено.

Дежурный генералъ арміи донесъ адмиралу, что, по волю Главнокомандующаго, находящійся въ Мидіи отрядъ поступилъ въ вѣденіе начальника 12 пѣхотной дивизіи.

18 число. Въ 10 ч. 50 м. по полуночи, прибылъ изъ Одессы люгеръ Глубокій.

Полученъ рапортъ командующаго гребною флотиліею, капитанъ-лейтенанта Романова, о прибытіи ея изъ Бургаса въ Сизополь.

Такъ какъ, по донесенію командира фрегата Флора, въ Мидіи осталось еще около 200 человекъ больныхъ и 6 орудій, а потому для забранія послѣднихъ и перевозки первыхъ въ Ахіолло, предписано контръ-адмиралу Скаловскому отрядить фрегатъ Поспѣшный.

Главнекомандующій арміею отнесся къ Главному Командиру, что, несмотря на мирный трактатъ, подписанный въ Адрианоуполѣ, по которому Турецкія войска не должны входить въ районъ, занимаемый нашею арміею, Мустафа-Паша Синодрскій, находившійся до сего времени въ Софіи, подвинулъ авангардъ свой до Филиппополи; Кесе-Мегмедъ-Паша, бывшій въ Гаскион, принялъ намѣреніе пройти чрезъ городъ Демотику, занятый нашими войсками; наконецъ, въ Силистрію собираются разныхъ родовъ Турецкія войска, и Султанъ, изъ немногихъ регулярныхъ полковъ, находящихся въ Константинополѣ, отправилъ на соединеніе съ тѣми войсками, четыре полка, которые также хотятъ пройти чрезъ линію, занимаемую нашими передовыми постами. Въ эти обстоятельства, сколь ни жала-

тельно сохранить дружественныя отношенія, могутъ вынудить къ принятію рѣшительныхъ мѣръ. Къ пашѣ Скодрскому писано, что если онъ подвинетъ свои войска далѣе за Филиппополъ, то Главнокомандующій долженъ будетъ остановить его и принудить къ отступленію силою оружія; Кесе-Мегемень-Паша писано въ томъ же смыслѣ; въ отношеніи къ войскамъ, желающимъ проникнуть въ Родосто, также приняты мѣры, но если не поможетъ ни что, предписываемое умѣренностію и дружелюбіемъ, то не останется другаго средства, какъ употребить оружіе и бить порознь тѣ корпуса непріятельскіе, которые будутъ имѣть безрасудство упорствовать въ исполненіи своихъ своихъ вольныхъ намѣреній. Въ слѣдствіе всего вышеизложеннаго, Главнокомандующій проситъ Главнаго Командира быть въ готовности содѣйствовать сухопутнымъ войскамъ, если бы мы нашлись вынужденными поднять вновь оружіе. Послѣдствія укажутъ, долженъ ли будетъ флотъ идти къ Босфору, или предпринять какія-либо иныя дѣйствія.

19 число. Въ 3 ч. 50 м. по полуночи, фрегатъ Тенедосъ посланъ къ проливу, для осмотра положенія Турецкаго флота.

Въ 5 часовъ, яхта Голубка, окончивъ опись берега отъ Синополя до Мидія, прибыла къ флоту.

Въ отвѣтъ своемъ Главнокомандующему арміею, на отношеніе, вчерашній день полученное, Главный Командиръ писалъ, что хотя со стороны его приняты уже нѣкоторыя мѣры на счетъ возвращенія флота въ свои порты, и два корабля отправлены въ Севастополь съ больными и запасными орудіями, но остальные суда находятся въ готовности къ возобновленію военныхъ дѣйствій. А такъ какъ удобное для покушеній на берега непріятельскіе время уже миновалось, и притомъ, войска, на флотъ состоящія, хотя съ хорошимъ духомъ, но будучи не совершенно опыты въ военномъ дѣлѣ, не могутъ быть употреблены для столь отважныхъ предпріятій, какъ штурмованіе укрѣпленныхъ мѣстъ; морскихъ же чиновъ, по случаю ослабленія судовыхъ экипажей болѣзнями, отдѣлять для

того невозможно, то посему не остается другого средства для флота, какъ атаковать непріятеля въ самомъ Буюкдере, и потомъ обратиться на его столицу. Если это предположеніе соотвѣтствуетъ видамъ Главнокомандующаго, то не угодно ли будетъ отдѣлать въ такомъ случаѣ на флотъ хотя одну бригаду въ полномъ составѣ, надежную и привыкшую къ военнымъ дѣйствіямъ, для овладѣнія батареями и крѣпостями, на Европейскомъ берегу Босфора лежащими.

20 число. Контръ-адмиралъ Скаловскій доноситъ, что на полуостровъ Троицъ, между нижними чинами артиллерійской гарнизонной роты, открылась чума, отъ которой одинъ чловѣкъ уже умеръ и двое оказались сомнительными; что со стороны его, Скаловскаго, приняты всѣ возможные мѣры къ недопущенію распространенія заразы и къ прекращенію ея: сомнительные отправлены на островъ Киріосъ; артиллерійская рота выведена изъ укрѣпленія въ отдаленное мѣсто; судамъ, на рейдѣ стоящимъ, приказано прекратить сообщеніе какъ съ полуостровомъ Троицею, такъ и между собою; командирамъ судовъ поставлено въ обязанность: ежедневно опрашивать всю команду, и ежели кто объявитъ признаки, похожіе на заразу, такового отдѣлать немедленно отъ прочихъ и свидѣтельствовать; бѣлье и одежду нижнихъ чиновъ провѣтривать, какъ можно чаще, и самыя суда очищать посредствомъ окурки.

Главный Командиръ, предписавъ контръ-адмиралу Скаловскому о строгомъ изслѣдованіи: какимъ образомъ занесена чума на полуостровъ Троицу, вмѣстѣ съ тѣмъ приказалъ, находящимся при Миссемаріи судамъ, принять къ исполненію правила, поставленныя въ обязанность командирамъ судовъ, въ Сизополѣ расположенныхъ, и если на которомъ нибудь судѣ есть люди, недавно прибывшіе изъ того порта, то, отдѣливъ ихъ отъ прочихъ, подвергнуть наблюденію медицинскихъ чиновъ.

21 число. Въ 9½ часовъ по полуночи, транспортъ Ингулецъ

прибыль изъ Николаева, съ провизією и матеріалами для флота.

22 числа. Въ 5 часовъ по полуночи, яхта Голубка отправлена въ Одессу.

Контръ-адмиралу Скаловскому предписано: 1) отрядъ гребной флотилии и призовыхъ суда, въ Сизополя находящіеся, приготовить къ отправленію въ Одессу; 2) на сѣмъ канонирской лодки Бурсукъ, назначить для занятія брантвахтеннаго поста при Ахіолло бомбардирское судно Опытъ; и 3) фрегатъ Евстафій отправить въ Бургасъ для принятія и доставленія въ Одессу, посылаемаго Главнокомандующимъ арміею съ депешами, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Фонтонъ, по высадкѣ котораго, фрегату слѣдовать въ Севастополь для исправленія.

23 число. Въ 2 ч. 40 м. по полудни, фрегатъ Тенедось возвратился отъ пролива съ донесеніемъ, что флотъ Турецкій расположенъ попрежнему у Буюкдере.

Въ 3 часа, люгеръ Широкій прибылъ изъ Сизополя.

Въ 8 часовъ, люгеръ Глубокій отправленъ съ депешами въ Одессу.

24 число. Въ 8 часовъ по полуночи, на прибывшемъ изъ Сизополя катеръ Ласточка, получены слѣдующія донесенія контръ-адмирала Скаловскаго: 1) что несмотря на самый строгій опросъ людей, на полу-островъ Троицъ находившихся, карантинное правленіе не могло открыть, какимъ образомъ внесена туда зараза, и приписываетъ это тайному сообщенію чиновъ артиллерійской гарнизонной роты съ отрядомъ Сизопольскимъ; и 2) что 21 и 22 числа умерло отъ чумы два человека, изъ коихъ одинъ поступилъ въ карантинъ съ іюля № 20, а другой съ полуострова Троицы.

25 число. Въ 10 часовъ по полуночи, фрегатъ Евстафій, на пути въ Одессу, прошелъ мимо флота.

Въ 11 часовъ, транспортъ Ингулецъ отправленъ въ Сизополь для сдачи на суда тамъ находящіеся, провизіи и матеріаловъ.

26 число. Въ 6 ч. 40 м. по полудни, посланъ въ Бургасъ съ депешами лагеръ Широкий; вечеромъ онъ прибылъ обратно.

Въ полдень, прибыло изъ Константинополя, адресованное на имя Главнаго Командира, Австрійское купеческое судно, съ бывшими въ плъну у Турокъ чинами сухопутнаго вѣдомства. А такъ какъ, въ слѣдствіе роспоряженій Главнокомандующаго, всѣ вообще плѣнные должны быть свозимы въ Бургасъ, то о направленіи туда какъ прибывшаго судна, такъ и другихъ, съ нашими плѣнными ожидаемыхъ, приказано командиру Мисемврийской брантвахты.

27 число. Контръ-адмиралу Скаловскому предписано: 1) о погрузкѣ на фрегатъ Флора, назначаемый къ отправленію въ Севастополь, орудій и снарядовъ, состоящихъ на канонирскихъ лодкахъ и іолахъ, чтобы, облегченіемъ этихъ судовъ, доставить имъ болѣе удобства для перехода отъ Сизополя до Николаева; и 2) о производствѣ вновь строжайшаго изслѣдованія когда и кѣмъ занесена чума на полуостровъ Троицу, при депутатѣ со стороны военной, о назначеніи котораго сообщено, вмѣстѣ съ симъ, военному генералъ-губернатору Румелин.

28 число. Въ часъ по полудни, лагеръ Широкий отправленъ въ Бургасъ съ бумагами.

Получено отношеніе военнаго генералъ-губернатора Румелин о прибытіи въ Бургасъ изъ Константинополя, адресованныхъ на имя Главнаго Командира, семи купеческихъ судовъ, съ находившимися въ плъну у Турокъ чинами сухопутнаго вѣдомства.

29 число. Въ 1 ч. 40 м. по полудни, прибылъ изъ Севастополя 60 пуш. фрегатъ Эриванъ; чрезъ два часа онъ отправленъ въ Бургасъ, для высадки доставленныхъ на немъ четырехъ-сотъ плѣнныхъ Турокъ.

Главный Командиръ, по случаю поздняго времени года, немнѣнія мастеровыхъ, которые почти всѣ были больны, и многіе уже умерли, и по невозможности имѣть сообщеніе съ полуостровомъ Троицею, гдѣ находятся всѣ наши запасы и мастер-

скія, признавая необходимымъ отложить спускъ корвета Ольга до весны будущаго года, предписалъ контръ-адмиралу Стожевскому распорядиться о постановленіи его на блоки, о сдѣланіи на него покрышки, объ устройствѣ, вблизи элинга, караульни и сарая для матеріаловъ, о подвозѣ изъ Миссесмврін сколько можно болѣе лѣсу, и о сношеніи съ Миссесмврійскимъ комендантомъ на счетъ отвода квартиръ для команды корвета и пользования больныхъ въ сухопутныхъ лазаретахъ.

30 число. Въ 11 ч. 40 м. по полуночи, прибылъ изъ Сизополя фрегатъ Флора и, по принятіи, съ судовъ при Миссесмврін находящихся, больныхъ, отбылъ въ Севастополь.

Въ 7 часовъ по полудни, на прибывшемъ изъ Сизополя транспортѣ Ингулецъ, полученъ рапортъ контръ-адмирала Скаловскаго, который доносилъ, что съ 23 числа умерло отъ чумы въ карантинѣ 7, и на полуостровѣ Троицъ 2 человека.

Октябрь, 1 число. Въ 3 часа по полудни, катеръ Соловей, по случаю оказавшихся на немъ поврежденныхъ, отправленъ въ Севастополь; продолженіе промѣра Фаросскаго залива возложено на катеръ Ласточка.

Въ 3 часа, фрегатъ Эриванъ, по сдачѣ въ Бургасъ пленныхъ Турокъ, возвратился ко флоту.

Отъ контръ-адмирала Скаловскаго и командира фрегата Эриванъ получены свѣденія, что въ Ахіолло и въ окрестностяхъ Бургаса открылись признаки чумы; въ слѣдствіе чего приказано прекратить совершенно всякое сообщеніе съ берегами и принять всѣ возможныя мѣры осторожности противъ заразы.

Вечеромъ сегодня полученъ отвѣтъ графа Дибича-Забалканскаго, на отношеніе Главнаго Командира, отъ 19 сентября, заключавшійся въ слѣдующемъ: хотя Главнокомандующій остается въ полной надеждѣ, что со стороны Порты, ни при трактатѣ о мирѣ и заключеніи его, ни въ послѣдствіи, никакихъ намѣреній, клонящихся лишь къ выигранію времени, не было, тѣмъ болѣе, что чистосердечіе двора Оттоманскаго подтверждается ратификаціею мирнаго договора султаномъ Махму-

домъ, которая получена уже въ Адрианополь, и ожидается только таковая же ратификація Его Императорскаго Величества, для учиненія размына ихъ; но при всемъ томъ, поведеніе нѣкоторыхъ пашей, начальствующихъ войсками Турецкими, даже поведеніе самыхъ уполномоченныхъ Порты, находящихся въ Адрианополь, и наконецъ свѣденія, секретно получаемыя, необходимо требуютъ всегдашней готовности поднять вновь оружіе для наказанія въроломства — произойдетъ ли оно отъ двора Оттоманской Имперіи, или отъ упрямства какого либо пашы, непокорнаго своему правительству. Впрочемъ, всѣ мѣры употреблены будутъ къ избѣжанію дѣйствій непріязненныхъ; но безразсудство нѣкоторыхъ лицъ, и въ особенности Мустафа-Паши Скордскаго, не позволяетъ быть увѣреннымъ въ благополучныхъ послѣдствіяхъ, по-крайней-мѣрѣ, до выполненія Султаномъ первоначальныхъ условій мирнаго трактата, и не прежде, какъ въ половинѣ октября, совершенно можно будетъ убѣдиться въ искренности Порты. Соглашаясь совершенно съ мнѣніемъ адмирала, что частныя покушенія на береговые пункты не могутъ соответствовать опасностямъ, съ какими сопряжены подобныя предпріятія, ни доставить существенной пользы, Главнокомандующій полагаетъ, что, въ случаѣ открытія вновь военныхъ дѣйствій, общаю цѣлю арміи и флота долженъ быть Константинополь, и что, въ такомъ случаѣ, въ распоряженіе Главнаго Командира будетъ отдѣлена значительная часть войскъ, не только для овладѣнія Буюкдере и всеми укрѣпленіями Европейскаго берега въ проливъ, но и для высадки на Азіатскій берегъ Босфора.

2 число. Въ 6½ часовъ по полуночи, катеръ Ласточка посланъ съ бумагами въ Сизополь.

Въ 8 часовъ, транспортъ Ингулецъ отправленъ въ Николаевъ, съ предписаніемъ о присылкѣ на немъ и на транспортахъ Ингуль и Марія провизіи, снарядовъ и прочихъ запасовъ, необходимыхъ для продолженія кампаніи, и о скорѣйшей высылкѣ изъ Севастополя кораблей Чесма и Нордъ Адлеръ.

3 число. Контръ-адмиралъ Скаловскій донесъ объ отбытіи въ Одессу отряда гребной флотиліи и двухъ призовыхъ судовъ, подъ начальствомъ 40 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенанта Романова.

4 число. Въ 8 часовъ по полуночи, Главный Командиръ съ кораблями Парижъ, Іоаннъ Златоустъ, Императрица Марія и Нименъ, и фрегатами Тенедосъ и Эриванъ, выступилъ въ море для испытанія качествъ послѣдняго; оставленному при Миссемвріи фрегату Штандартъ поручено окончательное установленіе корвета Олга.

Военный генералъ-губернаторъ Румелин увѣдомилъ Главнаго Командира, что въ Ахіоллоскомъ госпиталѣ 32 человека оказались съ признаками чумы; въ-слѣдствіе того, вновь подтверждено по флоту о принятіи всехъ возможныхъ мѣръ осторожности.

5 число. Въ 4½ часа по полудни, по случаю значительнаго паденія ртути въ барометръ и возставшей отъ NO зыби, приказано флоту идти въ Сизополь, куда онъ и прибылъ около 9 часовъ.

Приказомъ, сегодня по флоту объявленнымъ, назначены: командиръ фрегата Поспышный, 38 флотскаго экипажа капитанъ 2 ранга Колтовской, командующимъ фрегатомъ Эриванъ, а командующій симъ послѣднимъ, 37 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Вукотичъ 1, тѣмъ же званіемъ, на фрегатъ Поспышный.

Контръ-адмиралъ Скаловскій донесъ, что съ 26 сентября по 4 октября умерло отъ чумы въ карантинъ 2, и на волуостровъ въ Троицъ 4 человека.

6 число. Главный Командиръ, признавая Миссемврію пунктомъ наиболее безопаснымъ отъ заразы, приказалъ контръ-адмиралу Стожевскому отправиться туда съ кораблями и фрегатами, вчерашній день съ моря прибывшими.

Командующій Сизопольскимъ отрядомъ, генералъ-маіоръ Жерве, донесъ, что съ 11 сентября по 1 октября, умерло

отъ чумы 77, и находится въ сомнительномъ положеніи 110 чаловъкъ.

7 число. Въ-слѣдствіе отношенія Главнокомандующаго арміею, командиру люгера Широкий, лейтенанту Кузьмину, приказано осмотрѣть берегъ на протяженіи отъ мыса Эмина до рѣки Камчикъ, и по соглашенію, съ отправленнымъ для топографическаго описанія Камчикской оборонительной линіи штаб-офицеромъ, опредѣлить мѣста, болѣе удобныя для высаживанія войскъ.

Въ 11 ч. 40 м. по полуночи, люгеръ Глубокій прибылъ изъ Одессы съ курьеромъ, доставившимъ Главному Командиру Высочайшее повелѣніе о возвращеніи флота въ свои порты, съ тѣмъ, чтобы, по сношенію съ Главнокомандующимъ арміею, былъ оставленъ при берегахъ Румелин достаточный отрядъ военныхъ судовъ.

Главный Командиръ, предположивъ оставить при Сизополь, подъ начальствомъ контръ-адмирала Скаловскаго, корабли Парменъ и Пантелеймонъ, фрегатъ Эриванъ, люгеръ Широкий и первый изъ бриковъ, въ Сизополь прибыть имѣющихъ, и сверхъ того бомбардирскія суда, содержація брантвахтенные посты въ Сизополь, Бургасъ, Ахіолло и Миссемврин, сообщить о томъ Генералъ-Фельдмаршалу Графу Дибичу-Забалканскому, испрашивая разрѣшенія его: можетъ ли флотъ оставить въ настоящее время берега Румелин?

8 число. Главнокомандующій арміею, увѣдомляя о предположеніи своемъ содержать города Ахіолло и Сизополь въ военномъ положеніи, а изъ Миссемврин и Бургаса вывести всѣ Турецкія орудія и снаряды, въ этихъ мѣстахъ взятые, и въ разное время туда свезенные, просилъ распоряженія адмирала о приѣмѣ на флотъ этого имущества.

Главный Командиръ, предписавъ командиру фрегата Штандартъ о погрузкѣ орудій, въ Миссемврин находящихся, вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ Главнокомандующаго, чтобы, по случаю разлитія по Румелин заразы, флотъ освобожденъ былъ отъ пе-

ревозки, чего бы то ни было, сухопутному вздомству принадлежащаго, потому, что все, въ этомъ краѣ, подвержено величайшему сомнѣнію, и, при всѣхъ мѣрахъ осторожности, чума легко можетъ быть занесена на судно, гдѣ, по невозможности сдѣлать раздѣленіе между сомнительными и здоровыми, ничто не воспрепятствуетъ быстрому распространенію заразы, послѣдствіемъ чего можетъ быть уничтоженіе экипажа и гибель самого судна.

9 число. Приказомъ, по флоту объявленнымъ, предписано судамъ, въ портахъ Румелии оставляемымъ, командамъ, на полуостровъ Троицъ и при корветъ Ольга находящимся, и карантинному правленію состоять подъ начальствомъ контръ-адмирала Скаловскаго.

По неудобности въ столь позднее время года продолжать промѣръ Фаросскаго залива, сдѣлано распоряженіе о прекращеніи этого занятія и о присоединеніи катера Ласточка къ отряду судовъ, въ Миссемвріи находящемуся.

11 число. Главнокомандующій арміею, чрезъ состоящаго при немъ для особыхъ порученій, капитана 33 флотскаго экипажа Щербачева, уведомилъ, что, при настоящихъ обстоятельствахъ, не представляется надобности удерживать флотъ при берегахъ Румелии, и что онъ разрѣшаетъ Главнаго Командира отправиться въ свои порты.

Въ-слѣдствіе сего контръ-адмиралу Стожевскому предписано: 1) состоящій на судахъ при Миссемвріи, 24 егерскій полкъ высадить у корвета Ольга, гдѣ онъ долженъ ожидать дальнѣйшаго назначенія отъ военнаго генераль-губернатора Румелии; и 2) всѣ госпитальные матеріалы, на переходъ до Севастополя ненужные, а также лопаты, топоры, шинели послѣ умершихъ, судовыя сукна и лисели съ одной стороны, и вообще всѣ вещи, безъ которыхъ суда обойтись могутъ, и которыя между-тѣмъ, могутъ быть полезны для людей, на полуостровъ Троицъ оставляемыхъ, отослать на фрегатъ Эриванъ въ Сизополь.

Въ 2½ часа по полудни, Главный Командиръ на корабль Парижъ, отправился къ Миссемврін.

12 число. Въ 7 часовъ по полуночи, корабль Парижъ сталъ на якорь возлѣ отряда контръ-адмирала Стожевскаго.

Въ 6 часовъ по полудни, фрегатъ Поспѣшный, назначенный для отвоза депешей въ Одессу и слѣдованія потомъ въ Севастополь, подошелъ ко флоту и, получивъ депеши, отправился въ путь.

Въ слѣдствіе отношенія Главнокомандующаго армію, командиру фрегата Штандартъ предписано, по погрузкѣ Турецкихъ орудій, слѣдовать въ Бургасъ для принятія и доставленія въ Одессу тайнаго совѣтника Графа Палена.

13 число. Въ 7 часовъ по полуночи, корабли Парижъ, Іоаннъ Златоустъ, Императрица Марія и Пименъ, фрегатъ Тенедось и катеръ Ласточка снялись съ якоря и отправились въ Севастополь.

15 число. Въ полночь, брикъ Меркурій, шедшій изъ Севастополя съ частию войскъ 12-й пѣхотной дивизіи, встрѣтился со флотомъ; по снятіи съ брика бумагъ, приказано ему продолжать путь свой.

17 число. Съ разсвѣтомъ открылись берега Крымскаго полуострова, а вечеромъ всѣ суда вошли въ Севастополь.

19 число. Въ 4 часа по полудни, Главный Командиръ перешелъ на яхту Утѣха, гдѣ въ то же время поднять адмиральскій флагъ. Черезъ полчаса яхта снялась съ якоря и, въ сопровожденія шлюпа Діана и парохода Молнія, отправилась въ Николаевъ.

Предъ отбытіемъ Главнаго Командира изъ Севастополя, объявлены имъ слѣдующія распоряженія; 1) отправленіе въ Сизополь кораблей Чесма и Нордъ Адлеръ и прочихъ судовъ отменяется; 2) находящіяся на рейдѣ суда, исключая корабля Парижъ, ввести немедленно въ гавань; 3) на обязанность Севастопольскаго порта возлагается снабженіе отряда контръ-адмирала Скаловскаго провизією и прочими запасами, и нако-

нецъ, 4) для производства военного суда надъ капитаномъ 2-го ранга Стройниковымъ и чинами, составлявшими экипажъ фрегата Рафаэль, за сдачу его Туркамъ, учреждается, подъ председательствомъ контръ-адмирала Беллингсгаузена, генеральная коммиссія военного суда, которой, въ слѣдствіе Высочайшей воли, имѣть присутствіе на корабль Парижъ.

24 число. Въ часъ по полудни, Главный Командиръ прибылъ въ Николаевъ, и адмиральскій флагъ на яхтѣ Утѣха былъ спущенъ.

ГЛАВА XXVI.

ТРОФЕИ, ПОТЕРИ И НАГРАДЫ.

Въ продолженіе кампаніи 1829 года, приобрѣтено флотомъ 79 орудій: изъ нихъ 11 взяты въ Сизополь, 3 въ Чинганъ-Искалесси, 15 въ Ахіолло, 7 въ Агатополь, 1 въ С. Стефано, 33 въ Инадъ, и 9 въ Мидіи. Сверхъ-того въ овладѣніи Миссемврию, гдѣ находилось 15 пушекъ, флотъ имѣлъ равную долю съ войсками. Кромѣ орудій, досталось въ наши руки 2 знамя и значительные запасы въ Сизополь, Ахіолло, Инадъ и Мидіи.

Судовъ приобрѣтено 16: изъ нихъ 6 взяты въ Чинганъ-Искалесси, 3 въ Шили, 3 въ Кирпени, 1 у Карабурну, и 3 въ моръ, крейсерами. Истреблены: въ Пендаракли линійный корабль, транспортъ, и 15 судовъ; въ Акчесаръ корветъ, въ Чинганъ-Искалесси 2 судна, въ Шили 8, въ Массетъ 1, въ моръ 4, всего 33 судна.

Потеря флота состояла изъ 23 убитыхъ и 63 раненыхъ, въ числѣ послѣднихъ были флотскихъ экипажей: 37-го капитанъ-лейтенантъ Чупасовъ, 38-го лейтенантъ Васенко и 29-го мичманъ Гаврино. Сверхъ-того потеряны фрегатъ 36-ти пушечный

Рафайлъ, взятый Турками. Подробности этого событія, мы изложимъ въ слѣдующей главѣ.

О наградахъ, Всемиловѣйше пожалованныхъ экипажу брика Меркурій, объяснено выше, въ главѣ XXIII; въ послѣдствіи, и именно въ 28-й день іюля 1829 года, состоялся, на имя Морскаго Министра, Высочайшій Именной указъ, представляющій новое доказательство вниманія Государя Императора къ твердости духа и самопожертвованію Казарскаго и его храбрыхъ сподвижниковъ. Содержаніе этого указа было слѣдующее :

«32 флотскаго экипажа 18-ти-пушечному брику Меркурій, за славные подвиги съ двумя непріятельскими кораблями, Всемиловѣйше даровавъ флагъ съ знаменемъ Св. Великоученика и Побѣдоносца Георгія. Мы желаемъ, дабы память безпримѣрнаго дѣла его сохранилась до позднѣйшихъ временъ. Въ слѣдствіе чего повелѣваемъ вамъ распорядиться, когда брикъ сей будетъ приходить въ неспособность продолжать болѣе служеніе въ морѣ, построить по одному съ нимъ чертежу, и въ совершенномъ съ нимъ сходствѣ во всемъ, другое таковое же судно, наименовавъ оное брикъ Меркурій, приписавъ къ тому же экипажу, на которое перенести и Всемиловѣйше пожалованный Георгіевскій флагъ съ вымпеломъ; когда же и сіе судно станетъ приходить въ вѣтхость, замѣнить его другимъ новымъ, по тому же чертежу построеннымъ, продолжая сіе такимъ образомъ до временъ позднѣйшихъ. Мы желаемъ, дабы память знаменитыхъ заслугъ команды брика Меркурій и его чина во флотѣ никогда не исчезали, и, переходя изъ рода въ родъ, на вѣчныя времена служили примѣромъ потомству.»

За прочія дѣйствія удостоены были наградами слѣдующіе чины :

ЗА СОЖЖЕНІЕ ПОДЪ СТѢНАМИ ПЕНДАРАКЛІИ ТУРЕЦКАГО 60 ПУЩЕЧНАГО КОРАБЛЯ, ЗА ИСТРЕБЛЕНІЕ 26 ПУЩЕЧНАГО КОРВЕТА ВЪ АКЧЕСАРѢ, И НЕПРІЯТЕЛЬСКИХЪ СУДОВЪ ВЪ ШИЛИ И ПЕНДАРАКЛІИ.

Произведены: изъ капитановъ 1 ранга въ контръ-адмиралы: начальствовавшій отрядомъ судовъ, командиръ корабля Пармень и 38 флотскаго экипажа, Скаловскій; изъ мичмановъ въ лейтенанты: 37 флотскаго экипажа Трескинъ; изъ гардемаринъ въ мичманы: Сальти, Гаврино и Стройниковъ. Морскихъ артиллерійскихъ бригадъ, изъ констапелей въ унтеръ-лейтенанты: 6-й бригады, Бубновъ и 5-й, Средній; изъ унтеръ-офицеровъ въ констапели: Дементьевъ; изъ кондукторовъ въ прапорщики корпуса флотскихъ штурмановъ: Черкасовъ.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 2 степени съ Императорскою короною*: командиръ корабля Нордъ Адлеръ и 37 флотскаго экипажа капитанъ 2 ранга Юрьевъ. *Св. Анны 2 степени*, командиръ корабля Іоаннъ Златоустъ и 32 экипажа капитанъ 2 ранга Мельниковъ; и командиръ фрегата Поспѣшный 36 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Немтиновъ. *Св. Владиміра 4 степени съ бантомъ*: флотскихъ экипажей лейтенанты: 41-го, командиръ брика Мингрелія Рогуля 3; 40-го, Дмитріевъ 3; 32 Арказъ 1 и Касторфъ 2; 38 Манганари 3 и Юрковскій 2; 28 Рюминъ; 38 Беклешовъ; морскихъ артиллерійскихъ бригадъ: 5-й, капитанъ-лейтенантъ Яковенко и унтеръ-лейтенанты: 5-й Скляревичъ, 6-й Ивановъ. *Св. Анны 3 степени съ бантомъ*: флотскихъ экипажей лейтенанты: 37 Пустошкинъ 2; 36 Колесниковъ 1 и Панютинъ 2; 32 Алениковъ 1, 37 Аркуловъ, 36 Алексеевъ 6, 34 Полевъ 1, 38 Бардуковъ 3 и Вѣтровъ; мичманы: 41 Долманъ, 38-го Лузановъ, 32 Микрюковъ 5, 43 Микрюковъ 6 и Кислинскій 2, 34 Потемкинъ, 36 Решеткинъ, 37 Львовъ и Диринъ 2; 6 морской артиллерійской бригады лейтенантъ Андреевъ; корпуса флотскихъ штур-

мановъ. штабсъ-капитанъ Ракитинъ; поручики : Бекеръ, Мелентьевъ и Бумажновъ. *Того же ордена 4 степени, съ надписью «За храбрость»* : морскихъ артиллерійскихъ бригадъ констапели : 5-й Морозовъ и Кушакевичъ 1, 6-й Выдринскій; корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручики : Фетисовъ и Ароновъ, и прапорщикъ Дергаченко. *Золотыми саблями, съ надписью «За храбрость»* : капитанъ-лейтенанты флотскихъ экипажей : 34 командиръ фрегата Штандартъ, Сахновскій 1; 41 состоявшій при начальникъ отряда Рогуля 1; 38 Броневскій, 37 Чупрасовъ, и 36 Скрыдловъ.

Для награды нижнихъ чиновъ пожаловано было 40 знаковъ отличія военнаго ордена и сверхъ-того, участвовавшимъ въ зажженіи корабля, 37 флотскаго экипажа унтеръ-офицерамъ: Пичушкину, Бьлову, Ягодкѣ и Поддубному; матрозамъ : Семченкѣ, Пригаринову и Шубину выдано по сту рублей ассигнаціями.

ЗА ВЫРѢЗКУ БРИКОМЪ ОРФЕЙ НЕПРІЯТЕЛЬСКИХЪ СУДОВЪ ВЪ ЗАЛИВѢ КИРПЕНИ.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Анны 2 степени* : командиръ брика 38 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Колтовской. *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ* : 34 флотскаго экипажа лейтенантъ Васенко. *Св. Анны 3 степени съ бантомъ* : мичмана флотскихъ экипажей : 29 Гаврино, 38 Рындинъ, 41 Сори-Фопари, и корпуса флотскихъ штурмановъ поручикъ Быковскій.

ЗА ОТЛИЧІЕ, ОКАЗАННОЕ ПРИ ПОКОРЕНІИ МИССЕМВРИН.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Анны 2 степени съ Императорскою короною* : 6 морской артиллерійской бригады капитанъ 1 ранга Зальскій. *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ* : командиры бомбардирскихъ судовъ Опытъ и Подобный, лейтенанты флотскихъ экипажей : 28 Власевъ 1, и 33

Барковский. *Золотыми саблями, съ надписью «За храбрость»*: 5 морской артиллерійской бригады капитанъ-лейтенанты : Ильяшевичъ и Нецевскій.

За овладѣніе укрѣпленнымъ городомъ Ахиолло.

Произведенъ изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2 ранга командиръ брика Орфей, 38 флотскаго экипажа Колтовской; прочимъ офицерамъ брика объявлено Высочайшее благоволеніе.

За покореніе укрѣпленныхъ городовъ Василико и Агатополя, и деревни С. Стефано.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Георгія 4 степени*: командовавшій сухопутными войсками инженеръ-подполковникъ Бюрно. *Св. Анны 2 степени* : командиръ фрегата Флора 30 флотскаго экипажа, капитанъ-лейтенантъ Баскаковъ. *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ* : лейтенанты флотскихъ экипажей : 28 командиръ парохода Метеоръ Скрыгинъ, 31 Кислинскій 1, и 40 командовавшій отрядомъ гребной флотиліи Панютинъ 1.

За покореніе Инады.

Произведены : изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2 ранга — командовавшій отрядомъ судовъ командиръ фрегата Флора 30 флотскаго экипажа Баскаковъ; изъ лейтенантовъ въ капитанъ-лейтенанты : 41 флотскаго экипажа баронъ Диркинсъ де Гольмфельдъ, и командиръ брика Мингрелія Рогуля 3; изъ мичмановъ въ лейтенанты : гвардейскаго экипажа Балкъ, и 36 флотскаго экипажа Мертваго 2.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Георгія 4 степени*: командиръ фрегата Поспѣшный 38 флотскаго экипажа капитанъ 2 ранга Колтовской. *Св. Анны 2 степени* : командовавшій кораблемъ Нордъ Адлеръ 37 флотскаго экипажа ка-

питанъ-лейтенантъ Чупрасовъ. *Св. Анны 3 степени, съ бантомъ*, лейтенанты: Гвардейскаго экипажа Бьянинъ, и 30 флотскаго экипажа Манюкъ. *Св. Анны 4 степени, съ надписью «За храбрость»*, мичмана флотскихъ экипажей: 31 Транбицкій, 40 Сомовъ и Ставраки. *Золотыми саблями, съ надписью «За храбрость»*: командиры бомбардирскихъ судовъ Соперникъ, Подобный и Опытъ, лейтенанты флотскихъ экипажей: 29 Туркуль 1, 33 Барковский и 39 Чигирь. Объявлено Высочайшее благоволеніе флотскихъ экипажей: 29 командиру брика Ганимедъ капитанъ-лейтенанту Брилану, лейтенантамъ: 28 командиру брика Орфей Власьеву 1, 31 Бровцыну, и 36 Панютину 2.

За покореніи Мидіи.

Объявлено Высочайшее благоволеніе: командовавшему отрядомъ судовъ контръ-адмиралу Стожевскому, командирамъ кораблей: Юанъ Златоустъ, капитану 2 ранга Мельникову, и Пямень, капитанъ-лейтенанту Немтинову; 41 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенанту Свирскому; лейтенантамъ: Вальшеву, Трофимовскому и Никонову; 5-й морской артиллерійской бригады констапелю Лясковскому. Произведенъ изъ лейтенантовъ въ капитанъ-лейтенанты, командовавшій отрядомъ гребной флотиліи, 40 флотскаго экипажа Панютинъ 1. Пожалованы, одновременно, двухъ годовые оклады жалованья: командирамъ бомбардирскихъ судовъ Подобный и Соперникъ, лейтенантамъ флотскихъ экипажей — 29 Туркулу 1 и 33 Барковскому.

За сраженіе при Кулевчъ, состоявшій при Главнокомандующемъ арміею, 44 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Щербачевъ награжденъ орденомъ *Св. Анны 2 степени*.

По заключеніи мира Всемилоствѣйше пожалованы были слѣдующія награды:

Главному Командиру Черноморскаго флота и портовъ, адмиралу Грейгу, вѣнзель Государя Императора на эполеты.

По штабу флота.

Начальнику штаба Черноморскаго флота 41 флотскаго экипажа капитану 1 ранга Мелихову, аренда на 12 лѣтъ въ тысячу рублей серебромъ; флагъ-офицерамъ: капитанъ-лейтенантамъ флотскихъ экипажей: 41 Роговъ слѣдующій чинъ, и 44 Кузнецову орденъ *Св. Анны 2 степени съ Императорскою короною*. Помощникамъ флагъ-офицеровъ, лейтенантамъ флотскихъ экипажей: 41 Никонову, и 42 Васильеву, ордена *Св. Анны 3 степени*. Корпуса флотскихъ штурмановъ подполковнику Шмелеву орденъ *Св. Анны 2 степени*, и подпоручику Кадыану тотъ же орденъ 3 степени. Начальникъ артиллеріи флота, командиръ 5-й морской артиллерійской бригады капитанъ 1 ранга Примо, и управлявшій хозяйственною частію, портового въдомства капитанъ-лейтенантъ Юрьевъ 1, произведены: первый въ генералъ-маіоры корпуса морской артиллеріи, а послѣдній въ капитаны 2 ранга.

По гвардейскому экипажу.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 1 степени* — командиръ экипажа контръ-адмиралъ Беллингаузенъ. *Св. Анны 2 степени* — капитанъ 2 ранга Лермантовъ, капитанъ-лейтенантъ Балкашинъ, и командиръ артиллерійской роты капитанъ 3 ранга Киселевъ. *Св. Анны 3 степени*, лейтенанты: Дудинскій, Фовъ-Финкъ, Страннолюбскій и Хитровъ; мичмана: Голенищевъ-Кутузовъ, Ивановъ, Золотовъ, Андреевъ и графъ Гейденъ, и артиллерійской роты капитанъ-лейтенантъ Коршуновъ. *Св. Владимира 4 степени*, лейтенанты: Тимерязевъ, Подушкинъ, князь Куланчаковъ и Литке. Произведенъ въ слѣдующій чинъ капитанъ-лейтенантъ Ляинъ. Объявлено Высочайшее благоволеніе капитану 2 ранга Казину.

По флоту.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ* — командиръ лютера Глубокій 39 флотскаго экипажа лейтенантъ Билимъ-Колосовскій, *безъ банта*, лейтенанты флотскихъ экипажей: 38 командиръ люгера Широкий, Кузминъ, и 36 командиръ транспорта Бугъ, Арищенко 1. *Св. Анны 3 степени*, 28 флотскаго экипажа лейтенантъ Новаковский. Награждены годовыми окладами лейтенанты флотскихъ экипажей: командиръ катера Жаворонокъ, Харечковъ; командиръ катера Ласточка, Полянский, и командиръ яхты Утѣха, Баль; начальствовавшему госпитальнойю и карантинною частью въ Сизополь, командиру 28 флотскаго экипажа, капитану 2 ранга Польскому, пожаловано двѣ тысячи десятинъ земли.

По медицинской части.

Произведены: въ надворные совѣтники — главный медикъ флота штабъ-лекаръ коллежскій ассессоръ Павловскій; въ коллежскіе ассессоры — докторъ Зивальдъ, и штабъ-лекаря Сергіевскій и Вранцевъ; въ 12 классъ — аптекарскій гезель Марышевъ. Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 2 степени*, гвардейскаго экипажа штабъ-лекаръ Огіевскій. *Св. Владимира 4 степени*, гвардейскаго экипажа медико-хирургъ Дроздовъ, и Черноморскаго вѣдомства штабъ-лекаръ Верболозовъ. *Св. Анны 3 степени*, штабъ-лекаръ Леманъ, и лекаря Дворецкій и Тавастъ. Награждены годовыми окладами жалованья: штабъ-лекаря Бельскій и Рожественскій, лекаря: Дорогонева, Данилевскій, Поддубный, Любичскій, Кармалей, Юстъ, Свентаховскій, Гослинскій, Куницкій, Рафаловичъ, Дворецкій, Верболозовъ, Назаревскій, Кончаловскій и Надыровъ.

Изъ гражданскихъ чиновъ, состоявшихъ при штабѣ флота, произведенъ въ слѣдующій чинъ переводчикъ восточныхъ язы-

ковъ, титулярный совѣтникъ Батяновъ. Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Владимира 4 степени*, чиновникъ для особыхъ порученій 9 класса Музинга; *Св. Анны 3 степени*, 9 класса, чиновникъ для иностранной переписки Келлеръ, и клеркъ Часовниковъ. Получили денежныя награды : производители дѣла штаба, коллежскій секретарь Вальдъ и губернский секретарь Кашневъ; чиновники для письма — Шинюлинскій, Васильевъ, Зуевъ и Семеновъ, и капельмейстеръ Михайловъ.

Изъ духовенства, состоявшаго на флотъ отъ Балаклавскаго Георгіевскаго монастыря, игуменъ Платонъ возведенъ въ санъ архимандрита; іеромонахи : Гервасій, Евлампій и Тихонъ, и священники : Татариновъ и Головченко, награждены наперстными крестами.

Къ назначеннымъ для постановленія въ Севастополь и Николаевъ, во увѣковѣченіе подвиговъ Черноморскаго флота, орудіямъ изъ покоренныхъ крѣпостей Анапы, Варпы, Инады и Сизополя, Всемиловѣйше разрѣшено присоединить, по одному орудію въ каждый городъ, изъ взятыхъ, въ 1829 году, въ Миссимврин, Ахиолло, Агатополь, Инадъ и Мидіи.

28 сентября 1829 года, послѣдовалъ на имя Начальника Морскаго Штаба слѣдующій Высочайшій указъ :

«Обращая Монаршее вниманіе на заслуги, отечеству флотомъ оказанныя, и на подвиги въ битвѣ Наваринской и въ Архипелагѣ, при покореніи Анапы, при содѣйствіи въ осадахъ Варны и Дунайскихъ крѣпостей, и при завоеваніи Сизополя и береговъ Румелии, Мы пріятно въ сей день торжественнаго празднованія полезнаго для подданныхъ и единовѣрцевъ нашихъ мира, изъявить особенную признательность флагманамъ и капитанамъ, въ войнѣ сей эскадрами, отдѣльными частями и судами пачальствовавшимъ; равномерно совершенную благодарность офицерамъ, дѣйствовавшимъ подъ ихъ командою противъ непріятеля, и постановить въ пользу нижнихъ чиновъ слѣдующее :

«1) Нижнихъ чиновъ, выслужившихъ безпорочно по сей день въ гвардейскомъ экипажѣ двадцать лѣтъ, въ линейныхъ, ла-стовыхъ и рабочихъ экипажахъ и въ артиллерійскихъ бригадахъ и казачьей ротѣ двадцать два года, уволить въ отставку на законномъ основаніи за выслугу лѣтъ.

«2) Тѣмъ изъ нихъ, кои не пользуясь отставкой, пожелаю-ютъ нынѣ продолжать службу, производить двойной окладъ жалованья, независимо отъ прибавочнаго, полагаемаго прежними постановленіями нижнимъ чинамъ, добровольно оставшимся на службѣ сверхъ узаконеннаго срока.

«3) Прослужившимъ пять лѣтъ на семь основаніи, получае-мые оклады жалованья удвоить и одну половину всего обра-тѣть въ пожизненную пенсію при выходѣ въ отставку, но ес-ли отставка послѣдуетъ по дѣйствительной болѣзни или увѣчью, а не по другой причинѣ, то обращать сей полный увеличе-нный окладъ на содержаніе по смерти.

«4) Вышеупомянутые оклады производить независимо отъ пенсіоновъ, каковыя кто получаетъ на знаки отличія военнаго ордена и Св. Анны, и по другимъ особеннымъ случаямъ.

«Изложенную здѣсь волю Мою, предоставляю Вамъ приве-сти въ исполненіе и сообщить кому слѣдуетъ.»

1 Октября 1829 года, объявленъ Высочайшій приказъ слѣ-дующаго содержанія :

«Войскамъ 2 арміи, отдѣльнаго Кавказскаго корпуса и дѣй-ствовавшимъ эскадрамъ Балтійскаго и Черноморскаго флотовъ.

«Благословеніемъ Всевышняго. окончена брань, въ коей вы покрыли себя незабвенною новою славой, и трудами вашими Россія торжествуетъ миръ достославный!

«Въ двухъ странахъ свѣта, неумолкну раздавался громъ по-бѣдъ вашихъ; многочисленный упорный врагъ сокрушенъ по-всюду, и пала предъ вами вѣковая слава неприступныхъ твер-дынь его, до появленія вашего незнавшихъ побѣдителей. Смы-

«лою стопою переносились вы чрезъ хребты горъ непроходи-
«мыхъ, и поражая врага въ неприступныйиныхъ его убъжищахъ,
«у вратъ Константинополя, принудили его къ торжественному
«сознанію, что мужеству вашему противустоятъ онъ не въ си-
«лахъ. Столько же вы отличили себя кроткимъ обращеніемъ
«съ побъжденными, дружелюбнымъ охраненіемъ мирныхъ жи-
«телей въ покоренныхъ областяхъ, постояннымъ соблюденіемъ
«самаго примърнаго воинскаго порядка и подчиненности, и
«строгимъ исполненіемъ всѣхъ вашихъ обязанностей. Вы истин-
«но достойны имени Русскихъ воиновъ.

«Въ ознаменованіе толикихъ заслугъ вашихъ Престолу и
«Отечеству, повелѣваю носить всѣмъ участвовавшимъ въ воен-
«ныхъ дѣйствіяхъ противу Турокъ въ 1828 и 1829 годахъ,
«установленную Мною особую медаль за Турецкую войну, на
«лентѣ ордена Святаго Великомученика и Побѣдоносца Георгія.

«Да будетъ знакъ сей памятникомъ вашей славы и Моей къ
«вамъ признательности, да послужитъ онъ залогомъ и буду-
«щей вѣрной вашей службы.»

Наконецъ, 23 октября 1838 года, при открытіи Триумфаль-
ныхъ воротъ, воздвигнутыхъ у Московской заставы въ Санктпе-
тербургъ, въ память подвиговъ Россійскихъ войскъ въ Персіи,
Турціи и Польшѣ въ 1828—1831 годахъ, Государь импера-
торъ соизволилъ вновь изъявить Высочайшее благоволеніе и
признательность за вѣрную службу и мужество, адмираламъ,
штабъ и оберъ-офицерамъ и нижнимъ чинамъ флота, участво-
вавшимъ въ последней Турецкой кампаніи, равно какъ и тѣмъ,
кои были въ военныхъ дѣйствіяхъ противъ Персіянъ, на во-
дахъ Каспійскихъ*.

Въ сочиненіи нашемъ не говорится ничего о дѣйствіяхъ греб-
ной флотиліи на Дунавъ: причина этого заключается въ немъ-

* Приказъ начальника Главнаго Морскаго Штаба, 25 октября 1838 года.

ни никакихъ подробностей о тѣхъ дѣйствіяхъ; но что они исполнѣ соответствовали общей цѣли, тому служатъ доказательствомъ, *во первыхъ*, знаки отличія на кивера, Всемиловѣйше пожалованные обоимъ флотскимъ экипажамъ, бывшимъ на Дунаѣ : 42-му за сраженіе 27 мая 1828 года, при переправѣ войскъ чрезъ Дунай въ присутствіи Государя Императора, а 44-му за храбрость при разбитіи Турецкой флотиліи подъ Браиловымъ, и за содѣйствіе при осадѣ этой крѣпости; и, *во вторыхъ*, нижеслѣдующія награды, которыми Всемиловѣйше удостоены были генералы и офицеры Дунайской флотиліи : въ 1828 году, за дѣйствія при переправѣ войскъ чрезъ Дунай, за разбитіе непріятельской флотиліи подъ Браиловымъ, и за содѣйствіе въ покореніи этой крѣпости; въ 1829 году за содѣйствіе въ блокадѣ и покореніи крѣпости Силистріи, и за другія дѣла.

Въ 1828 году.

Произведены : изъ капитановъ 1 ранга въ контръ-адмиралы — командиръ Дунайской флотиліи Завадовскій; изъ капитановъ 2 ранга въ капитаны 1 ранга — командиры флотскихъ экипажей : 42-го Патаніоти 2, и 44-го Рязановъ; флотскихъ экипажей изъ лейтенантовъ въ капитанъ-лейтенанты : 44-го Баптизманскій и Варуновъ; изъ мичмановъ въ лейтенанты : 42-го Васильевъ; морскихъ артиллерійскихъ бригадъ : 6-й лейтенантъ Дефабръ въ капитанъ-лейтенанты; унтеръ-лейтенанты : 5-й Петровъ и 6-й Маслаковъ — въ лейтенанты; 6-й унтеръ-офицеръ Ахилино въ констабели. Корпуса флотскихъ штурмановъ кондукторъ Трубниковъ въ прапорщики, и 9 ластоваго экипажа поручикъ Красноперовъ въ штабсъ-капитаны.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Анны 2 степени*, капитанъ-лейтенанты флотскихъ экипажей : 42 Немтиновъ 2-й, и 44 Баласогло. *Св. Владиміра 4 степени съ бантомъ*, лейтенанты флотскихъ экипажей : 42 Шипуновъ, Ивановъ, Чайковскій и Романчуговъ; 44 Баптизманскій, Усаченко, Савинъ, Буткевичъ и

Завойка. *Св. Анны 3 степени съ бантомъ*, 44 экипажа лейтенантъ Фесунъ; мичмана флотскихъ экипажей: 42 Дузановъ и Григорашъ, 44 Поставопуло и Гуноропуло; морскихъ артиллерійскихъ бригадъ лейтенанты: 5-й Липскій и 6-й Тибардинъ. *Золотою саблею съ надписью «За храбрость»*, командиръ 42 флотскаго экипажа, капитанъ 1 ранга Патаніоти 2.

Въ 1829 году.

Произведены: изъ контръ-адмираловъ въ вице-адмиралы — командиръ Дунайской флотиліи Патаніоти 1, флотскихъ экипажей изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2 ранга: 42 Немтиновъ 2, и 44 Гамалѣя, 40-го мичманъ Буткевичъ въ лейтенанты; корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Трубниковъ въ подпоручики.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 2 степени*, командиръ 44-го флотскаго экипажа капитанъ 1 ранга Рязановъ, и того же экипажа капитанъ-лейтенантъ Варуновъ. *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ*, лейтенанты флотскихъ экипажей: 28 Сахновскій, 42 Бредихинъ и Григорашъ, 44 Сиповскій, Дудниковъ и Фесунъ 2; 6-й морской артиллерійской бригады капитанъ 3 ранга Исаковъ. *Св. Анны 3 степени съ бантомъ*, флотскихъ экипажей лейтенанты: 28 Петрашъ, 42 Семчевскій, Васильевъ, Романчуговъ и Александровичъ, 44 Баптизманскій, Тыртовъ, Ивановъ, Савинъ и Барановскій; мичмана: 42 Завойка и Стеценковъ, 44 Бахталовскій, Свяцкій и Гамалѣя; морскихъ артиллерійскихъ бригадъ: 6-й лейтенанты Маслаковъ и Петровъ, и 5-й унтеръ-лейтенантъ Липскій. *Св. Анны 4 степени съ надписью «За храбрость»*: мичмана флотскихъ экипажей 42 Суховъ и Арбузовъ, 44 Протопоповъ и Сомовъ; 6 морской артиллерійской бригады лейтенантъ Чухнинъ, и констапель Ахилино. *Золотою саблею, съ надписью «За храбрость»*: 44 флотскаго экипажа лейтенантъ Фесунъ 1.

==

СМЕРТЬ НЕЛЬСОНА*.

Это было близъ Кадикса, 21 октября 1805 года. Солнце, поднимаясь, ярко освѣщало волнующееся море, и тихій отъ запада вѣтерокъ едва наполнялъ паруса; двумя длинными, нестройными линіями (27 кораблей) англійскій флотъ спускался на огромную, дугообразно растянутую массу французско-испанскаго флота (33 корабля). Нельсонъ, на старомъ корабль «Виктори», и другъ Нельсона, Коллингвудъ, на корабль «Рояль-Соверейнъ», были въ главѣ англійскихъ линій; непріятельскимъ флотомъ командовалъ несчастный Вильневъ.

Битва этой — одной изъ величайшихъ морскихъ битвъ — предстояло рѣшить окончательно давній споръ между Франціею и Англіею: кому оставаться властителями моря — быть или не быть Англіи свободной — въ то время когда Наполеонъ, на поляхъ Аустерлица, рыскалъ вопросомъ о владычествѣ на материкѣ Европы. Нельсонъ, окруженный офицерами штаба и нѣсколькими командирами фрегатовъ, стоялъ на кормѣ своего корабля, внимательно наблюдая за движеніями флотовъ. Онъ былъ въ поношенномъ вицъ-мундирѣ, съ четырьмя *вышитыми*, почернѣвшими отъ вліянія атмосферы звѣздами, но безъ сабли — единственная битва, на которую онъ, конечно случайно, предсталъ безъ оружія**. Лицо его выражало радость давно же-

* The dispatches and letters of V. A. Lord Visc. Nelson, by S. H. H. *Nicolas*, 1844—1846 г.; *Memoires of the life of V. A. Lord Visc. Nelson*, by T. J. *Pettigrew*, 1849 г.; *Beatty's* Authentic narrative of the death of Lord Nelson, 1807 г.; *James*, The naval history of Great Britain, 1828 г.

** По увѣренію большей части біографовъ Нельсона, звѣзды были надѣты имъ именно по случаю предстоящей битвы; писали даже, что онъ сказалъ при этомъ: «Я честно заслужилъ ихъ, и честно умру съ ними!» — и покровительствованный имъ капитанъ

ланной встрѣчи, спокойствіе и полную увѣренность въ побѣдѣ : «Я не буду доволенъ, если мы возьмемъ менѣе двадцати призовъ», говорилъ онъ своимъ офицерамъ, и, шутя, замѣтилъ, что 21 число самое счастливое въ его семействѣ. Однако жъ предчувствіе близкой смерти, кажется, томилъ уже его сердце: отдавъ приказаніе убрать въ своей каютѣ разныя вещи и особенно позаботиться о портретѣ «Ангела-Хранителя» своего (лэди Гамильтонъ), онъ спустился въ каюту, и склонясь на колено, поспѣшно написалъ дополненіе къ духовной, въ которомъ, упомянувъ о политическихъ услугахъ лэди Гамильтонъ, ввѣряетъ ее и свою дочь Горацию, великодушную отчизны, и выразилъ свои смутныя чувства въ этой последней, прекрасной молитвѣ :

«Молю Тебя, Великій Боже! Даруй отечеству моему, для «блага всей Европы, великую и славную побѣду; ничто да не «омрачить ее, и да исполнятся челоуколюбіемъ сердца побѣди-
«телей. Предаю мою жизнь волю Того, Кто создалъ ее, и да «благословитъ Онъ мою вѣрную службу на благо родины. Ему «ввѣрю себя и справедливое дѣло, порученною моею защитѣ. «Аминь, Аминь, Аминь! *». Потомъ онъ вышелъ на верхъ, и

Блэквудъ, въ письмѣ къ женѣ своей говоритъ, что необыкновенная храбрость (uncommon gallantry), была причиною гибели адмирала. Письмо, напечатанное въ United Service magazine 1842 г., отъ имени оставшихся въ живыхъ офицеровъ корабля Виктори; письма къ издателю переписки Нельсона (Dispatches and letters), флагъ-офицера Паско и мичмана Вестфала, бывшихъ на томъ же кораблѣ; свидѣтельство Бэтти (Narrative), и наконецъ самый мундиръ (вышѣ хранящійся въ Гринвичской госпитали), убѣждаютъ что платье Нельсона въ этотъ день было его обыкновенное, и звѣзды на немъ, по тогдашнему обыкновению, *вышиты*. — О саблѣ положительно говоритъ Бэтти, и никто ему не противорѣчитъ.

* May the Great God, whom I worship, grant to my country, and for the benefit of Europe in general, a great and glorious victory; and may no misconduct in any one tarnish it; and may humanity after victo-

сопровождаемый командиромъ своего корабля и командирами фрегатовъ, сталъ обходить деки, ободрялъ команду, приказывалъ не стрѣлять иначе, какъ съ увѣренностію попасть въ цѣль, и благодарилъ офицеровъ за найденный имъ порядокъ. Опасаясь за жизнь главнокомандующаго, нѣкоторые офицеры совѣтовались между собою, какъ бы предложить ему, чтобы онъ хоть закрыть звѣзды на груди — слишкомъ яркій предметъ для прицѣла, но никто не рѣшился сдѣлать ему такое предложеніе; другіе хотѣли, чтобы онъ вовсе не участвовалъ въ битвѣ, предлагая пересѣсть на фрегатъ, съ котораго ему удобнѣе было бы дѣлать распоряженія, но онъ и слышать объ этомъ не хотѣлъ, представляя важность примѣра; наконецъ, казалось, уговорили его пропустить впередъ нѣсколько кораблей, причѣмъ онъ, улыбаясь, сказалъ: «Пуская проходить!» но самъ не уменьшалъ парусовъ, и послѣ даже опредѣлительно приказалъ ближайшему за нимъ кораблю, держать за кормою.

Флоты сближались. Сдѣлавъ еще нѣкоторые сигналы, по случаю движенія непріятеля къ берегу, казалось, Нельсону уже ничего не оставалось дѣлать, пока не подведетъ свой корабль на выстрѣлъ. Онъ ходилъ по юту, разговаривая съ капитаномъ Бляквудомъ (любимый имъ командиръ фрегата), и задумавшись обратился къ своему флагъ-офицеру: «Г-нъ Паско, я хочу сказать флоту, что Англія надѣется, что каждый исполнитъ свой долгъ. Только скорѣе дѣлайте; надо еще поднять сигналъ близкой битвы!» Не позволите ли — отвѣчалъ тотъ — слово *надѣется*, замѣнить словомъ *ожидаетъ*? Это будетъ скорѣе, потому что «надѣяться» нѣтъ въ телеграфиче-

ry be predominant feature in the British Fleet. For myself, individually I commit my life to Him who made me, and may His blessing light upon my endeavours for serving my country faithfully. To Him I resign myself and the just cause which is entrusted to me to defend. Amen. Amen.

скомъ словарь, и надо составлять его буквально». «Согласенъ! Сей часъ же дѣлайте! Надо повеселить флотъ!» сказалъ онъ, обращаясь къ Бляквуду; — и чрезъ нѣсколько минутъ (въ 11 ч. 30 м.) громкое ура всего флота приветствовало эту знаменитую рѣчь: *«Англія ожидаетъ, что всякій исполнитъ свой долгъ!»** Потомъ былъ поднятъ, и оставался поднятымъ, всегдашній сигналъ Нельсона передъ битвою, № 16: «Вступитъ въ бой на ближайшемъ разстояніи.» — «Больше мнѣ нечего дѣлать — сказалъ Нельсонъ. — Положимся на Великаго Распорядителя и правоту нашего дѣла. Благодарю Бога, пославшаго мнѣ случай исполнить мой долгъ.»

Былъ полдень. Передовой корабль подвѣтренной колонны, ведомый Коллингвудомъ, опередившій нѣсколько голову колонны навѣтренной, открылъ битву страшнымъ залпомъ по неприятельскому вице-адмиральскому кораблю. Продолжая битву и видя, что Нельсонъ еще не подошелъ къ неприятелю, Коллингвудъ сказалъ, обращаясь къ своему капитану: «Ротергемъ! Чего бы не далъ Нельсонъ, чтобъ быть на моемъ мѣстѣ?» — Въ то же самое время, Нельсонъ, какъ будто сочувствуя другу, говорилъ: «Посмотрите, какъ храбрый Коллингвудъ ведетъ свой корабль въ дѣло!» — Черезъ нѣсколько минутъ (въ 20 м. перваго часа), было брошено первое ядро въ корабль Нельсона. Тогда онъ отпустилъ бывшихъ у него фрегатскихъ командировъ, приказавъ имъ, по-пути, объявить командирамъ кораблей, что онъ полагается на ихъ искусство. — Рискъ Нельсона былъ великъ, и какъ бы ни были искусны и мужественны его подчиненные, только увѣренность въ счастіи, могла внушить ему столько смѣлый планъ его атаки. Вѣтеръ,

* Доселѣ иначе рассказывали обстоятельства этого сигнала; мы предпочли свидѣтельство самаго Паско, напечатанное въ *Dispatches and letters*, и, частью, показаніе Бляквуда, помѣщенное тамъ же. Джемсъ говоритъ, что слово *Нельсонъ* замѣнено словомъ *Англія*.

и безъ того тихій (Виктори подъ всеми парусами, шелъ по $1\frac{1}{2}$ ит. мили въ часъ), могъ заштилеть, и успѣвшихъ прежде врѣзаться въ густую линію непріятеля, предать ему въ полную жертву. — Капитанъ Бляквудъ, прощаясь съ Нельсономъ, сказалъ ему: «Надѣюсь, лордъ, что возвратясь на Виктори, найду васъ невредимымъ и владѣтелемъ двадцати призовъ!» «Благослови васъ Богъ, Бляквудъ! отвѣчалъ Нельсонъ. — Мы больше не будемъ съ вами разговаривать!» — Такъ обнаружилъ Нельсонъ долго скрываемое имъ предчувствіе смерти.

Подъ жестокимъ огнемъ трехъ непріятельскихъ кораблей, медленно и безмолвно подвигался «Виктори», стараясь отыскать достойнаго себѣ противника — корабль главнокомандующаго непріятельскимъ флотомъ, и, прорѣзавъ линію, вступить съ нимъ въ бой. Нельсонъ ходилъ взадъ и впередъ по юту, разговаривая съ капитаномъ своего корабля, Гарди. Одно ядро, надѣлавъ нѣсколько поврежденій, пролетѣло между ними, и осколкомъ разбитаго имъ дерева, сорвало пряжку съ башмака капитана. Оба остановились и вопросительно взглянули другъ на друга, думая, не раненъ ли кто изъ нихъ. Адмиралъ улыбнулся. «Жарко, Гарди! сказалъ онъ: этакъ не долго продлится!» и замѣтилъ, что никогда не видѣлъ такого спокойнаго мужества, какое выказывала команда корабля. — Носовыя орудія «Виктори» уже были въ дѣйствіи, но непріятельскіе корабли такъ стали тѣсниться одинъ къ другому, что прорѣзать ихъ, казалось, не было ни какой возможности; флагъ Вильнева не былъ поднятъ, а Вильневъ находился прямо противъ «Виктори», на корабль «Буцентавръ». Капитанъ Гарди замѣтилъ, что не обойдется безъ свалки. «не мое дѣло!—отвѣчалъ Нельсонъ— не знаю съ которымъ, выбирайте любого! Пройдя подъ кормою корабля главнокомандующаго столь близко, что концемъ своей реи задѣлъ за его заднія снасти, и жестоко поражая его продольными выстрѣлами, «Виктори» былъ встрѣченъ тоже продольными выстрѣлами другаго французскаго корабля, «Нептуна», но этотъ приспустился, уклоняясь отъ абордажа, и его

*

мѣсто занялъ третій французскій корабль, «Редутабль.» Тогда «Виктори» привелъ къ вѣтру, далъ ему залпъ съ праваго борта, и они сцѣпились.

Нельсонъ и Гарди по-прежнему ходили взадъ и впередъ по небольшому пространству юта, между интурваломъ и сходнымъ трапомъ (около 10 шаговъ). Нельсонъ, согласно шканечному этикету, былъ на лѣвой навѣтренной сторонѣ*, и въ половинѣ втораго часа (въ 1 ч. 25 м.), подходя къ трапу, вдругъ повернулся и упалъ. Ружейная пуля, пущенная съ ближайшаго марса непріятельскаго корабля, раздробила ему плечо и прошла въ спинной хребетъ. Казалось, онъ еще силится устоять на коленяхъ, опираясь рукою о палубу, но силы измѣнили ему и онъ упалъ на лѣвый бокъ — на томъ самомъ мѣстѣ, на которомъ, за нѣсколько минутъ передъ тѣмъ, испустилъ духъ секретарь его. «Они раздѣлялись со мною Гарди!» — сказалъ Нельсонъ, когда Гарди освѣдомлялся о его ранѣ. «Надѣюсь нѣтъ!» отвѣчалъ тотъ. «Да! продолжалъ Нельсонъ. спинная кость прострѣлена!» Сержантъ и два матроза подняли умирающаго и понесли на кубрикъ.

Битва была въ полномъ разгарѣ. Сцѣпившіеся корабли стрѣляли одинъ въ другаго изъ пушекъ, изъ ружей и пистолетовъ, —

* Здѣсь я долженъ замѣтить довольно важную ошибку Джемса (The naval history), оставленную безъ замѣчанія, и въ переводѣ его книги на нашъ языкъ («Исторія англійскаго флота», переводъ Шестакова). Онъ говоритъ, что Нельсонъ *противно* шканечному этикету, ходилъ по лѣвой сторонѣ; а какъ корабль его сцѣпился правымъ бортомъ, то можно предположить, что тайная мысль Нельсона была та, чтобы тучный Гарди, прикрывалъ его нѣсколько отъ непріятельскихъ выстрѣловъ. — Но Джемсъ не морякъ, и видно не совсемъ знаетъ шканечный этикетъ: на якорѣ, почетная сторона — правая, а подъ парусами — навѣтренная, въ настоящемъ случаѣ лѣвая. — Странно, что ни одинъ изъ извѣстныхъ намъ англійскихъ писателей, не замѣтилъ этого грубаго промаха Джемса, сочиненіе котораго пользуется классическою извѣстностію.

съ дековъ, съ палубы, съ марсовъ; съ лѣваго борта «Виктори» были еще два корабля, съ которыми тоже перестрѣливались: съ «Редутабля» сдѣлали было попытку броситься на abordажъ, но были отражены; люди безпрестанно падали, убитые или раненые: корабль часто загорался. — Между-тѣмъ врезались въ непріятельскую линію прочіе англійскіе корабли; линія разорвалась на двое: образовались кучки сражавшихся. — Обращаемся къ Нельсону.

Когда его несли по трапу средняго дека, онъ, вѣроятно, усиливаясь выказать присутствіе духа, отдалъ приказаніе продѣть новый штуртросъ у руля, забывъ, что штурвалъ сбить еще въ началѣ битвы; потомъ вынулъ изъ кармана платокъ и закрылъ имъ лице свое и звезды, чтобы команда не замѣтила великой потери. На кубрикъ уже лежало много офицеровъ и нижнихъ чиновъ, раненыхъ, умирающихъ и умершихъ; мольбы и стоны были заглушаемы громомъ непрестанныхъ выстрѣловъ, трескомъ корабельныхъ членовъ и, время отъ времени, ободрительными криками сражавшихся. Нельсона приняли, изъ рукъ принесшихъ его, докторъ Бэтти и пасторъ Скоттъ съ ихъ помощниками, положили его на мичманскую койку, раздѣли и покрыли простыней. «Ахъ, Бэтти! — говорилъ онъ — вамъ нечего со мною дѣлать; мнѣ не много остается жить; моя спина совсѣмъ прострѣлена!» — И обращаясь къ пастору, сказалъ: «Я умираю! поклонитесь отъ меня лэди Гамильтонъ! поклонитесь Гораціи! поклонитесь всѣмъ друзьямъ моимъ! Поклонитесь г-ну Розу*, и скажите ему, что я сдѣлалъ духовную и оставляю лэди Гамильтонъ и Горацію моему отечеству!» Онъ говорилъ торопливо, страданія безпрестанно перерывали рѣчь его; но онъ нѣсколько разъ повторялъ свои поклоны лэди Гамильтонъ и Гораціи. — Осмотрѣвъ рану и разспросивъ рабаваго, докторъ убѣдился, что уже нѣтъ никакой

* Его пріятель, секретарь государственнаго казначейства.

надежды къ спасенію, однакожь скрылъ это отъ страдальца, и всѣ окружавшіе продолжали увѣрять его, что надѣются на — выздоровленіе. — Онъ безпрестанно повторялъ : «Все кончено, все кончено! — Моя спина прострѣлена! — Безумно думать, что я останусь живъ! — Я очень страдаю: скоро все будетъ кончено!» — И все просилъ пить и приказывалъ, чтобы махали надъ нимъ лоскуткомъ бумаги, повторяя : «Махайте, махайте! пить, пить!» — и поминутно сдерживалъ съ себя покрывало. Потомъ сталъ звать капитана Гарди, и нетерпѣливо спрашивалъ, скоро ли онъ придетъ? прибавляя : «Онъ вѣрно убитъ! Онъ вѣрно погибъ!»

Спустя около часу, когда атакованный «Виктори» противникъ свалился съ другимъ англійскимъ кораблемъ, «Темпереромъ» и «Виктори» отошелъ прочь, капитанъ Гарди нашелъ возможнымъ спуститься на кубрикъ, къ умирающему начальнику. Они подали другъ другу руки. «Что, каково идетъ битва, Гарди? Что намъ обѣщаетъ день?» спросилъ Нельсонъ — «Прекрасно, лордъ! — отвѣчалъ Гарди. — Противъ насъ — двѣнадцать или четырнадцать непріятельскихъ кораблей!» — «Надѣюсь, изъ нашихъ ни одно не сдалось?» — «Нѣтъ, лордъ, за это вѣрнѣе опасаться!» — «Я умираю, Гарди; конецъ близокъ; скоро для меня все будетъ кончено! Подойди ближе! Прошу тебя, отдай лэди Гамильтонъ мои волосы и все мое имущество». Гарди сталъ говорить о надеждѣ на выздоровленіе. «О, нѣтъ! отвѣчалъ умирающій: это невозможно! моя спина прострѣлена! Бэтти тоже тебѣ скажетъ!» Пожавъ ему руку, минуты черезъ три Гарди возвратился на верхъ, и вскорѣ открылъ огонь по проходившимъ на встрѣчу его кораблямъ. Услыхавъ выстрѣлы, Нельсонъ воскликнулъ : «О, Виктори, Виктори! (разумѣя корабль свой) какъ ты облегчаешь грудь мою!» — Потомъ прибавилъ : «Какъ однакожь дорога жизнь каждому человѣку!» Затѣмъ сталъ просить доктора, чтобы онъ перешелъ къ другимъ раненымъ, говоря : «Со мною вамъ нечего дѣлать.» Но когда тотъ, по настоящему приказанію, удалился, черезъ нѣсколько минутъ воротилъ его.

«Ахъ, Бэтти! я послалъ за вами, чтобы сказать теперь то, что позабылъ сказать прежде. Въ моей груди исчезла вся сила и все чувство! *Вы знаете*, что мнѣ немного остается жить!» — Выраженіе, съ какимъ были сказаны эти послѣднія слова, заставили доктора предполагать, что воображеніе умирающаго занято подобнымъ же случаемъ смерти, бывшимъ на томъ же самомъ кораблѣ, за нѣсколько мѣсяцевъ прежде: одинъ, раненый въ спину матрозъ, имѣлъ такіе же симптомы, и тогда Нельсонъ, принимая живѣйшее участіе въ его страданіяхъ, подробно спрашивалъ о ходѣ его болѣзни. Безъ сомнѣнія, теперь онъ сравнивалъ ощущаемое имъ съ тѣмъ, что рассказывали ему про ощущенія того матроза, и находя сходство, угадывалъ исходъ. «Вы мнѣ уже говорили, что вамъ недолго жить!» отвѣчалъ докторъ — и снова сталъ ощупывать его члены. «Ахъ, Бэтти! — продолжалъ умирающій — я слишкомъ увѣренъ въ этомъ! *Вы знаете*, я скоро умру!» Докторъ рѣшился не скрывать болѣе истины, и сказалъ: «Къ несчастію націй, ничего нельзя сдѣлать для васъ!» И, усиливаясь скрыть свои чувства, повернулся и сдѣлалъ нѣсколько шаговъ въ сторону. «Я знаю это! — отвѣчалъ Нельсонъ — я чувствую, что-то поднимается въ моей груди: это говоритъ мнѣ, что я скоро умру!» и онъ приложилъ руку къ сердцу. Между-тѣмъ ему продолжали подавать пить и навѣвали на лицо свѣжій воздухъ. — «Благодарю Бога, я исполнилъ мой долгъ!» часто повторялъ онъ, и на вопросъ доктора: очень-ли страдаетъ? отвѣчалъ: «такъ жестоко, что желалъ бы умереть.... однако жъ — прибавилъ тихимъ голосомъ — кажется, хотѣлось бы пожить немножко.... очень!» и черезъ нѣсколько минутъ прибавилъ, тѣмъ же тихимъ голосомъ: «О, какъ бы терзалась бѣдная лэди Гамильтонъ, если бъ она знала мое положеніе!»

Минутъ черезъ пятьдесятъ послѣ перваго визита, капитанъ Гарди снова спустился на кубрикъ. Взявъ за руку умирающаго, онъ поздравилъ его съ блистательною побѣдою, сказавъ: «Пораженіе непріятеля совершенно! Число взятыхъ судовъ еще неизвѣстно, но полагаю четырнадцать или пятнадцать!» —

«Хорошо» — отвѣчалъ Нельсонъ — но я рассчитывалъ на двадцать!» и вдругъ воскликнулъ: «Якорь, Гарди, якорь!...» — «Я полагаю — отвѣчалъ капитанъ, что адмиралъ Коллингвудъ вступить теперь въ распоряженіе. (Ему уже было дано знать о смертельной ранѣ главнокомандующаго). «Нѣтъ! пока я живъ, я надѣюсь, Гарди — и умирающій дѣлалъ тщетныя усилія подняться — нѣтъ! станемъ ли ты на якорь, Гарди?» — «Не сдѣлаемъ ли мы сигнала объ этомъ, сэръ?» возразилъ Гарди. — «Да! пока я живъ — якорь! пока я живъ — якорь! пока я живъ — якорь!» — горячо повторялъ Нельсонъ, вѣроятно зная противное мнѣніе своего друга, и предугадывая, что онъ не станетъ на якорь (какъ и случилось). Но это усиліе, кажется, совсѣмъ изнурило его, и онъ сказалъ Гарди, что чувствуетъ, что остается немного минутъ жизни, и тихо прибавилъ: «Не бросайте меня за бортъ, Гарди!» — «О, нѣтъ, конечно нѣтъ!» отвѣчалъ тотъ. — «Такъ ты знаешь, что дѣлать! (разумѣя предварительно сдѣланныя условія о мѣстѣ погребенія). Позаботься о моей милой лэди Гамильтонъ! позаботься о бѣдной лэди Гамильтонъ! Поцѣлуй меня, Гарди!» Капитанъ преклонилъ колено и поцѣловалъ его въ щеку. «Теперь я доволенъ! Благодарю Бога, я исполнилъ мой долгъ!» Безмолвно стоялъ передъ нимъ опечаленный Гарди.... снова преклонилъ онъ колено, и снова поцѣловалъ его въ лобъ. «Кто тамъ?» — спросилъ умирающій. «Гарди!» — отвѣчалъ капитанъ. — «Благослови васъ Богъ, Гарди!» — и съ этимъ капитанъ опять оставилъ главнокомандующаго, — въ послѣдній разъ.

Приказавъ повернуть себя на правый бокъ, и увидѣвъ пастора, который въ то время растиралъ ему грудь, Нельсонъ сталъ говорить ему: «Я не былъ великій грѣшникъ....» и походя немного прибавилъ: «Помните, что я оставляю леди Гамильтонъ и мою дочь Горацію моему отечеству!... Не забывайте Горацію!» — и безпрестанно повторялъ: «Пить, пить! вейте, вейте! трите, трите!» и сдѣлавъ послѣднее усиліе, отчестисто произнесъ: «Благодарю Бога, я исполнилъ мой долгъ!»

Потомъ онъ замолкъ, и черезъ четверть часа, въ 4 часа 10 минутъ, испустилъ послѣдній вздохъ.

Битва кончилась : послѣдніе, отдаленные выстрѣлы ея, раздавались еще въ минуты кончины побѣдителя. Непріятель бѣжалъ, оставляя побѣдителямъ своего главнокомандующаго (адмирала Вильнева) и *восемнадцать* своихъ кораблей — болѣе половины; причинивъ противникамъ, сравнительно, весьма малыя потери.

Эта рѣшительная побѣда обезпечила Англію отъ замышляемой Наполеономъ высадки на ея берега, и окончательно утвердила за нею могущество на морѣ. Но потеря героя, столькими славными битвами упрочившаго торжество Англіи, глубоко ее опечалила : Королевская фамилія, министры, палаты, народъ — всѣ были искренно тронуты, и всеобщее горе выразилось во множествѣ представленныхъ Королю адресовъ, въ парламентскихъ рѣчахъ, въ журналахъ и на театрѣ; самое празднество побѣды было не весело. Получивъ послѣднее, недописанное письмо Нельсона (19 и 20 октября) лэди Гампльтонъ воскликнула : «Бѣдная, несчастная Эмма!... Счастливый, славный Нельсонъ!»

Тѣло Нельсона было положено въ свинцовый ящикъ, налитый спиртомъ. Черезъ недѣлю, корабль «Виктори», на буксирѣ другаго корабля, былъ приведенъ въ Гибралтаръ, и исправясь здѣсь, 9 ноября отплылъ въ Англію. Достигнувъ ея береговъ, послѣ пяти-недѣльнаго труднаго плаванія, 22 декабря, у Дувра, передали драгоценное тѣло на яхту, и спустили флагъ главнокомандующаго, досель развѣвавшійся на его кораблѣ въ полъ-подъема. Положенное въ гробъ, сдѣланный изъ мачты взорваннаго при Абукиръ непріятельскаго главнокомандующаго корабля «Оріана» *, тѣло Нельсона было перевезено на яхтѣ въ Гриничъ, и оттуда въ Лондонъ, гдѣ съ торжественнымъ вели-

* Гробомъ этимъ, еще при жизни Нельсона, услужилъ ему оригинальный капитанъ Голлоуэлъ, участвовавшій въ Абукирской битвѣ. (Разсказъ объ этомъ см. въ *Dispatches and letters*, t. III, p. 89.)

кольпіемъ предано землѣ — согласно завѣщанію покойнаго, въ церковь Св. Павла, 9 января 1806 года.

Авглія щедро наградила побѣдителей чинами, титулами и деньгами. Вдовѣ Нельсона опредѣленъ пенсіонъ въ 2,000 £. ст.; брату его, наслѣдовавшему званіе лорда, 5,000 £. ст. пенсіона и 99,000 £. на покупку имѣнія; двумъ сестрамъ по 15,000 £. ст. одновременно. — Ему поставлены памятники въ Лондонѣ, Норвичѣ, Бристолѣ, Эдинбургѣ, Глазговѣ, Дублинѣ, Ливерпулѣ, Бирмингамѣ и Ярмутѣ — даже въ колоніяхъ: въ Канадѣ и Барбадосѣ. Корабль, на которомъ онъ палъ (теперь этому кораблю 34 года), какъ святыня хранится въ Портсмутской гавани; платье, въ которомъ убитъ, въ Гриничской госпитали; пуля, причинившая смерть, въ Виндзорскомъ замкѣ, гдѣ находится и часть фокъ-мачты корабля «Виктори.» Народная память — лестнѣйшій монументъ — до нынѣ хранитъ имя героя, и нація гордится имъ.

Но тѣ, о которыхъ однѣхъ только онъ вспоминалъ въ минуты предсмертныхъ страданій; за которыхъ однѣхъ только просилъ онъ Короля и націю, вступая въ смертельный бой; тѣ, которыхъ ввѣрялъ онъ великодушію отчизны — его подруга деда Гамильтонъ и маленькая дочь, Горация — тѣ были оставлены въ пищеть и забыты....

А.А. СК.

==

НАУМЪ СИНЯВИНЪ.

Эпизодъ изъ Шведской войны 1706 года*.

Изъ множества мелкихъ острововъ, запирающихъ входъ въ Выборгскую губу, островъ *Тупоронъ-Сари* или *Рогель* (въ старину Пенерь), первый приветствуетъ мореплавателя, идущаго въ древній Сомелинде. Находясь между восточнымъ и западнымъ берегами залива, Тупоронъ-Сари, защищенный отъ северныхъ вѣтровъ, имѣетъ еще и ту выгоду предъ другими камушками, такъ снисходительно названными островами, разбросанными вокругъ его со всехъ сторонъ кромѣ южной, что даетъ возможность наблюдать за открытымъ моремъ съ его скалистыхъ береговъ, поросшихъ мелкимъ кустарникомъ. По этой послѣдней и, впрочемъ, уважительной причинѣ, Пенерь въ знаменитую борьбу двухъ героев съвера, Петра и Карла, въ борьбу только что зарожденнаго Русскаго флота съ Шведскимъ— не разъ, быть можетъ, служилъ обоимъ враждовавшимъ сторонамъ удобною засадою для небольшого десанта, высаженнаго на берегъ, для наблюденія за судами, проходившими его траверзъ.

12 Октября 1706 года, за полчаса до сумерекъ, двое Шведскихъ рыбаковъ расположились на южной оконечности Пенера, въ нѣсколькихъ шагахъ отъ скалистаго обрыва берега, удобно

* Рассказъ этотъ основанъ на историческомъ происшествіи, которое описано въ журналѣ Петра Великаго, напечатанномъ 1770 г., Ч. 1, стр. 136.

Пр. Ред.

скрывавшаго ихъ легкую финку. Заваря въ котелкѣ скудный ужинъ, Шведы грѣлись у небольшого огня, молча покуривали изъ коротенькихъ трубокъ, и любовались брызгами морской волны, быстро набѣгавшей на прибрежный гранитъ, покрытый тонкимъ слоемъ льда.

Не смотря на октябрь, а слѣдовательно и глубокую осень въ странахъ прибалтійскихъ, море было тихо и спокойно.... Легкій и прозрачный туманъ ложился надъ заливомъ въ ту минуту, какъ довольно морозный день угасалъ надъ нимъ, смѣняясь мрачною ночью.... Отъ Выборга между шерами, по направленію въ открытое море, плыли три шведскія торговыя судна, то исчезая, то снова выказывая свои голыя мачты въ прозрачномъ туманѣ.... Въ тоже время и со стороны Бюрки показались пять малыхъ лодокъ, которыя замѣтно имѣли намѣреніе настичъ Шведскія суда, и потому привлекали къ себѣ все вниманіе двухъ рыбаковъ.

— Клянусь львиною храбростію нашего Короля, что это Русскіе! сказалъ одинъ изъ Шведовъ, указывая на замѣченные лодки — и въ то же мгновеніе онъ опрокинулъ котелокъ съ ухомъ и салакою на пылающія головни....

— Пусть, хотя бы самъ Петръ былъ съ ними, отвѣчалъ другой, сдѣлавъ какое-то болѣзненное движеніе къ перевернувшейся посудинѣ.... Но, для чего, Росленъ, кормить гранитъ нашимъ ужиномъ?... Клянусь Богомъ, желудокъ мой пусть, какъ русскій барабанъ, добавилъ онъ, осторожно собирая рыбу, плававшую въ морѣ ухи, между черпыми и курящимися сопками углей....

Росленъ, не отвѣчая на упрекъ товарища, уставилъ быстрый и проицательный взоръ на предметъ столько его заинтересовавшій, стараясь, казалось, угадать причину появленія лодокъ въ такую позднюю пору, въ открытомъ морѣ, и въ нѣсколькихъ верстахъ, быть можетъ, отъ скрытаго врага.

Я не ошибся.... прошепталъ наконецъ Шведъ.... они хотятъ отрѣзать дорогу нашимъ купцамъ и запризывать ихъ.... Спа-

собо, что я успѣлъ во время потушить огонь, и вѣрно враги насъ не замѣтили.... Пекко! продолжалъ онъ, оставь ужинъ воронамъ.... сядемъ живо въ финку и поспѣшимъ предупредить купцовъ о близкой опасности, а между-тѣмъ извѣстимъ о появленіи недруговъ командира Эсперна, стоящаго на якорь за *Викоссаромъ*. — Увидимъ, какъ-то эти витязи отлавлируютъ изъ подъ пушекъ бота!... Удалось бы только намъ проскользнуть у нихъ подъ носомъ....

Гм.... увидимъ! проворчалъ Пекко, и выплюнувъ последнюю головку салакушки, онъ, не торопясь, съ обычною финскою флегмою, шагнулъ за товарищемъ въ лодку.

Ловко оттолкнувъ финку, Шведы быстро помчались къ судамъ, изъ всѣхъ силъ работая веслами. Расстояніе, отдѣлявшее ихъ отъ Русскихъ было очень не велико, но Шведы, надѣясь на свое проворство, ловкость и, главное, на знаніе мѣстности, смѣло вышли на видъ лодокъ, изъ которыхъ одна, въ ту же минуту измѣнивъ направленіе, съ быстротою чайки погналась за финкою.

Росленъ! насъ замѣтили, прошепталъ Пекко, съ безпокойствомъ озираясь назадъ. Товарищъ его молчалъ и, удвоивъ силы, работалъ веслами, не спуская пылающаго взора съ преследователей.

Росленъ! повторилъ трусливый Пекко, видишь ли какъ быстро они настигаютъ насъ?... я слышу дружный всплескъ волнъ подъ ихъ распашными веслами, и ихъ крупный говоръ.... пусти меня въ весло, продолжалъ онъ, работая четырьмя руками, мы будемъ въ-четверо дальше отъ бѣды....

— Ты глупый трусъ, Пекко! вскричалъ раздосадованный Шведъ, и за твою храбрость я не далъ бы ржаваго гвоздя изъ моей финки!... Чего ты испугался?.... Догоняютъ!... Га! да развѣ намъ будетъ стоять большого труда и искусства — утопить ихъ дрянную щепку?... Стоить только сдѣлать пять, или шесть ударовъ веслами и положить руль право, такъ ихъ съ нами вмѣстѣ размететъ по ключьямъ, на этихъ острыхъ кам-

няхъ, въ клокочущемъ бурунѣ. Но я не сдѣлаю такой глупости ... я придумалъ....

— Стой! брось весла! сдайся! крикнулъ кто-то съ догонявшей лодки, выговоривъ эти слова довольно чисто по Шведски.

— Слышишь, Росленъ?... почти простоналъ Пекко, и весло, замѣнявшее руль, выпало изъ ослабѣвшихъ и трепещущихъ рукъ его.

— Каналья! вскричалъ Росленъ, подпрыгнувъ на мѣстѣ.... Что ты дѣлаешь? Гляди: насъ несутъ на нихъ.... или ты сегодня поклялся подставить свою пустую голову подъ русскій прикладъ?...

Между-тѣмъ лодка преслѣдователей была отъ финки не далѣе пистолетнаго выстрѣла. Бойкій Шведъ, вымѣривъ глазомъ опасное разстояніе, отдѣлявшее его отъ Русскихъ, судорожно улыбнулся, и, бросивъ весла на дно лодки, сказалъ: «Пекко! садись на мое мѣсто и живо ступай къ Эсперну, до него теперь не будетъ и полъ-мили, а чтобы отвлечь отъ тебя вниманіе враговъ, я кинусь въ воду и поплыву, вонъ къ этому камню. Пусть они убьютъ меня, но я думаю, что два десятка Русскихъ дороже одного Шведа!» Съ этими словами отчаянный рыбакъ, какъ вьюнъ юркнулъ въ воду, и, повернувшись на спину, легко и быстро поплылъ къ камню. Пекко, нѣсколько ободренный удаляю товарища, навалился на весла, и скоро скрылся изъ виду. — Выдумка Шведа удалась.

Черезъ нѣсколько мгновеній два флотскихъ унтеръ-офицера и шесть гренадеръ, выпрыгнувъ изъ лодки на голый гранитъ, окружили рыбака.

— Ну-ка, Наумъ, сказалъ унтеръ-офицеръ своему товарищу, высокому и видному служацкѣ, встряхни этого молодца!... ты вѣдь мастеръ рубиться по Русски и говорить по Чухонски.

— Небойсь, братъ Скворцовъ, отвѣчалъ послѣдній — ни на языкъ, ни на руку охулки не положимъ. Эй ты, сычъ морской, сова верелетная! продолжалъ онъ по Шведски, обращаясь къ

Шведу; почему не откликнулся на опросъ и не остановился по приказу? А?

— Некогда было, отвѣчалъ спокойно Шведъ.

— Некогда? шутишь ты со мной, селедочный анкерокъ — что ли?

— Какъ некогда?... куда же это ты улепетывалъ?

— Туда, куда улепетнулъ теперь мой товарищъ....

— Да не говори, чухна, загадками; не то я тебя резонъ-то въ лобъ вколочу. Говори: куда уплелъ твой товарищъ? и при этомъ Наумъ сдѣлалъ такое движеніе, которое показывало, что онъ готовъ сдержать свое обѣщаніе, и не класть охулки на руку.... ну!... куда же?

— Къ командиру Шведскаго бота Эспернъ, съ вѣстію о появленіи въ нашихъ шерахъ залетныхъ Руссаковъ!... да!... къ Эсперну! продолжалъ съ язвительнымъ хохотомъ Шведъ, играя недоумѣніемъ Наума.... къ боту, на которомъ четыре пушки и слишкомъ сто человекъ команды.... что? не повутру тебя, Иагерманландскій выходецъ, эта вѣсточка!... Ну, что жъ ты? ржъ теперь меня, да приготавливай пріятельскіе лбы подъ Шведскій гостинецъ!... Смотри, ночь темна, какъ воронъ: здѣсь и я заблудился бы, а ужъ вамъ-то не уйти, голубчики!...

— Только-то! вскричалъ съ непринужденною веселостію Русскій матрозъ — глупъ же ты, рыжій! продолжалъ онъ: мы съ нашимъ Царемъ брали и корабли Шведскіе лодками, а тутъ.... га! четыре лодки — на одинъ боть!... Вяжи, его рябят!... Богъ намъ призъ посылаетъ!...

— Призъ?... Гдѣ? раздалось въ толпѣ солдатъ, продрогнувшихъ въ сырѣмъ туманѣ, и готовыхъ согрѣться въ кипяткѣ отчаяннаго боя.

— А вотъ все узнаете, отвѣчалъ Наумъ. Свяжите-ка этого моржа по-крѣпче, бросьте тутъ, и мигомъ на лодку, да къ нашимъ.... Дѣло-то важное: спасибо этому дурню, что пробоялся.

Темная и мрачная ночь раскинулась надъ заливомъ въ то

время, когда Русскіе, бросивъ связаннаго Шведа, воротились къ своимъ товарищамъ. Новость была сообщена въ ту же минуту, и солдаты отвѣчали на нее восторгомъ и громкимъ ура!

— Тсс.... смирно! вскричалъ Преображенскій сержантъ Щепотьевъ.... Не накличете, товарищи, бѣды, расхваливши день прежде вечера! замѣтилъ онъ.... Врагъ близко, и крикомъ его не испугаемъ, а развѣ только укажемъ мѣсто, куда онъ можетъ послать два или три вѣрныхъ выстрѣла и полсотни чугунныхъ привѣтствій.

— Да, правда! подхватилъ Наумъ Синявинъ, всего лучше, продолжалъ онъ, если мы притаимся, какъ раздольный вѣтеръ въ камышъ и ни брякнувъ ружьемъ, ни звякнувъ плутономъ — смиренной платвой подплывемъ къ неругамъ; да ужъ потомъ какъ девятый валъ, на перевалъ, съ шумомъ и визгомъ окатимъ голубчиковъ свинцовыми брызгами....

— Дѣло! дѣло! посыпалось въ толпѣ служакъ, окружившихъ на своихъ лодкахъ финку Синявина.

— Вѣстимо дѣло, товарищи! отвѣчалъ Скворцовъ; ухо надо держать остро: врагъ силенъ, насъ 48, а Шведовъ, почитай, сотня — анъ глядишь, тутъ на руку по два!

— Не въ счетъ дѣло, пріятель! перебилъ Синявинъ.... лучше ужъ считать во рту зубы, чѣмъ врага въ ратномъ дѣлѣ.... Батюшка Царь Петръ Алексѣевичъ на одинъ русскій штыкъ нанизывалъ по пяти Шведовъ, а по-два — они и сами полезутъ....

— Полезутъ, ей-ей полезутъ! замѣтилъ старый бомбардиръ Автономъ Дубасовъ.... охъ, бѣдовый народецъ! чужь бѣлоглазая! Вотъ, примѣрно сказать, какъ подъ Нотебургомъ....

— Стой, товарищи — воду толчемъ, кормой вперед хотимъ уйти! перебилъ Щепотьевъ: время теперь дороже дареной чарки, а мы тутъ калякаемъ.... Пусть-ка лучше Наумъ укажетъ намъ, что дѣлать.... онъ старый морякъ....

— Говори, говори, Наумъ! былъ общій отвѣтъ.

— Синявинъ приосанился. Думать, товарищи, долго и много

нечего, сказалъ онъ, приласкавъ рукоятъ пистолета, спрятаннаго у него за кожанымъ кунакомъ : драка и abordажъ дѣло бывалое. Съ Божьею помощію, во славу Отца-Царя, если удасться, сослужимъ Ему службу вѣрную.... а изтъ, такъ умремъ на пытыкахъ Шведовъ, но не побѣдимъ отъ врага и пули.... на то мы и солдаты!...

— Умремъ ! умремъ ! на Шведа ! веди насъ ! крикнули Русскіе....

— Ну, такъ слушайте ! Какъ только увидимъ врага, перекрестясь — тихо, но смѣло и бодро пойдѣмъ на него. Вы, Щепотьевъ и Дубасовъ, со своими лодками, отдѣлитесь отъ насъ и со всевозможною осторожностію пойдете къ лѣвому борту непріятельскаго судна; я и Скворцовъ, съ третьею лодкою, навалимся на правый.... Сдѣлавъ общій залпъ изъ ружей по борту, передовые бросятся въ минуту общей суматохи на судно, задніе будутъ обстрѣливать врага.... всходить на палубу быстро, скоро и смѣло. Въ толпу не бросаться по одному, но стараться дѣйствовать по возможности отрядами, а то неровень часть : или въ потьмахъ ошибкой приласкаешь свояка, или Шведы искрошатъ по-одиначкѣ насъ мельче артельной капусты... Работать штыкомъ и прикладомъ.... Врага хватай за вѣртокъ и за бортъ : больше простору будетъ.... Остальное Богъ и молодечество укажутъ ! Но, главное дѣло, слышь, вы, ни гу-гу!... до бота плыть въ-тихомолку, и потому перво-на-перво надо обернуть уключины и весла, чѣмъ Богъ пошлеть.... Съ этими словами Синявинъ принялся увертывать первое попавшееся весло, скинутымъ съ шеи галстукомъ. Солдаты и матрозы послѣдовали его примѣру.

Размѣстивъ опытныхъ, извѣданныхъ и старыхъ служаку на передовыя лодки, изъ которыхъ должны были выйти первыя партіи на непріятельское судно, Щепотьевъ скомандовалъ на молитву.

Густой мракъ, увлажненный сырымъ туманомъ, окружалъ обнаженные головы воиновъ, и легкая зыбь моря плеска-

лась у лодокъ, гармонируя задумчивому и теплому шепоту солдатской молитвы. Въ то время, близъ Русскаго отряда, въ темнотѣ ночи, обрисовалась черная фигура непріятельскаго бота. Вслѣдъ за тѣмъ послышался скрипъ его свастей и хлопанье парусовъ, качаемыхъ вѣтромъ....

— Аминь! сказалъ въ полъ-голоса и весело Наумъ, окончивъ молитву. Перекрестись и накройся, товарищи! добавилъ онъ.... Теперь раздумывать нечего: мы подъ пушками врага.... Ботъ идетъ къ намъ правымъ бортомъ. Щепотьевъ! продолжалъ Синявинъ, почти шепотомъ, — обходи судно, прорѣжь у него подъ кормою — и съ Богомъ — къ дѣлу! Мнѣ не надо трогаться: онъ самъ на меня навалитъ. Съ этими словами Синявинъ опустил лѣвую руку на руль, въ правую взялъ пистолетъ, назначенный для сигнала къ абордажу.

Тихо и мѣрно дрогнули весла на лодкахъ Дубасова и Щепотьева, и Русскіе, въ тѣмъ молчаніи, готовые на смерть и побѣду, поплыли къ непріятельскому судну. Черезъ нѣсколько мгновеній они обрѣзали корму Эсперна.

— Bravo! тихо вскричалъ Синявинъ, наблюдавшій за движеніями отплывшихъ товарищей. Теперь Шведскія пушки намъ не страшны, хотя бы стрѣляли иголками, сказалъ онъ.... Эге! продолжая Наумъ, кажется Щепотьевъ уже привалилъ къ борту... я слышу опросъ!... Живо! Навались, ребята! Впередъ!...

Весла взмахнули, и въ два или три гребка, три лодки ударились о ботъ.

Съ крикомъ «ура», Наумъ брякнулъ куркомъ своего пистолета, и въ то же мгновеніе оба борта Шведскаго судна одѣлись лентою ружейнаго огня Русскихъ.

Бой ожесточенный и страшный, со всеми ужасами абордажа, разгорѣлся на бортахъ Эсперна. — Щепотьевъ и Синявинъ были уже на палубѣ; за ними, умирая на штыкахъ озлобленныхъ Шведовъ, десятками прибывали солдаты и матрозы.... Въ пять минутъ палуба Эсперна представляла страшную картину рѣзни

на жизнь и смерть.... Все свѣтилось въ мракъ ночи и ратоборствѣ двухъ равно храбрыхъ и отчаянныхъ враговъ.

Храбрый сержантъ, окруженный шестью удалцами, являлся вездѣ, гдѣ слабѣла горсть Русскихъ. Синявинъ, раненный два раза, и, поклявшійся или умереть на Эспернъ, или запризывать его — рука объ руку съ Скворцовымъ — рѣзалъ себѣ дорогу къ флагу, желая хоть испустить духъ, но непобѣжденнымъ.

Между тѣмъ разрозненные Русскіе, малые числомъ и силою, гибли въ одиночной схваткѣ, и скоро опытный Наумъ понималъ, что товарищей убыло едва ли не на-половину.

— Скворцовъ!... шепнулъ онъ... падай скорѣй!... два слова... Скворцовъ упалъ; Синявинъ уже лежалъ подлѣ него.

— Надо убавить Шведовъ, сказалъ онъ, а то намъ несдобровать... одно средство — заманить ихъ въ палубу... и я сейчасъ выкину штуку.... и если она удастся, то смотри, не зывай!... люкъ!...

Съ послѣднимъ словомъ Синявинъ бросился къ убитому канониру, выхватилъ изъ рукъ его дымящійся фитиль, вздулъ его, и съ крикомъ: «Гибни, врагъ! молитесь, Русскіе!» бросился въ палубу, по направленію къ крюткамерѣ. Большая часть Шведовъ, какъ-бы понимая странное намѣреніе отчаяннаго моряка, съ воплемъ угрозъ и проклятій, бросились за Наумомъ въ палубу, давая и толкая другъ друга....

Скворцовъ не упустилъ счастливаго мгновенія, и тотчасъ заперъ люкъ, на которомъ оставшаяся горсть враговъ завязала упорный и ожесточенный бой, желая спасти и судно и товарищей; но подоспѣвшій Щепотьевъ и ободренные Русскіе въ нѣсколько минутъ окопчили дѣло штыками, очистивъ палубу отъ Шведовъ.

Въ то время, какъ на верху Преображенцы и моряки обнимали другъ друга, поздравляя съ побѣдою, Синявинъ успѣлъ въбѣжать въ капитанскую каюту, и, затворивъ за собою двери, приготовился къ оборонѣ.... Но обманутые поняли находчивость Русскаго моряка и, забывая въ эту мн-

нута о немъ, бросились къ люку.... однако нами успѣли уже придвинуть къ нему пушку....

Теперь бой смѣнился бранью побѣжденныхъ и насмѣшками побѣдителей: первые, стрѣляя въ отверстіе люка, грозили изломать его; послѣдніе, отвѣчая на угрозу остротами и хохотомъ, приглашали Шведовъ поблагодарить Синявина за молодецкую выдумку, общая перевѣшать ихъ, если они убьютъ его....

Но вдругъ, въ это мгновеніе на палубѣ раздался чей-то зловащій голосъ. «Богъ! непріятельскій богъ идетъ на насъ!» Громкимъ крикомъ восторга и выстрѣлами отвѣтили Шведы на эту новость.

Взвѣзъ эта не пролетѣла мимо слуха Синявина, и, затавѣвъ дыханіе, онъ сталъ прислушиваться къ распоряженіямъ Щепотьева.

Послѣдній не потерялся и, готовый на новую битву и смерть, отрядилъ къ люку шестерыхъ гренадеръ съ приказаніемъ колоть штыками и бить прикладомъ первую просунувшуюся руку или голову, отдавъ, въ то же время, пушки бота въ распоряженіе Дубасова.

Минута была рѣшительная.... Шведы ожили надеждою, и съ трепетнымъ сердцемъ ожидали своихъ избавителей. Русскіе встрѣтили Шведовъ — шведскимъ же чугуномъ.... и чрезъ полчаса непріятельскій богъ, съ рулемъ подбитымъ, мѣткими выстрѣлами съдаго бомбардира, оставилъ преслѣдованіе.... Ура! крикнулъ Скворцовъ, смѣняя раненаго рулевого.... Ура! повторили Русскіе... Ура! отозвался радостно Синявинъ изъ капитанской каюты Эсперна, заглушаемый ропотомъ побѣжденныхъ.

На разсвѣтъ восемнадцать израненныхъ Русскихъ*, окруженные тѣлами павшихъ товарищей и враговъ, совершивъ славное геройское дѣло, привели богъ и плѣнныхъ въ свой портъ.

В. САВИНОВЪ.

==

* Осталось нераненыхъ только 4 человека, а въ плѣнъ взято 23 чел. У Шведовъ убито 78, въ томъ числѣ 5 офицеровъ.

(Журн. П. В.)

ИМПРОВИЗИРОВАННЫЯ КАМЕЛИ

и

ЗАМѢЧАТЕЛЬНАЯ ПОЧИНКА ПАРОХОДА ВО ЛЬДУ.

Въ 1847 году, находясь при проводкѣ шкуны «Тарантула», состоявшей въ отрядѣ судовъ построенныхъ для Астраханскаго порта, во время слѣдованія Маринскою системою, я имѣлъ случай употреблять одно изъ постороннихъ средствъ, для провода судовъ по мелководью. Считая средство это — какъ по его простотѣ, такъ и по огромной пользѣ — достойнымъ вниманія, я рѣшился описать его, полагая, что оно пригодится всякому, кого обстоятельства поставятъ въ подобное моему положеніе.

Съ самаго начала плаванія по рѣкѣ Шекснѣ, отрядъ нашъ, проходя мелководья, безпрестанно касался грунта. Мы подавались весьма медленно и, наконецъ, были совершенно остановлены *Ниловецкими* порогами и каменными грядами: *Иванова Голова*. Въ началѣ ихъ лежитъ большое село, того же имени, жители котораго исключительно занимаются проводкою судовъ по теченію въ порогахъ, которые тянутся на 18 верстѣ съ промежутками равныхъ плесовъ. Эти-то лоцмана объявили, что въ Ниловецахъ воды всего одинъ аршинъ, и нѣтъ никакой возможности провести наши суда, сидѣвшія въ то время 5½ футъ. Выгрузя балластъ, провизію, запасный такелажъ и снявъ мачты, все-таки не достигли желаемого, и лоцмана рѣшительно отказались пуститься въ пороги.

Идея о камеляхъ заставила меня предложить начальнику отряда, поставить шкуны наши въ барки. Получивъ на то разрѣшеніе, я приступилъ къ дѣлу. Прежде всего слѣдовало приготовить барку; я приказалъ на всемъ протяженіи дна ея проделывать отверстія, легко и плотно затыкаемые пробками или

втулками. На форъ и ахтеръ-штевни прибить длинные шесты, которые, по совершенномъ затопленіи барки, могли бы показать настоящее ея положеніе на днѣ рѣки; потомъ подъ дно барки подвести два грунтова изъ перлиней, концы которыхъ взять за томбуй или на шлюпки, чтобы недопустить ихъ погрузиться вмѣстѣ съ баркою. Сдѣлавъ эти приготовленія, я отыскалъ мѣсто, гдѣ быстрота теченія отстранена выдавшимся берегомъ, и гдѣ глубина была достаточна для того, чтобы шкуна могла перейти черезъ бортъ затопленной барки. Поставя барку на это мѣсто, на два носовые и на два кормовые дрека, приступилъ къ погрузкѣ въ нее двухъ-пудового балласта, обыкновенно употребляемаго на нашихъ судахъ. (Кстати замѣчу, что въ случаѣ недостатка балласта, онъ съ избыткомъ можетъ быть замѣненъ булыжникомъ съ обонхъ береговъ рѣки). Раскладывая балластыны у бортовъ, къ каждой изъ нихъ привязывали штертъ, соответствующій глубинѣ рѣки; другой конецъ штерта привязывался къ буйку, полему или жерди, чтобы помощью ихъ можно было достать балластъ послѣ затопленія барки. Положивъ, такимъ образомъ, 450 балластинъ, открыли пробки: сначала вода стала быстро вливаться, потомъ, постепенно медленнѣе, такъ что наконецъ возвышеніе ея едва было замѣтно. Съ момента, когда пустили воду, до минуты, когда барка стала погружаться на дно, прошло 15 часовъ. Когда она совершенно затонула, тогда перетянулся я со шлюпою, всѣмъ лагомъ, черезъ бортъ барки, и, установя шкуну по створу жердей, прибитыхъ къ штевнямъ барки, принялъ со шлюпокъ концы грунтовъ; навилъ ихъ нѣсколькими шлагами на выдавшіяся оконечности бревенъ, положенныхъ на борту шкуны, позади фокъ и гротъ мачтъ; потомъ, вращая бревна эти помощью ганшпуговъ, выбралъ грунты въ-тугую. Затѣмъ, началъ выгружать или поднимать балластъ, продолжая натягивать грунты. Когда же бортъ барки показался надъ поверхностью воды, заткнули всѣ пробки и приступили къ различнымъ способамъ отливанія воды, держа грунты въ состо-

явно надрабленномъ состояніи. Въ то же время, ставили подутыи, упирая каждую однимъ концомъ въ *коланъ* барки, т. е. въ вертикальную кокору барочнаго шпангоута, а другимъ подъ планку, прибитую къ борту шкуны. Оконча эту работу, приступили къ настилкѣ помостовъ въ носовой и кормовой частяхъ барки, для удобнѣйшаго управленія потесями; устроили уключины для четырехъ потесей, и на каждой сторонѣ для 12 веселъ. Потеси, въ плаваніи такого рода, вещь необходимая; главная ихъ цѣль состоятъ въ томъ, чтобы барку, идущую въ тѣснотѣ между мелами или неправильно разбросанными камнями, заставить, вѣзмъ лагомъ, подаваться въ право или въ лѣво, потому что конструкция и длина этихъ судовъ не допускаютъ быстрыхъ и ловкихъ поворотовъ, въ особенности на вьющихся струяхъ теченія, между очевидными опасностями.

Результатомъ этой не совсемъ легкой работы было то : что шкуна, сидыная, по выгрузкѣ ея, на $4\frac{1}{2}$ фута, поднялась на $2\frac{3}{4}$ фута, т. е., сидя въ грузу 1 футъ 9 дюймовъ, приобрѣла возможность миновать всѣ пороги и каменистыя гряды рѣки Шексны, гдѣ воды было не болѣе одного аршина.

Войдя въ Волгу у Рыбинска, я было хотѣлъ вывести барку изъ-подъ шкуны, но Волжскіе лоцмана, по причинѣ всеобщаго тогда межководія, не брались вести черезъ розсыпи судно, сидящее въ грузу безъ малаго 8 четвертей, именно 4 фута $6\frac{1}{2}$ дюймовъ. По словамъ этихъ людей, посвятившихъ всю жизнь свою рѣчному плаванію, я не могъ снять шкуны съ *импровизированныхъ* моихъ *камелей* ранѣе того, какъ миную устье рѣки Камы, гдѣ Волга принимаетъ другой характеръ, течетъ въ узкомъ руслѣ, подъ высокимъ берегомъ, и имѣетъ значительную глубину. Но, въ 1847 году, даже и тутъ встрѣчались перекаты весьма мелкіе, такъ что нечего было и думать о снятіи шкуны съ барки ; словомъ, такого рода плаваніе продолжалось до Симбирска, куда мы благополучно прибыли въ ноябрь мѣсяцъ.

Такъ какъ подобная проводка судовъ тяжела и затрудни-

тельна, то командою одной шкуны рѣшительно нельзя было уравнаться : мы должны были употреблять людей со всего отряда, потому что на каждую потесь надобно по-крайней-мѣрѣ 10 человекъ. Изъ этого вышло то, что суда были проводимы не вдругъ, а по-очередно. По примѣру шкуны «Тарангула», проведена была за нею шкуна «Змѣя», окончившая эту операцію столь же успѣшно, какъ и ея предшественница.

Считаю также не лишнимъ помѣстить на страницахъ «Морскаго Сборника», довольно замѣчательное средство починки парохода въ подводной его части, въ зимнее время. Объ этомъ слышалъ я отъ самаго исполнителя этого дѣла, механика, служащаго на желѣзномъ пароходѣ, Волжской компаніи, «Геркулесъ», въ 450 силъ, сидящемъ въ грузу 2½ фута. На этомъ пароходѣ возвращался я изъ Астрахани, по окончаніи возможннаго на меня порученія, т. е. доставки туда шкуны «Тарангула.»

Вотъ разсказъ механика : Возвращаясь на зимовку въ Симбирскъ изъ верховыхъ губерній, безъ подчаловъ, т. е. безъ буксира, пароходъ ударился о камень и получилъ довольно значительную пробойну въ кормовой подводной части. Задѣлавъ наскоро поврежденіе, разумѣется, какъ позволяли обстоятельства, пароходъ продолжалъ путь.

Прибывъ на мѣсто зимовки, и, обождавъ, когда ледъ достигъ порядочной толстоты, механикъ приступилъ уже къ настоящему и совершенному исправленію. Для этого, противъ мѣста поврежденія, онъ началъ вырубать во льду путь подъ пароходъ. Смыривъ толстоту льда и глубину сдѣланнаго имъ отверстія, увидѣлъ, что углубиться болѣе нельзя, почему и прекратилъ работу, ожидая пособія отъ вліянія холода. Спустя нѣсколько дней, онъ, къ удовольствію своему, убѣдился, что дно оставленнаго имъ отверстія значительно утолщилось, такъ-

что онъ свободно снялъ слой льда на полъ-фута глубже. Продолжая такимъ образомъ выжидать и потомъ снимать часть ледяной поверхности съ основанія ледянаго корридора, онъ достигъ того, что въ водѣ образовался ледяной тоннель, въ которомъ онъ могъ, нисколько не затрудняясь, владѣть всеми необходимыми инструментами и, вскорѣ, съ блистательнымъ успѣхомъ окончилъ работу. Работу, для которой надо было, или ввести пароходъ въ докъ, или, за неимѣніемъ его, вытащить на берегъ: и то и другое сопряжено съ огромными издержками и съ значительною тратой времени.

ЛЕЙТЕНАНТЪ СИВЕРСЪ.

=

GLOSSAIRE NAUTIQUE, ЖАЛЪ.

Г. Жаль, одинъ изъ исторіографовъ французскаго флота (другой исторіографъ Геренъ), начальное воспитаніе получилъ въ Брестской морской школѣ; однако жъ, вопреки страстнаго желанія служить на морѣ, по какимъ-то обстоятельствамъ, долженъ былъ отказаться отъ этой «единственно-благородной и прекрасной» службы, и посвятилъ себя литературнымъ трудамъ. Между тѣмъ, еще въ школѣ (въ 1811 году), его сильно занимала исторія морскаго искусства — ни кѣмъ и донинѣ не разсказанная порядочно — и онъ тогда еще убѣдился, читая старинныя книги, что безъ предварительнаго объясненія всѣхъ морскихъ словъ, старыхъ и новыхъ, своихъ и чужеземныхъ, невозможно узнать этой исторіи: многія старинныя слова оставались совершенно необъяснимыми. «Сперва надо изучить языкъ, потомъ *корабль* (исторію корабля), и потомъ уже писать *исторію*», заключилъ онъ. Неоднократно возвращаясь къ своимъ любимымъ занятіямъ — исторіи морскаго искусства — съ 1827 года онъ занялся ими исключительно, и въ 1831, по приглашенію тогдашняго морскаго министра, адмирала Риньи,

принялъ на себя званіе морскаго историка. Изложивъ планъ предположенныхъ трудовъ, онъ получилъ средства сдѣлать путешествіе по Италіи, и въ теченіе пяти мѣсяцевъ 1834—1835 г., осмотрѣлъ библіотеки и архивы Тулона, Генуи, Милана, Венеціи, Флоренціи, Неаполя и Рима, и по возвращеніи, съ 1836 года, началъ издавать брошюрами свои чрезвычайно любопытныя изслѣдованія; въ 1840 г. появились два огромные тома этихъ изслѣдованій, подъ названіемъ «*Archéologie navale.*» — Потомъ онъ сдѣлалъ еще пѣздку въ Италію и Грецію, и между тѣмъ занимался главнѣйшимъ изъ предположенныхъ имъ трудовъ — всеобщимъ историческимъ морскимъ словаремъ, который теперь вышелъ (начать печатаніемъ 15 марта 1848 г., конченъ 25 мая 1850 г.), подъ заглавіемъ: «*Glossaire nautique, répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*», въ 4 д. листа мелкой печати, въ два столбца, въ 1591 стр., со множествомъ полнотипажныхъ рисунковъ, заключающій въ себя 25,310 словъ, болѣе нежели на *тридцати* языкахъ, древнихъ и новыхъ, европейскихъ и восточныхъ. Теперь Жаля около пятидесяти лѣтъ. Изъ предположеннаго, ему остается совершить еще самое главное — «Всеобщую исторію мореходства.» — «Суждено ли намъ совершить это? Достанетъ ли силъ? Болѣзнь или смерть не остановятъ ли насъ? — Будемъ надеяться....» говоритъ онъ, и, между тѣмъ, жалуется на недовѣрчивость къ нему правительства и морской публики, на недостатокъ средствъ, на зависть — повторяя эти жалобы даже въ текстъ (см. статью *Navire*, p. 1049) — и мы съ грустью видимъ, что при такихъ обстоятельствахъ и при такомъ настроеніи духа, не только настоящій трудъ, по признанію самаго автора, явился не столь совершеннымъ, какимъ онъ желалъ сдѣлать его, но что и для будущихъ трудовъ его, остается мало надеждъ....

Glossaire nautique Жаля имѣетъ двоякое значеніе: филологическое и историческое; первое — по собранію, сближенію и частію указанію корней морскихъ словъ почти всѣхъ народовъ; второе — по объясненію вышедшихъ изъ употребленія таковыхъ

же словъ, и многимъ историческимъ объясненіямъ. Разсмотримъ каждое изъ нихъ.

Собирая морскія слова всѣхъ народовъ, противопоставляя ихъ и указывая корни, авторъ имѣлъ въ виду представить исторію морскаго языка, имѣющаго, конечно, у всѣхъ народовъ, много общаго, какъ въ самыхъ словахъ, такъ и въ образахъ выраженій, вездѣ отличающагося сжатостію, красотою и силою, развивавшагося вмѣстѣ съ развитіемъ морскаго искусства, и потому характеризующаго самое это развитіе. Здѣсь только матеріалы для этой исторіи, изложеніе которой должно быть предоставлено будущимъ историкамъ. Между-тѣмъ, собранныя здѣсь морскія слова разныхъ народовъ, расположенныя въ алфавитномъ порядкѣ и объясненныя (на французскомъ языкѣ) общепонятно, служатъ и для непосредственныхъ справокъ, какъ въ обыкновенныхъ морскихъ словаряхъ — одна книга, заключающая въ себѣ болѣе тридцати словарей! — Полнота ихъ не одинакова, отъ неодинаковой приготовленности матеріаловъ: французскій словарь, разумѣется, самый полный; другіе заключаютъ все главное или все извѣстное, и между прочимъ русскій, вмѣщаетъ въ себѣ все, что было собрано Шишковымъ, Бутаковымъ и Рейфомъ (въ его общемъ русско-французскомъ словарѣ), такъ-что намъ остается только сожалѣть, что мы сами недостаточно разработали свою терминологію. Для нашего языка, авторъ еще пользовался свѣденіями г-на Штакельберга (который, будучи юнкеромъ, ходилъ кругомъ свѣта на транспортъ Америка, въ 1834 — 1836 г.), и при каждомъ словѣ показываетъ произношеніе его. Все это, разумѣется, не безъ ошибокъ, но къ крайнему нашему удивленію, ошибокъ противъ нашего языка — такъ зачастую коверкаемаго — очень не много, и то, частію, произошло отъ опісокъ или опечатокъ, на которыя такъ способны наши буквы. Есть, напримѣръ, *воевой строй*, вм. боевой строй; *натрутить*, вм. натрудить (неупотр.) мачту; *прохатъ*, вм. прокатъ; *треби*, вм. греби; *корабленикъ*, вм. корабельщикъ; *переломать*,

вм. переломъ; *гребечь*, *завозныя якорь*, *шабишъ*, *шкентель*, и пр. Въ некоторы ошибки авторъ былъ вовлеченъ нашими же словарями: такъ, согласно Шишкову, слову *прудъ* придано значеніе *avant-port* (у Шишкова, впрочемъ, *avant-port*), а *бригадиромъ* наименованъ носовой гребецъ, *шестовой*, хотя это названіе, употребляемое Французами, у насъ и неупотребительно; такъ, по недостатку объясненій въ нашихъ словаряхъ, *галера* поставлена синонимомъ *каторги*, а пропущенное у Шишкова слово *штурманъ*, подало поводъ думать, что въ концѣ прошлаго вѣка, оно замѣнилось у насъ *лодманомъ* и *кормчимъ*! Изъ тѣхъ же источниковъ почерпнуты слова вовсе у насъ неизвѣстныя: *истмъ* — перенесекъ, *чурбанъ* — основаніе кормы (*agrasse*), и пр. Есть некоторы излишества и неловкости въ разъясненіи корней, объясняющихся очень просто (см. *гузе*, *крамболъ*, *разнива*, *рангоутъ* и пр.); есть слова вовсе не морскія, напр.: *крестить*, *крещеніе*, *пятиться*, *поселенецъ*, *обръзъ*, и пр. — частію вошедшія, по соответствію съ подобными имъ, но употребляемыми въ особенномъ смыслѣ на морѣ, французскими (напр. *variéte*); наконецъ, иногда встрѣчаются не совсѣмъ вѣрныя объясненія, какъ напр. «стоятъ на двѣ вахты» — *être debout pendant deux quarts*. Но все это попадаетъ рѣдко, все это исключенія; цѣлое, повторяемъ, удивительно хорошо. — Жаль воспользовался для своего глоссера всеми извѣстными словарями, старинными и новыми, и сверхъ того, многое собралъ лично и получилъ отъ своихъ знакомыхъ: такъ, кромѣ содѣйствія г. Штакельберга по русскому языку, и кромѣ значительнаго собранія старинныхъ словъ въ морскихъ автописяхъ, онъ лично собралъ — слова: мѣстныхъ французскія (въ Британіи и Нормандіи), новогреческія, илирійскія, далматскія, турецкія и разныхъ мѣстъ итальянскія; получилъ собранія словъ: итальянскихъ — отъ капитана Персано, корсиканскихъ — отъ капитана Бельёля, алжирскихъ отъ капитана Пуэй, индійскихъ отъ капитана Кампаньяка, и проч. Изъ предшествовавшихъ многоязычныхъ словарей, можно указать только

на одинъ, Рёдингга (1794—1798 г.), на девяти европейскиѣхъ языкахъ, съ рисунками и объясненіями на нѣмецкомъ языкѣ; нѣсколько полиглотовъ, изданныхъ въ послѣднее время; вообще кратки, отчасти небрежны, и потому не имѣютъ большого значенія*. Замѣтимъ еще, что расположеніе словъ всѣхъ языковъ по одному алфавиту у Жаля, сдѣлано очень удобно, и при такомъ множествѣ вошедшихъ въ этотъ глоссерь языковъ, не могло быть иначе сдѣлано. — Переходимъ къ историческому значенію этого словаря.

Приведемъ напередъ мысли Жаля объ исторіи морскаго искусства, прекрасно изложенныя имъ въ рапортъ морскому министру, въ 1831 году. (Напечат. въ предисловіи къ «Archéologie navale»):

«Чтобы изобразить исторію мореходства, надо возсоздать знаменитыхъ моряковъ прошлаго времени, рассказать событія, обрисовать нравы и, наконецъ, представить корабль — эту прекрасную и смѣлую машину — во всей постепенности его развитія, со всѣми его совершенствованіями, въ которыхъ такъ ярко отражается человѣческій геній.

«Исторія мореходства не можетъ быть написана, какъ пишутся общія исторіи. Последнія, до нѣкоторой степени, могутъ обходиться безъ подробностей: эти обширныя картины поражаютъ главными чертами ихъ. Здѣсь иное: здѣсь во всемъ подробности техническія — въ битвахъ, крушеніяхъ, совершенствованіяхъ, въ отношеніяхъ мореходства къ обществу — вездѣ на первомъ планѣ корабль. А что мы знаемъ о кораблѣ прошедшихъ вѣковъ? О *драккарахъ* и *спеккарахъ* Нормановъ, выплывавшихъ изъ за-моря въ рѣки Франціи, въ девятомъ вѣкѣ? О *нѣвахъ* и *селандрахъ*, перевозившихъ крестоносцевъ въ Святую землю? О быстрыхъ *галіяхъ* всѣхъ экспедицій среднихъ вѣковъ? О *гиссьерахъ*, слѣдовавшихъ за флотами съ ратными конями? О *каравеллахъ*, перенесшихъ Колумба въ Новый

* Мы даемъ объ нихъ отчетъ въ Библиографіи.

Пр. Ред.

свѣтъ? О *галъсахъ* и *фрегатахъ* шестнадцатаго вѣка, даже — это было почти на нашихъ глазахъ — о *корветтѣ* времени Людовика XIV? — И между тѣмъ, не зная этого корабля, какъ мы поймемъ рассказы о битвахъ и путешествіяхъ, совершенныхъ на немъ? Какъ оцѣнимъ отвагу моряка, не зная средствъ его? Смѣлости ли предпріятія должны удивляться въ плаваніи Египтянъ кругомъ Африки, если суда ихъ были утлые челны, или совершенству ихъ морскаго искусства, если судостроеніе ихъ было на высшей степени развитія? Чтò мы поймемъ, безъ познанія корабля, въ хроникахъ, законахъ, доворахъ, въ описаніяхъ битвъ и путешествій среднихъ вѣковъ?...

«Ни одинъ изъ историковъ мореходства, ни Англичанинъ Барчетъ (*A complet history*, 1720 г.), ни Французъ Боасмеле (*Histoire generale*, 1744 г.) не обращалъ даже малѣйшаго вниманія на самое искусство мореплаванія. Имъ не было дѣла до судовъ, на которыхъ совершались описываемыя ими событія. Потому, въ ихъ утомительныхъ разсказахъ, вы видите все одну и ту же картину; всѣ путешествія и всѣ битвы, подъ ихъ перомъ, схожи между собою. — Пора перестать писать такія исторіи; пора раскрыть наконецъ, чтò такое былъ корабль минувшихъ временъ, донынѣ невѣдомый намъ; пора поставить изученіе морской исторіи на ту же степень, на какой теперь находится изученіе гражданской и военной исторій.

«Прежде нежели начнемъ писать исторію мореходства, я полагаю необходимымъ серьезно изучить кораблестроеніе всѣхъ вѣковъ; тогда только будутъ понятны и интересны разсказы о событіяхъ.»

Все это очень справедливо; но надобно прибавить, что сущность развитія морскаго искусства не ограничивается однимъ развитіемъ кораблестроенія; остается еще кораблевожденіе — навигаціонныя и астрономическія средства вожденія корабля — которое столько же, или еще болѣе важно въ исторіи развитія морскаго искусства, и которое столько же, или еще менѣе извѣстно. Соглашаясь въ вышесказанномъ съ Жалемъ о неизвѣст-

ности прежнихъ судовъ, можемъ и мы спросить: что извѣстно намъ о средствахъ кораблевожденія Египтянъ, Финикянъ, Римлянъ? Что знаемъ о времени введенія компаса, морскихъ картъ, лага, разнообразныхъ астрономическихъ инструментовъ? Зная приблизительно годы изобрѣтенія ихъ, можемъ ли опредѣлять время, когда они входили во всеобщее употребленіе? И въ какомъ видѣ были они въ началъ? Когда, и какъ усовершенствовались? (Съ нетерпѣніемъ ожидаемъ слѣдующихъ частей Гумбольтова *Examen critique*, въ которыя должна войти морская астрономія XV и XVI вѣковъ).

Согласно вышеприведенному начертанію исторіи морскаго искусства, посвятивъ преимущественно кораблестроенію *Archéologie navale*, Жаль тому же предмету преимущественно посвятилъ и историческое отдѣленіе настоящаго труда. Лучшія и полнѣйшія статьи Глоссера: *ancre* — якорь (8 столбцевъ), *argiére* — корма (7 ст.), *avant* — носъ (5 ст.), *barre* — румпель (8 ст.), *flotte* — флотъ (4 ст.), *galère* — галера (22 ст.), *navire* — судно (26 ст.), *trihphis* — трирема (5 ст.), *vaisseau* — корабль (12 ст.), *voile* — парусъ (9 ст.); также *biremis*, *brulot*, *bucentavre*, *caravella*, *carraque*, *frégate*, *galione*, *gondole*, *hube*, *nef*, *pinas*, *sabord*, *vaso*, и др. — все по кораблестроенію; за ними слѣдуютъ нѣсколько обширныхъ и чрезвычайно интересныхъ статей, посвященныхъ правамъ и обычаямъ моряковъ: *baptême* — крещеніе (2 ст.), *superstitions des gens de mer* — предрасудки моряковъ (8 ст.), *uniforme* — мундиръ (9 ст.), *discipline* — дисциплина (6 ст. — въ дополненіи), *cale*, *costume de matelots*, *officier*, *pavillon*, *salut*, *trompette*, *volontaire*, и др.; гораздо слабѣе и короче статьи, относящіяся до кораблевожденія: *arbalette* — градинтокъ, *boussole* — компасъ, *carte marine* — морская карта, *déclinaison* — склоненіе, *logg* — лагъ, и др. Тутъ есть даже пропуски нѣкоторыхъ старинныхъ инструментовъ, напр. астрономическое кольцо (*anneau*), *ноктурлябии* (*nocturnale*.) Сверхъ того, позднѣйшее мореходство съ XVIII столѣтія вообще мало обращало вниманія автора; при статьяхъ: *baromètre* —

барометръ, *doublage* — обшивка, *phares* — маяки, *signaux* — сигналы, и др., онъ не дѣлаетъ никакихъ историческихъ примечаній; *hypo-mètre*, *sextant*, *cercle à reflexion* даже не упомянуты. — По всему этому мы въ правѣ, кажется, заключить, что настоящее сочиненіе Жаля ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть названо энциклопедіею исторіи морскаго искусства; но что оно есть собраніе любопытныхъ археологическихъ статей, преимущественно по кораблестроенію; болѣе объясненіе, теперь неупотребительныхъ, темныхъ для насъ словъ, нежели изложеніе исторіи предметовъ. — Въ этомъ послѣднемъ отношеніи, настоящий трудъ чрезвычайно важенъ; имъ открывается доступъ къ стариннымъ источникамъ почти всѣхъ языковъ, особенно латинскаго корня. Мы сами имѣли случай воспользоваться имъ для уразумѣнія некоторыхъ забытыхъ у насъ словъ, преимущественно галерныхъ терминовъ. Хотя эти слова и не вошли въ глоссаръ въ ихъ русскомъ правописаніи — потому что не находятся въ нашихъ словаряхъ — но, съ небольшимъ терпѣніемъ, можно было отыскать ихъ подъ соответствующими имъ иностранными; наприм.: *арципулы* — *orga-di-porpa*, итал.; *кареванты* — *cargue d'avant*, француз.; *карнали* — *coronella*, итал., и т. д. Мы желали бы даже, чтобы одними этими объясненіями и ограничивался глоссаръ, не зарывая, очень интересныхъ иногда историческихъ изслѣдованій, въ трудно доступныя формы словаря, не раздробляя ихъ, по необходимости, на множество повсюду разбросанныхъ статей, одна къ другой отсылающихъ, и наконецъ, не стѣсняясь развитіемъ ихъ. Форма словаря — съ нами многіе согласятся въ этомъ — самая неудобная форма для науки, и особенно для исторіи; подъ нею многое скрывается отъ глазъ, въ ней всегда надобно *отыскивать*... Словарь — книга справочная. Мы желали бы видѣть новыя изслѣдованія Жаля въ той же формѣ, въ какой онъ представилъ свои прежнія изслѣдованія — отдельными трактатами о разныхъ предметахъ, и не желали бы видѣть часто встрѣчаемаго повторенія того, что уже было сказано подъ другою

формы; алфавитный указатель, подобный приложенному къ *Agénologie navale* очень хорошо послужилъ бы замѣною историческаго словаря; пожалуй, его можно пополючить словами, почему-либо не вошедшими въ самый текстъ. — Прибавить и то еще, что словарь какой либо науки предполагаетъ уже довольно значительное ея развитіе, установившіяся на нее взгляды, опредѣлившіяся формы, разработанность въ цѣломъ и частностяхъ. А въ такомъ ли состояніи исторія морскаго искусства? — Даже по кораблестроенію — главный предметъ автора — многое ли сдѣлано? Судостроеніе древнихъ, хотя надъ этимъ предметомъ трудился очень многіе, особенно въ прошломъ и позапрошломъ вѣкахъ, не разъяснено вовсе: ярусныя суда (бѣремы, триремы, и пр.) остаются по прежнему загадочными. Исслѣдованія самаго Жюля касаются только среднихъ вѣковъ, и во многомъ еще недостаточны: онъ изслѣдовалъ только итальянскія архивы, и то не все, и то поверхностно, какъ онъ самъ сознается въ этомъ, жалуясь на недостатокъ средствъ и времени; архивы Испаніи и Португаліи, надо полагать, самыя интереснѣйшія, не разработаны; Голландіи и Англіи тоже. Для архитектуры позднѣйшихъ вѣковъ мы имѣемъ только сочиненіе Чарнека, написанное, впрочемъ, безъ критики, безъ указанія источниковъ. Это по кораблестроенію; а что по кораблевожденію разработано?

Строгой системы въ выборъ, объясненія и развитія словъ, разумѣется, нельзя и требовать отъ словаря: одинъ предметъ извѣстенъ болѣе, другой менѣе, одинъ важнѣе въ глазахъ автора, чѣмъ другой; мы замѣтили въ глоссерѣ Жюля иногда безъ нужды приводимые тексты, для объясненія хорошо извѣстнаго слова, какъ напр. при русскихъ словахъ: гардемаринъ, мичманъ, лейтенантъ, выписки изъ морскаго устава Петра Великаго (извѣстнаго автору по рукописному переводу, хранящемуся въ Парижской морской библіотекѣ); замѣтили ссылки на другія сочиненія; тамъ, гдѣ требовалось объясненіе непосредственное, напр. *cable* — канатъ, *jonque* — джонка

и др.; еще желали бы видѣть переводы приводимыхъ текстовъ съ разныхъ языковъ, но авторъ рѣшительно отказался отъ этого, опасаясь значительно увеличить объемъ его книги, и то уже очень объемистой. Жаль посвящаетъ свое сочиненіе: «Морякамъ, не чуждымъ исторической наукѣ; ученымъ, занимающимся морскимъ искусствомъ (de marine).» — Искренно желаемъ автору найти многихъ людей, принимающихъ къ сердцу такъ добросовѣстно имъ разрабатываемый предметъ; но къ сожалѣнію, не можемъ обещать ему очень радушнаго приѣма въ Россіи. Филологическая часть словаря по русскому языку, при всей тщательности и полнотѣ обработки ея, для насъ недостаточна; намъ надо самимъ и серьезно заняться этимъ: собрать всѣ слова и объяснить корни ихъ, показать, что есть своего и что чужаго, что живо и что умерло. Исторія развитія морскаго искусства, до той поры, когда мы приняли его, имѣетъ для насъ большой интересъ, но только въ цѣломъ, въ общности, а не въ подробностяхъ и отрывкахъ; разрабатывать ее у себя мы и не захотимъ и не сможемъ потому-что, источники ея не у насъ, языки этихъ источниковъ чужды нашего языка, разумнѣе духа ихъ невозможно намъ, да и широко еще поле своихъ работъ!...

А.А. СК.

=

БИБЛІОГРАФІЯ.

I.

Многоязычные морскіе словари.

Моряки чаще и болѣе другихъ находятся въ сношеніяхъ съ иностранцами. Посѣщая берега разныхъ государствъ, мореплаватель долженъ знать разные языки, или, по крайней мѣрѣ,

объясняться на нихъ столько, чтобы удовлетворить необходимымъ своимъ потребностямъ. Лоцманъ есть первое лицо, съ которымъ приходится объясняться моряку, подходя къ иностранному порту. Иногда, еще ранѣе лоцмана, встрѣчаешь рыбаковъ, и если это въ туманную погоду, то такая встрѣча можетъ быть очень полезна, умѣя переговорить. Потомъ карантинные чиновники, брантвахта, гавенмейстеры и портовые, таможня; далѣе полиція и почта, иногда медикъ и священникъ, и всегда—рабочіе люди и продавцы. Всѣ эти власти и учрежденія находятся въ портахъ благоустроенныхъ, гдѣ мореплавателъ обезпеченъ въ сношеніяхъ своихъ агентомъ или консуломъ; но тамъ, гдѣ сихъ послѣднихъ нѣтъ, или вообще гдѣ мореплавателъ предоставленъ болѣе самому себѣ, особенно въ такихъ случаяхъ, когда ненадежно положиться на переводчика или фактора, — словарь является хорошимъ пособіемъ моряку.

Если капитану некогда справляться съ словаремъ самому, то исполнить это можетъ кто либо другой на суднѣ. А при исправленіяхъ и другихъ работахъ, при производствѣ суда или слѣдствія, также при разборѣ счетовъ, часто приходится знать термины, которые еще болѣе необходимы при развѣдываніи о фарватерѣ, ведущемъ къ порту, какъ и о самомъ портѣ. Все это говорится только о *береговыхъ* сношеніяхъ моряка; а при встрѣчѣ его въ морѣ съ собратами по отважному ремеслу, когда черезъ переговоры можетъ онъ повѣрить свое мѣсто, опросить о видномъ, передать какое либо извѣстіе, просить о пособіи и въ другихъ подобныхъ случаяхъ — до введенія универсальныхъ морскихъ сигналовъ — съ пользою будутъ служить морскіе полиглоты. Теперь вновь вышло ихъ два: Французскій, соч. Жалъ, и Нѣмецкій, соч. Бобрива; при этомъ намѣрены мы перечислить извѣстнѣйшія сочиненія этого рода. [Вотъ они, въ хронологическомъ порядкѣ ихъ печатанія:

1) *Allgemeines Woerterbuch der Marine in allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen*

gem von Johann Hinrich Rödning. Mit Kupfern. Hamburg, 1794—1798.

Общій Морской Словарь, на всѣхъ Европейскихъ морскихъ языкахъ, съ подробными объясненіями, Іоанна Генриха Рединга. Съ гравюрами. Гамбургъ, 1794 — 1798. Въ 4 долю листа, IV тома.

Подробное объясненіе терминовъ сдѣлано на нѣмецкомъ языкѣ, съ переводомъ ихъ на голландскій, датскій, шведскій, англійскій, французскій, итальянскій, испанскій и португальскій.

Въ первомъ томѣ, въ 936 страницъ *, помѣщены термины отъ А до К включительно; во второмъ, въ 948 стран., отъ L до Z включительно. Въ третьемъ томѣ заключаются указатели (*Index*) или отдѣльные словари упомянутыхъ восьми языковъ, съ переводомъ на нѣмецкій. Нумерація страницъ каждаго изъ этихъ указателей начинается снова; общая сумма ихъ съ прибавленіями, въ концѣ книги помѣщенными, занимаетъ 1272 страницы. Въ четвертомъ томѣ — чертежи и фигуры, числомъ 796, на 115 листахъ.

Объемы томовъ показываютъ отчасти и полноту изложенія предметовъ. Кромѣ вышесказаннаго, у Рединга помѣщены также названія генуезскія, неаполитанскія и венеціянскія, когда онѣ разнствуютъ отъ итальянскаго. Русскія морскія слова не помѣщены, по недостатку матеріаловъ. Древнія латинскія и греческія слова находятся въ общемъ алфавитѣ съ нѣмецкими и объяснены только на этомъ языкѣ.

Сочиненіе Рединга, кромѣ достоинства хорошаго и полнаго морскаго словаря, имѣетъ въ морской литературѣ другую важность: къ первому тому его приложено особое сочиненіе о всеобщей

* Словарь Рединга напечатанъ въ четвертую долю листа и въ два столбца; нумерація страницъ сдѣлана по столбцамъ, такъ что число страницъ соответствуетъ формату осьмушки.

Морской литературы, подъ заглавіемъ *Allgemeine literatur der Marine*. Гамбургъ, 1793 года, 288 номерованныхъ столбцовъ (или 144 страницы), въ 4-ю д. л. Это списокъ морскихъ сочиненій на разныхъ Европейскихъ языкахъ, въ хронологическомъ порядкѣ, начиная съ 1484 года; при большей части книгъ находятся краткія библиографическія замѣчанія. Послѣ книгъ, отдѣльно изданныхъ, показаны статьи до мореплаванія относящіяся и помѣщенные въ мемуарахъ и другихъ изданіяхъ того времени, опубликованныхъ отъ академій и разныхъ учебныхъ обществъ.

Такое сочиненіе есть драгоценнѣйшій матеріалъ для исторіи морской литературы, за три столѣтія, начиная съ исхода XV. Но кто будетъ писать объ этомъ предметѣ и за текущее столѣтіе, тому сочиненіе Рединга послужитъ вѣрнымъ отпечатавшимся пунктомъ. Русскихъ морскихъ книгъ тутъ нѣтъ, конечно по той же причинѣ, почему нѣтъ и терминовъ; но есть книги очень интересныя для русскихъ и особенно для русскихъ моряковъ — это первый морской уставъ нашъ. Онъ означенъ у Рединга подъ 1720 годомъ, на голландскомъ языкѣ, съ заглавіемъ: *Peters I. Czaaren van Russland Zee Reglement en signalen, Russisch en Nederduitsch. II Deele*.

Въ концѣ разсматриваемой исторіи морской литературы, помѣщенъ списокъ авторовъ въ ней упомянутыхъ, и потомъ списокъ ихъ статей по предметамъ. Все это чрезвычайно облегчаетъ читателя, и не разъ должно благодарить трудолюбиваго автора. Свѣдѣнія о морской литературѣ Рединга пополнены по 1797 г. включительно, и пополненія эти приложены къ концу третьяго тома.

2) *Трехъязычный Морской Словарь**, и проч. Собралъ и объяснилъ флота капитанъ Александръ Шишковъ. 1795. Въ 4-ю долю листа. Сочиненіе это слишкомъ извѣстно морскимъ офи-

* Продается у Ратькова по 70 к. с. за экземпляръ.

перамъ нашимъ , чтобы объ немъ распространяться , не какъ это единственный Русскій морской полиглотъ , то онъ для насъ интереснѣе всѣхъ и потому скажемъ объ немъ хоть кратко. Авторъ въ предувѣдомленіи своемъ краснорѣчиво изобразилъ обширный кругъ необходимыхъ знаній моряка и тѣсный кругъ его средствъ къ тому (припомнимъ , что это писано было за 55 лѣтъ). Ограничивъ послѣдній сочиненіями иностранными , авторъ окончательно выставляетъ пользу словаря своего , который раздѣлилъ на три части :

Ч. 1	Англійскія морскія слова на Русской яз.	84 стр.
— 2	Французскія — — — — —	169 —
— 3	Русскія , на Англ. и Франц. языки. . .	41 —

Объясненій морскихъ терминовъ тутъ нѣтъ. А. С. Шинковъ относитъ это къ полнѣйшему морскому словарю , или , лучше сказать , къ морской энциклопедіи , составленіемъ которой занимался онъ много лѣтъ , и , въ 1830 году , трудъ свой принесть въ даръ бывшему морскому ученому комитету. Симвъ послѣднимъ изданы три части этого словаря : по кораблестроенію , по наукамъ до мореплаванія относящимся , и по артиллеріи ; словари же по вооруженію и по кораблевожденію остались не изданными.

Здѣсь должно сказать , что въ сочиненіи Глотова : *Изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля* , есть много морскихъ терминовъ нашихъ съ переводомъ ихъ на французскій и англійскій языки. А на страницъ 334 , въ этой книгѣ , авторъ говоритъ о морскомъ полиглотѣ своемъ на десяти языкахъ , почти уже оконченномъ ; но вотъ прошло 35 лѣтъ и онъ не явился. Еще есть у насъ *Словарь морскихъ словъ и рѣченій , съ англійскаго на французскій и русскій языки*. Составилъ Александръ Бутаковъ. С.-Петербургъ , 1837 года. Но это не полиглотъ , а полезный лексиконъ для морскихъ переводовъ съ англійскаго , и жаль , что автору не удалось исполнить своего желанія составленіемъ еще двухъ морскихъ словарей съ французскаго и русскаго языковъ

3) *A marine pocket-dictionary, etc., etc., etc., by Henry Newman*. Sec. edit. London, 1800.

Карманный морской словарь на испанскомъ, португальскомъ, итальянскомъ и нѣмецкомъ языкахъ, съ англійско-французскимъ и французско-англійскимъ указателями. Второе изд. Лондонъ, 1800.

Вотъ истинно карманный словарь (а не такой, напримѣръ, какъ наши карманные лексиконы, Ольдекопа и Рейфа, для которыхъ надобно имѣть *порядочный карманъ*), въ одной книжкѣ, формата малой осьмушки, сжато 47 печатныхъ листовъ убористой, но не убійственной для глазъ, и очень четкой печати, въ два столбца. Для практическаго, подручнаго употребленія моряка, это лучший словарь. Онъ при самомъ короткомъ объясненіи терминовъ заключаетъ взаимныя переводы ихъ на шести упомянутыхъ языкахъ; а для уменьшенія объема книги, вмѣсто повторенія словъ, употреблены цифры или нумера, однажды поставленныя при каждомъ словѣ (которому и служатъ онъ какъ *позывнымъ сигналамъ*). По нимъ видно, что итальянскихъ терминовъ въ этомъ словарѣ 1731, испанскихъ—1759, португальскихъ—1684, нѣмецкихъ—1650, англійскихъ—1551. Французскихъ не означено, ибо они составляютъ послѣдній словарь, въ которомъ только ссылки на англійскій, а изъ него уже на четыре прочіе языка. Такая система расположенія терминовъ для словаря краткаго, едва ли не самая удобная.

4) *Répertoire polyglotte de la Marine, à l'usage des navigateurs et des armateurs. Par le Comte O'Hier de Grandpré, capitaine de vaisseau*. Paris, 1829.

Многоязычный морской реестръ или перечень, для употребленія мореплавателей и арматоровъ. Соч. графа О—Иеръ де Гранпре, капитана корабля. Парижъ, 1829. Двѣ части, въ 8-ю долю листа; въ первой IV и 748 страницъ, во второй — 575; заняты французскимъ морскимъ словаремъ, съ объясненіемъ 4,189 терминовъ и съ переводомъ ихъ на англій-

снѣй, испанскій, нѣмецкій, итальянскій и португальскій языки. Статьи по навигаціи, морской астрономіи, физикѣ и механикѣ, особенно подробны и достойны вниманія. При второй частѣ приложены краткіе словари съ каждаго изъ этихъ языковъ на французскій, что занимаетъ особо 144 страницы. Авторъ сожалѣть (а мы еще болѣе), что въ короткое пребываніе въ Россіи не успѣлъ онъ собрать нашу номенклатуру, говоря, что со временемъ, быть можетъ, онъ это исполнитъ; но прошло ужъ 20 лѣтъ и объ исполненіи не слышно. Фигуръ при словарѣ этомъ нѣтъ.

5) *Nautical and Commercial pocket dictionary and dialogue book for navigators, merchants, and travellers, in eight languages, etc., etc. By C. Henckel and W. F. Born. Aberdeen, 1840.*

Морской и коммерческій карманной словарь и разговорная книга для моряковъ, купцовъ и путешественниковъ, на осьми языкахъ. Сочиненіе гг. Генкеля, датскаго лейтенанта, и Борна, датскаго купеческаго капитана. Эбердинъ, 1840 года, 188 страницъ. Книжка эта раздѣлена на 14 главъ, изъ коихъ первыя 12 заключаютъ разныя слова и разговоры, наиболее необходимые въ сношеніяхъ мореходцевъ, на англійскомъ, французскомъ, датскомъ и норвежскомъ, нѣмецкомъ, шведскомъ, голландскомъ, испанскомъ и итальянскомъ языкахъ. Но для отысканія того предмета, который понадобится, нуженъ порядочный навыкъ, ибо система расположенія предметовъ не азбучная (понистинъ самая легкая и скорая для приисканія), но какая-то особенная, по матеріямъ или предметамъ, безъ означенія ихъ однакожъ въ оглавленіи, котораго при книгѣ этой нѣтъ. Въ томъ экземплярѣ ея, который у насъ въ рукахъ, нѣтъ предисловія, а также и карты флаговъ всѣхъ націй, что должно бы быть въ полномъ сочиненіи, какъ видно по заглавію и по тексту. Глава XIII объясняетъ на всѣхъ осьми языкахъ, какъ употреблять эту книжку вмѣсто сигнальной, для переговоровъ съ

моряками разныхъ націй, при чемъ пишутся мѣломъ на особой черной доскѣ, или просто на глухомъ люкѣ, нумера соответствующихъ показаннымъ въ книгѣ, гдѣ ихъ 764 номера. Сигналы эти довольно полны, заключаютъ по крайней мѣрѣ все необходимое, очень прѣсты и удобопонятны. Конечно можно ихъ употреблять только тогда, когда на обѣихъ переговаривающихъ судахъ есть книга сочиненія Генкеля. Почему № 1 въ ней и заключаетъ вопросъ: имѣете ли вы руководство Генкеля и Борна? Отвѣтъ да подъ № 164; нѣтъ № 165, и т. д. можно продолжать переговоры. Молчаніе на первый вопросъ будетъ знакомъ неимѣнія книги или нежеланія вступить въ переговоры; последнее, къ удивленію, иногда случается у моряковъ. — Глава XIV и послѣдняя содержатъ списокъ главнѣйшихъ товаровъ и разныхъ коммерческихъ предметовъ на одиннадцати языкахъ: къ восьми предъидущимъ прибавлены португальскій, русскій и греческій. Списокъ этотъ заключаетъ 277 статей, расположенныхъ по порядку англійскаго алфавита, следовательно и служить можетъ онъ съ пользою только знающимъ этотъ языкъ. Наши названія, какъ и греческія, написаны латинскими буквами, отъ чего русскому моряку не легче. Но при всемъ этомъ, разсматриваемая книжка можетъ быть не бесполезна морякамъ нашимъ, ибо въ экипажѣ каждаго судна всегда найдется хоть одинъ, кто можетъ разобрать эту грамоту. Вообще очень желательно, чтобы такъ сказать, эти популярныя, морскія книжки входили въ общее употребленіе между моряками всѣхъ націй.

При этомъ нельзя не вспомнить общихъ морскихъ сигналовъ датскаго капитана Роде и англійскаго капитана Марріета, которые достойны вниманія.

6) *Polyglossarium Nauticum*. Морской многоязычникъ. Громкое заглавіе для морскаго словаря на десяти языкахъ: датскомъ, нѣмецкомъ, англійскомъ, испанскомъ, французскомъ, голландскомъ, итальянскомъ, португальскомъ, русскомъ и швед-

скомъ. Все это занимаетъ 121 страницу въ полъ-листа; къ тому на девяти полулистахъ гравированные чертежи и фигуры, а на трехъ литографированные рисунки флаговъ. Книга эта прислана сюда въ 1847 году изъ Гамбурга, гдѣ она и напечатана, но безъ означенія года. Авторъ — ганноверской службы полковникъ Мюллеръ — въ предисловіи своемъ, на десяти языкахъ, говоритъ, что книга его «содержитъ въ себѣ названія всѣхъ частей и родовъ кораблей и судовъ» на упомянутыхъ языкахъ. Она далеко не содержитъ *всѣхъ* морскихъ названій, а есть просто краткій морской словарь на этихъ языкахъ. — Греческаго языка авторъ не включилъ, какъ онъ говоритъ, потому, что морскіе термины ихъ много сходствуютъ съ итальянскими (?), общеупотребительными въ Средиземномъ морѣ. Русскіе термины объяснены у него для выговора общими латинскими буквами.

Вообще термины у Мюллера приведены безъ всякихъ толкованій и помѣщены не въ алфавитномъ порядкѣ, но расположены по чертежамъ и фигурамъ, что занимаетъ 32 страницы. Потомъ приведены названія разнаго рода судовъ и размѣренія ихъ (стр. 33 — 35), за тѣмъ названія флаговъ (стр. 36), и наконецъ остальные двѣ трети книги заняты алфавитными словарями тѣхъ же десяти языковъ, съ указаніемъ противу терминовъ только на фигуры, по которымъ и должно добираться до названія этихъ терминовъ на другихъ языкахъ. Этотъ способъ хорошо знакомитъ съ чертежами; но для отысканія словъ медленъ, и тѣмъ болѣе не удобенъ, что книга Мюллера имѣетъ форматъ большихъ лежащихъ нотъ и когда развернуть, то занимаетъ почти три фута въ длину. Въ концѣ книги до 500 изображеній флаговъ всѣхъ націй, начиная Россійскимъ штандартомъ и кончая флагомъ Кохинхинскимъ.

7) *The Mariner's friend or Polyglot indispensable, and technical dictionary etc., etc., etc., by K. P. Ter Reehorst. Kampen, 1849.*

Другъ моряковъ или необходимый полиглотъ и техническій словарь, содержащій болѣе 4500 терминовъ морскихъ, пароходныхъ, кораблестроительныхъ, и разныхъ коммерческихъ и учебныхъ выраженій на десяти языкахъ: англійскомъ, голландскомъ, нѣмецкомъ, датскомъ, шведскомъ, французскомъ, итальянскомъ, португальскомъ и русскомъ. Сочиненіе К. П. Теръ Ригорста. Кемпень, 1849.

Г. Ригорстъ начинаетъ книгу своею автобіографіею еще на заглавномъ листкѣ, говоря, что онъ родился въ Бербисъ, въ Британской Гвіанѣ, а теперь (1848) занимаетъ мѣсто присяжнаго переводчика въ Амстердамъ и профессора Королевской гимназіи въ Кемпень. Въ другомъ мѣстѣ онъ это распространяетъ, но для насъ весьма довольно и этого. Предисловіе, слишкомъ напыщенное, вмѣстѣ съ замѣчаніями о произношеніи каждаго изъ десяти языковъ, занимаютъ XVIII страницъ. Затѣмъ слѣдуетъ самый морской словарь на англійскомъ языкѣ, съ переводомъ на прочія девять языковъ, что помѣщено на 203 страницахъ, формата обращенной или лежащей осьмушки, и наконецъ алфавитъ голландскихъ морскихъ словъ на XLI страницъ, съ указаніемъ на англійскій. Такіе частные алфавиты авторъ хотѣлъ издавать послѣдовательно и быть можетъ они уже готовы. Если вышелъ указатель русскій, то разсматриваемый словарь будетъ намъ полезенъ, хотя русская терминологія преисполнена ошибокъ. Надо сказать, что авторъ оговаривается трудностію достать русскую печать въ Голландіи, гдѣ при Петрѣ Великомъ напечатаны были Священное писаніе и морской уставъ, на русскомъ и голландскомъ языкахъ. Первая изъ этихъ книгъ, при перевозѣ ее моремъ, потонула при крушеніи судна, а вторая существуетъ еще, но уже какъ библіографическая рѣдкость. Ригорстъ пользовался словаремъ Бутакова, исказивъ только его термины при печатаніи. Кромѣ того видно что была у него въ рукахъ исторія Петра Великаго, сочиненіе Николая Полеваго, почему Ригорстъ и ссылается на этихъ двухъ писателей нашихъ.

8) *Glossaire Nautique*, etc., etc., par A. Jal. Paris, 1848—1850 *. Морской словарь и пр., сочиненіе Жаля. Парижъ, 1848—1850. Одинъ томъ, въ 4 долю листа; 1591 страница. Къ сказанному объ этой книгѣ въ предъидущей статьѣ, прибавимъ нѣсколько словъ. Часть историческая развита въ ней вполне на счетъ технической, которая, сравнительно, слишкомъ сжата. Всѣ древнія суда у Жаля описаны подробно и объяснены чертежами, а о пароходѣ, напримѣръ (который по русски названъ *паровикъ*), сказано лишь нѣсколько строкъ. Авторъ на стр. 1525 говоритъ: «намъ не стоитъ много заниматься парокходствомъ, потому-что начало его такъ близко къ настоящей эпохѣ, что оно не принадлежитъ археологіи.» Отсюда ясно видна главная цѣль автора — разработать морскія древности, и дѣйствительно онъ вполне знакомитъ насъ съ мореплаваніемъ какъ оно было, но не какъ оно есть. Для сего послѣдняго дѣателей довольно, матеріаловъ обильно. Древность же и безъ того мало извѣстная, рѣдкая немногими памятниками, все болѣе и болѣе сглаживалась, исчезала отъ насъ; но Жаль ее остановилъ, воскресилъ, вывелъ предъ нами на свѣтъ — услуга важная, заслуга великая. Классическое сочиненіе его теряетъ свою систему отъ формы словаря; въ немъ являются морскія: археологія, этимологія и филологія, раздробленными на 25310 статей, по порядку общаго алфавита. Особеннаго вниманія заслуживаетъ у Жаля этотъ общій алфавитъ, принятый и объясненный авторомъ въ его предисловіи. Теперь всякій, при вниманіи и съ нѣкоторымъ терпѣніемъ, можетъ отыскать въ словарь этомъ желаемые термины своего языка, почти такъ же легко, какъ въ своемъ отечественномъ словарѣ; а безъ этого ключа, словарь, слишкомъ на тридцати языкахъ и нарѣчіяхъ, уподобился бы смѣшенію Вавилонскому. Конечно, *Glossaire Nautique* вѣренъ въ своемъ родномъ французскомъ языкѣ, но не

* У книгопродавца Василія Исакова, стоитъ 20 руб. сер.

всегда на другихъ языкахъ, въ чемъ не виновать одинъ авторъ: это зависѣло отъ матеріаловъ какими онъ пользовался. Для русской терминологіи служили ему словари: Шинкова, трехъязычный; Бутакова, слов. морскихъ словъ и рѣченій, съ англійскаго, 1837; и Рейфа, этимологическій лексиконъ русскаго языка, 1835. Но къ этому авторъ воспользовался еще морскою терминологіею, составленною графомъ Александромъ Штакельбергомъ, который служилъ во флотъ нашимъ юнкеромъ и мичманомъ. Собственно эта терминологія, въ оригиналѣ ли, или отъ корректуръ, только имѣетъ очень много ошибокъ, такъ много, что не стоитъ ихъ приводить. Надо пожалѣть, что авторъ не воспользовался предложеніемъ офицеровъ русскаго брика, вступившаго имъ въ Пирей: тогда русская часть его сочиненія была бы конечно гораздо исправнѣе. Тогда не встрѣтили бы мы слова: *вестенъ-зюдень* (стр. 365) т. е. WtS; *паруска* (стр. 1136), будто уменьшенное отъ слова парусъ; *плека*, *плекаре* (?); *ромб* (стр. 1292) и т. п. — Многія искусственныя, натянутыя, такъ сказать, словопроисхожденія нашихъ морскихъ терминовъ, конечно остались бы и послѣ указанія нашихъ офицеровъ, ибо это дѣло принадлежитъ болѣе самому автору; на прим. *вельмога* (стр. 364), выставлено какъ слово близкое къ слову вельможа, съ догадкою: не потому ли такъ аристократически названа заспинная доска, что къ ней прислоняется всегда первое лицо, сидящее на шлюпкѣ? Или *Романъ* (стр. 1292, гдѣ напечатано *Ромнаъ*), выведенъ изъ двухъ голландскихъ словъ: *Roe* шесть, пруть, жезлъ, и *Maat* мѣра, — а вмѣстѣ *ру-матъ*, обращенный въ *романъ*, т. е. брусъ, которымъ ударяють въ мѣру, въ тактъ, и т. п.

9) *Allgemeines Nautisches Woerterbuch mit Sacherklæringen: Deutsch, Englisch, etc., etc. Von Dr. Eduard Bobrik. Leipzig, 1850.*

Всеобщій морской словарь на нѣмецкомъ, англійскомъ, французскомъ, испанскомъ, португальскомъ, итальянскомъ, швед-

скомъ, датскомъ и голландскомъ языкахъ. Соч. доктора Эдуарда Бобрика, бывшаго воспитанника Данцигской Навигационной школы. Лейпцигъ, 1850. Одна книга, въ 8 долю листа, 752 страницы, въ два столбца.

Это весьма полный морской словарь, который служитъ продолженіемъ и какъ бы слѣдствіемъ большаго труда, того же автора, изданнаго въ 1848 г. подъ заглавіемъ: *Handbuch der praktischen Seefahrtskunde**, т. е. Руководство къ практической наукѣ мореплаванія, въ трехъ томахъ. Сочиненіе это, какъ краткая морская энциклопедія, заключаетъ въ себѣ довольно полныя свѣденія о морскомъ дѣлѣ вообще, но мы въ другое время постараемся познакомить съ нимъ нашихъ читателей, а теперь скажемъ только о словарѣ, недавно здѣсь полученномъ. Объясненія терминовъ сдѣланы въ немъ съ нѣмецкою аккуратностію, но безъ обычной ихъ полноты, а сжато и отчетливо; правда, что къ этому поспособствовали ссылки на упомянутое руководство Бобрика и чертежи къ нему принадлежащія; что обязываетъ для употребленія словаря имѣть и все сочиненіе Бобрика подъ руками. Конечно, это не совсемъ удобно, и лучше если бы дѣло оканчивалось въ одной книгѣ, но тогда словарь невольно былъ бы обширнѣе. Мы не имѣли еще времени, вполне ознакомиться съ этимъ словаремъ, однакожъ можемъ рекомендовать въ немъ статью о паровой машинѣ и пароходѣ, легко и удовлетворительно знакомящую съ интереснымъ своимъ предметомъ, который, вѣроятно по новизнѣ своей, изложетъ съ особенною подробностію. Статья эта занимаетъ 68 страницъ и оканчивается краткимъ пароходнымъ словаремъ съ нѣмецкаго на англійскій и французскій языки, что особенно облегчаетъ

* Сочиненіе это у книгопродавца Гетца (бывшій Гресъ, на углу Исакиевской площади и Невскаго проспекта) стоитъ 20 р. с., а одинъ словарь Бобрика 6 р. 40 к. сер.

прискиваніе пароходнаго термина въ систематическомъ изложениі о пароходствѣ.

Теперь издано только первое отдѣленіе словаря, а во второмъ будутъ заключаться частные словари, съ каждаго изъ восьми принятыхъ въ немъ языковъ на нѣмецкій.

И того извѣстныхъ морскихъ полигловъ девять. Изъ нихъ три нѣмецкихъ: Рединга, Мюллера и Бобрика; три англійскихъ: Ньюмана, Генкеля и Ригорста; два французскихъ: Гранпре и Жаля, и одинъ русскій, Шинкова.

Терминологія *русская* находится у Мюллера, Ригорста и Жаля (и еще списокъ товаровъ у Генкеля, но латинскими буквами). Вообще русскія слова у нихъ преисполнены опечатокъ и ошибокъ, а иногда искажены даже до непонятности *. Недостатокъ этотъ, весьма важный для иностранца, желающаго узнать нашъ морской терминъ, для насъ еще не большая бѣда: первый введенъ будетъ въ заблужденіе, а мы, понявъ ошибку въ своемъ словѣ, все-таки отыщемъ его на другихъ языкахъ.

Разсматривая эти девять полигловъ, видимъ, что 4 изъ нихъ заключаютъ морскія слова съ объясненіями или толкованіями ихъ (два нѣмецкіе — Рединга и Бобрика, и два французскіе — Гранпре и Жалъ), прочія 5 суть только списки терминовъ: эти кратче, сподручнѣе и вообще для моряка удобоупотребимѣе, но первые поучительнѣе. Скажемъ такъ, что словари съ объясненіями полезнѣе моряку на берегу и въ кабинетѣ, а словари безъ объясненій — на кораблѣ и въ каютѣ.

Также только четыре полиглота имѣютъ фигуры, а именно: всѣ три нѣмецкіе и четвертый Жалъ, котораго рисунки относятся преимущественно только къ древнимъ судамъ.

Чертежи во всѣхъ техническихъ сочиненіяхъ составляютъ

* И не мудрено, одна буква Щ изображена у нихъ такъ: у Жаля — *Chha*, у Мюллера — *Schlscha*, у Ригорста — *Shtichow*.

важное пособіе. Иногда безъ рисунка нѣтъ возможности понять описываемый предметъ, да и описать его ясно, бываетъ очень трудно. Напримѣръ: попробуйте описать выблинчый узелъ, сплесень или другую часть такелажной работы безъ чертежа, также замокъ, которымъ соединяются два конца двухъ брусевъ и т. п., и вѣрно описаніе будетъ темно для читателя. На это могутъ возразить тѣмъ, что изъ словарей не учатся дѣлу, а только припоминаютъ, повторяютъ его. Правда; однако если въ словарь объясняются термины, то нужно объяснять ихъ понятно; съ тою разницею, что для людей специальныхъ толкованія будутъ короче, а для публики, въ сочиненіяхъ энциклопедическихъ, — длиннѣе. Притомъ не только одинъ и тотъ же предметъ время отъ времени измѣняется; не говоря уже о формахъ, фигурахъ и расположеніи разныхъ судовъ, измѣняющихся до чрезвычайности. (Сравнимъ корабль нынѣшній и корабль прежній — какая разница!) но и общія принадлежности мореплаванія также значительно измѣняются, какъ то: форма якорей, покрой парусовъ, фигура разныхъ частей рангоута, станки и самыя орудія. Описанія же безъ рисунковъ не всегда выразятъ эти перемѣны. Такимъ образомъ *марсъ*, по описаніямъ все будетъ: деревянная площадка на топъ мачты, дѣлаемая для укрѣпленія стеньгъ-вантъ и пр. Идея марса все та же, а самый марсъ теперь не похожъ на прежній: эту разницу показали бы рисунки. Кромѣ того чертежи представляютъ лучшій матеріалъ для исторіи морскаго искусства, показывая когда какія были суда, ихъ принадлежности, инструменты и т. п.

Скажемъ теперь объ объемѣ морскаго полиглота, зависящемъ конечно отъ произвола автора. Онъ въ правѣ собрать термины или только самыя необходимыя и сдѣлать словарь краткій, или составить словарь полный, какъ энциклопедія, или, наконецъ, между этими крайностями избрать желаемую средину. Но начавъ уже границы труда своему, долженъ держаться въ нихъ и выполнить то, за что взялся. — Это впрочемъ теорія, а на практикѣ крайне трудно назначить границы для морскаго сло-

варя, какъ по обширности морскаго искусства, такъ и большому разнообразію входящихъ въ него предметовъ, а также и по соприкосновенію многихъ наукъ, искусствъ и ремеслъ, составляющихъ основу мореплаванія. Разныя цѣли, съ которыми издаются словари, и разныя средства къ достиженію этихъ цѣлей, рождаютъ разнообразіе въ объемъ этого рода сочиненій — отъ карманной книжки до огромнаго тома въ 200 печатныхъ листовъ, какъ словарь Жаля. Обратимся еще разъ къ этому классическому сочиненію. Оно намъ кажется черезъ-чуръ полнымъ отъ тѣхъ лишнихъ оборотовъ выраженій, какія встрѣчаемъ въ немъ на нашемъ языкѣ; примѣръ: верхъ настривать; верхняя настройка; вервь и веревка; вершина вѣтра (?); вколачивать болты и нагели; вливаться; вплываніе (вмѣсто *входъ въ портъ*, кагда далѣе есть слова: *войти* и *входить*); водлазничать; волнующеся; все благополучно; выведриваться; вывертывать слабину каната; выдернуть веревку изъ блока; выливать помпами воду изъ корабля и др. Это наконецъ цѣлыя фразы, для которыхъ не должно быть мѣста въ словарѣ, какъ для особопотребительныхъ терминовъ. Но среди такихъ лишнихъ выраженій есть и морскія, какъ то: вступить подъ паруса; всѣ на верхъ; выиграть вѣтеръ; выйти изъ линіи, выкинуть весла и пр. Но число этихъ менѣе первыхъ. Слѣдовательно, полагая въ разсматриваемомъ словарѣ такое же излишество выраженій и на другихъ языкахъ, видимъ что онъ бы значительно сократился, если бы все это лишнее выпустить. Авторъ въ этомъ случаѣ дѣйствовалъ безъ критики, хотя и добросовѣстно — собирая все, что находилъ въ немногихъ печатныхъ матеріалахъ для русской морской терминологіи. Не его вина въ скудности матеріаловъ, а къ сожалѣнію наша! Въ недостатокъ же критики виноватъ авторъ, или его сіятельный совѣтникъ.

Оканчиваемъ статью эту съ надеждою, что рано или поздно появится русскій морской словарь или полиглотъ, который мы

заранѣе привѣтствуемъ полнымъ салютомъ желанія ему успѣховъ и счастливаго плаванія въ учено-литературномъ морѣ.

С. КРАШЕНИННИКОВЪ.

II.

Tables to facilitate the practice of Great circle sailing and the determination of azimuths; by John Thomas Thomson. Second edition. London, 1848.

Таблицы, составленныя для облегченія плаванія по дугѣ великаго круга и для опредѣленія азимутовъ Джономъ Томсомъ Таусонъ. Второе изданіе. Лондонъ, 1848.

Извѣстно, что кратчайшее разстояніе между двумя мѣстами, лежащими на поверхности земнаго шара, есть дуга великаго круга, проходящая чрезъ эти мѣста. И потому, желая перейти изъ одного порта въ другой кратчайшимъ путемъ, следовало бы плыть по дугѣ великаго круга. Но какъ при небольшихъ плаваніяхъ разстояніе по дугѣ великаго круга мало различается отъ разстоянія, пройденнаго тѣмъ же курсомъ, при томъ плывя по дугѣ великаго круга, надобно безпрестанно перемѣнять курсъ, предварительное вычисленіе котораго требуетъ много времени и иногда дуга великаго круга проходитъ чрезъ большія земли или неудобопроходимыя мѣста на морѣ, то по всемъ этимъ причинамъ плаваніе по дугѣ великаго круга и не было въ употребленіи. Когда же пароходы начали переплывать океаны, располагая курсами независимо отъ дующаго вѣтра, тогда болѣе стали обращать вниманія на кратчайшій путь и г-нъ Джонъ Таусонъ удачно облегчилъ плаваніе по дугѣ великаго круга изданіемъ вышеприведенныхъ таблицъ. Онъ говоритъ, что великій кругъ, проходящій чрезъ два какія нибудь мѣста, пересекается съ экваторомъ пополамъ; самую удаленную точку великаго круга отъ экватора онъ называетъ *вертексомъ* (vertex), а разстояніе этой точки отъ экватора *широтою вер-*

текса. Меридианъ, проходящій чрезъ эту точку, называется *меридианомъ вертекса*. Разстояніе каждой точки великаго круга отъ меридіана вертекса, считая по экватору называется *долготою отъ вертекса*. Такъ какъ меридианъ вертекса перпендикуляренъ къ великому кругу, то этотъ меридианъ и экваторъ разделяютъ данный великій кругъ, проходящій чрезъ два мѣста, на четыре равныя части, и потому всѣ элементы принадлежащія одной четверти великаго круга, будутъ тѣ же для остальныхъ трехъ его четвертей. Въ основаніе таблицъ приняты эти двѣ величины, т. е. широта вертекса и долгота отъ вертекса, и на каждый градусъ этихъ двухъ величинъ, отъ 0 до 90° градусовъ, вычислены широта мѣста, курсъ и разстояніе; такъ что употребляя эти таблицы можно перемѣнять курсъ чрезъ каждый градусъ долготы. Изъ этого видно, что, желая плыть изъ одного мѣста въ другое по дугѣ великаго круга, необходимо знать широту вертекса великаго круга, проходящаго чрезъ два данныя мѣста и долготу отъ вертекса отъсѣднаго пункта. Это сыскивается посредствомъ широты и разности долготы двухъ мѣстъ на особливомъ масштабѣ, который Таусонъ называетъ *линейнымъ указателемъ* (Linear index), и въ объясненіяхъ таблицъ показываетъ его составленіе и употребленіе. Жаль, что къ таблицамъ не приложенъ самый указатель, особливо отнесенный; впрочемъ, при концѣ объясненій показано, какимъ образомъ руководствоваться для отысканія широты вертекса и долготы отъ вертекса посредствомъ самыхъ таблицъ, если бы какимъ нибудь образомъ линейный указатель принялъ въ погудность или потерялся.

Въ объясненіи таблицъ Таусонъ показываетъ, какимъ образомъ поступать при противныхъ вѣтрахъ, стараясь держаться какъ можно ближе къ дугѣ великаго круга, и изъ примѣра приложеннаго можно видѣть, что корабль, плывшій изъ Англійскаго канала въ Нью-Йоркъ при противномъ вѣтрѣ, можетъ перейти это разстояніе въ 49 дней, располагая галсами ближайшими къ румбу, проходящему чрезъ эти мѣста; если же галсы

будутъ располагать ближе къ великому кругу, проходящему черезъ Англійскій каналъ и Нью-Йоркъ, то разстояніе между ними, при томъ же вѣтрѣ, можетъ перейти только въ 43 дни и 8 часовъ. Это плаваніе онъ называетъ *наѣтъреннымъ плаваніемъ по дугѣ великаго круга (Windward Great-Circle Sailing)*.

Если же случится, что при опредѣленіи дуги великаго круга, она пойдетъ черезъ большія широты, неудобныя для плаванія, тогда г. Таусонъ предлагаетъ избрать наибольшую широту, которой корабль можетъ достигнуть, и эту широту принять за широту вертекса, по которой можно располагать курсами до тѣхъ поръ, пока не достигнемъ избранной наибольшей широты, потомъ плыть по параллели этой широты до встрѣчи этой параллели съ великимъ кругомъ, проходящимъ черезъ другое мѣсто, и имѣющимъ вертексъ на этой параллели. Такое плаваніе онъ называетъ *сложнымъ плаваніемъ по дугѣ великаго круга (Composite Great-Circle Sailing)*. Въ приложенномъ при разсматриваемой книгѣ примѣрѣ между мѣстами, лежащими въ широтѣ $43^{\circ} 11' S$ и $33^{\circ} S$, при разности долготы $140^{\circ} 30'$ и при наибольшей широтѣ 50° , — первая дуга великаго круга составляетъ 1602 мили, плаваніе по параллели 50 -ти градусовъ 1755 миль, и третья дуга 2681 миль, всего 6038 миль. Тогда какъ плывя прямымъ курсомъ на $NO 84^{\circ} 44'$, надобно сдѣлать 6662 мили; кратчайшее же разстояніе между этими мѣстами по дугѣ великаго круга есть 5742 мили.

Таблицы г. Таусона уже принесли пользу мореплаванію. Прошлаго года Англійскій капитанъ Годфри, на транспортномъ суднѣ Констансъ, съ эмигрантами вышелъ изъ Плимута 20 августа, и пришелъ въ портъ Аделанда, на Новой Голландіи 5 ноября, совершивъ этотъ путь въ 77 дней, тогда-какъ средній переходъ продолжается около 110 дней. Такое быстрое плаваніе надѣлало въ Англии много шума, всѣ газеты прокричали о немъ какъ о необыкновенномъ происшествіи; многіе (особенно шкипера мало знакомые съ теорією) даже думаютъ, что открытъ новый

родъ счисленія. А капитанъ Годфри воспользовался таблицами г. Таусона и по нимъ располагалъ своимъ плаваніемъ. Онъ, по выходѣ изъ пассатныхъ вѣтровъ, отъ широты 24° S-й, плылъ по дугѣ великаго круга до широты 50° , перемѣнивъ въ это время 68° долготы и переплывъ около 3480 миль; потомъ шелъ по параллели 50-ти градусовъ, сдѣлавъ $72^{\circ}40'$ разности долготы и перешелъ 2800 миль; наконецъ спустился къ мѣсту назначенія, пройдя 1866 миль и перемѣнивъ разность долготы около 43° . Такимъ образомъ все его плаваніе составляетъ 8146 миль. Тогда какъ плывя обыкновеннымъ образомъ, сперва къ мысу Доброй Надежды, а оттуда въ портъ Аделаиды, надобно перейти 9080 миль. Слѣдовательно Годфри сократилъ свой путь на 934 мили; кромѣ того, поднявшисъ въ широту 50° , онъ имѣлъ болѣе попутныхъ вѣтровъ. Оба эти пути можно видѣть на приложенномъ рисункѣ.

Эти же самыя таблицы могутъ служить для сисканія истиннаго азимута свѣтила, не наблюдая его высоты, а зная часовой уголъ; стоитъ только подставить вмѣсто разности долготы часовой уголъ, а склоненіе свѣтила вмѣсто широты, тогда курсъ, показанный въ таблицахъ, будетъ искомый азимуть свѣтила. Въ объясненіяхъ таблицъ показано, какъ поступать въ различныхъ случаяхъ плаваній и все это подкрѣплено примѣрами.

Таблицы эти изданы съ одобренія Лордовъ Англійскаго Адмиралтейства. Польза употребленія ихъ очевидна, когда капитанъ изберетъ или составить, такъ сказать, *сложный курсъ*, ближайшій къ кратчайшему или къ дугѣ великаго круга, по которой рѣдко удастся плавать. Такимъ образомъ и на описанномъ скоромъ переходѣ капитана Годфри, отъ точки *a* до точки *o* (смотри на фигуркѣ), плывя по дугѣ великаго круга, пришлось бы ему перейти чрезъ южный полюсъ, а мы видѣли, что Годфри подымался только до 50° S широты.

III.

Bilder-Atlas zum Conversations-Lexicon. Ikonographische Encyclopaedie der Wissenschaften und Künste. Entworfen und nach den vorzüglichsten Quellen bearbeitet von Johann Georg Heck. Sechste Abtheilung: Schiffbau und Seewesen. Mit 32 Tafeln. Leipzig, 1849.

Живописный атласъ для «Конверсационъ-лексикона». Иконографическая энциклопедія наукъ и искусствъ. Составилъ и обработалъ по лучшимъ источникамъ Иоаннъ Георгъ Гекъ. Отдѣленіе шестое: кораблестроеніе и морское дѣло, съ 32 листами чертежей и рисунковъ. Лейпцигъ, 1849 года. Въ 8-ю долю листа, 76 страницъ, въ два столбца. Цѣна 2 руб. 10 к. сер.

Это одно изъ десяти отдѣленій цѣлаго сочиненія (недавно оконченнаго изданіемъ), которое есть тотъ же *Conversations-Lexicon*, только не въ алфавитномъ, а въ систематическомъ порядкѣ предметовъ. Слѣдовательно это та же популярная энциклопедія, дополненная и оживленная, такъ сказать, очень хорошими рисунками, которые и составляютъ *Bilder-Atlas*.

Отдѣленія* и число гравюръ къ нимъ слѣдующія :

	Число грав. лист.
I. Математика и естественныя науки	141
II. Географія.	44
III. Исторія и народоописаніе вообще.	39
IV. Современное народоописаніе	42

* У книгопродавца Гетца (бывшій Грефъ) можно получить каждое отдѣленіе особо по слѣд. цѣнамъ: 1-е, 9 р. 80 к.; 2, 3, и 4, по 2 р. 80 к.; 5-е, 3 р. 50 к.; 6-е, 2 р. 10 к.; 7-е, 4 р. 20 к.; 8-е, 2 р. 10 к.; 9-е, 1 р. 40 к.; и 10-е 2 р. 10 к.; или все сочиненіе за 33 р. 60 к. сер.

	Число грав. лѣст.
V. Военное искусство.	51
VI. Кораблестроеніе и морское дѣло . . .	32
VII. Исторія строительнаго искусства . . .	60
VIII. Религія и исповѣданія	30
IX. Изящныя художества	26
X. Полезныя художества и ремесла. . . .	35
Всего	500

Изъ нихъ мы приводимъ одно шестое отдѣленіе, какъ касающееся до нашего предмета. Вотъ содержаніе этого отдѣленія съ самою точною и подробною нѣмецкою классификаціею :

Историческая часть.

III. Новѣйшее время.

I. Древность.

IV. Виль-европейское мореходство.

A. Части судовъ.

B. Роды судовъ.

C. Состояніе мореходства древнихъ народовъ :

a) Финикійяне.

b) Египтяне.

c) Греки.

d) Римляне.

A. Африка.

B. Азія.

C. Америка.

D. Океанія или Австралія.

КОРАБЛЕСТРОЕНІЕ.

I. Часть теорическая.

II. Средніе вѣка.

a) Англо-Саксонцы, Норманны, Англичане.

b) Испанцы и Португальцы.

c) Генуезцы и Венеціянцы.

d) Скандинавы, Датчане, Шведы, Русскіе.

e) Голландцы.

f) Французы.

g) Германцы.

a) Възъ корабля.

b) Водонизмѣщеніе.

c) Центръ тяжести.

d) Остойчивость.

e) Мачты и паруса.

f) Нагрузка; боковая и левая качки; дрейфъ.

g) Крѣпленіе кузова.

h) Носовая и кормовая части.

II. Часть практическая.**А. Корабельное плотничество.**

а) Шпангоуты.

б) Обшивка.

с) Прочая постройка.

б) Система строевнiя Сеп-пинга.

В. Вооруженiе.

а) Рангаутъ.

б) Такелажъ.

с) Паруса.

д) Флаги и вымпелы.

С. Принадлежности судна :

а) Якоря.

б) Гребныя суда.

с) Артиллерiя.

д) Провизiя.

е) Прочiя принадлежности.

III. О различii судовъ.**А. Военныя суда****В. Купеческiя суда.****С. Суда особыхъ назначенiй, какъ напр.: каботажное, китоловное, негропромышленное, эмигрантское и другiе.****Д. Железные суда.****Е. Пароходы.****Судовые экипажи.****А. Экипажъ воен. судна.****В. Экипажъ купеч. судна.****КОРАБЛЕВОЖДЕНIЕ И КОРАБЛЕПЛАВАНIЕ.****А. Управленiе однимъ судномъ.**

а) Навигация и астрономiя.

б) Практическое управленiе судномъ.

с) Сигналы.

В. Маневры и эволюцiи судовъ.**Гавань, адмиралтейство, маякъ.****А. Гавань.****В. Рейдъ.****С. Декъ.****Д. Верфъ и машины, какъ напр. килеванкъ, кранъ и др.****Е. Адмиралтейство и арсеналь.****Ф. Водолазный колоколъ.****Г. Башня для условныхъ знаковъ.****Н. Маяки.**

Все это описано кратко, но общепонятно и объяснено прекрасными фигурами. Тутъ все отъ какой-нибудь скряпки или свайки до морскаго сраженiя, представлено отчетливо, сколько можно требовать отъ миниатюрнаго изображенiя предметовъ. Картины эти не только поучительны челоуку любознательному

вообще, но даже и моряку могутъ иногда служить для напоминанія, ибо, при разнообразіи и обширности морскаго дѣла, трудно его объять и еще труднѣе содержать всегда въ памяти. Намъ кажется, что тутъ обижена лоцманская часть: мы не находимъ изображеній бакановъ и вѣхъ, но можетъ быть сняты онѣ нарочно, чтобы не допустить критики, какъ неспріятеля.

=

С М Ъ С Ъ.

—

Железный пароходъ «Графъ Вронченко», спущенъ на Охтенской верфи, въ субботу 5-го августа, въ часъ по полудни. Онъ построенъ въ Камско-Воткинскомъ заводѣ, привезенъ сюда въ частяхъ въ октябрѣ 1849, заложенъ 23 февраля 1850. Машина, работы Екатеринбургскаго завода, привезена 8-го июля.*

Главные размѣренія его слѣдующія:

Длина по валубѣ	140 ф. — д.
— между перпендикулярами	136 — — —
— по килу	131 — 9 —
Ширина	20 — — —
— съ кожухами	37 — 3 —
Глубина отъ верхней кромки флоръ-тимбер- са, до верхней кромки бимса	9 — 5 —
Отъ верхней кромки кила до нижней кром- ки бимса	9 — 10½ —

* Заводъ этотъ находится въ Сарапульскомъ уѣздѣ, Вятской губерніи; на немъ 6 тысячъ работниковъ и въ годъ выдѣлывается около 200 тыс. пуд. желѣза, 13,000 тыс. пуд. якорей и 10,000 тыс. пуд. стали. (Справочный Энци. Словарь, изд. К. Крайн.)

Центръ тяжести водонмѣщенія отъ срединъ грузовой ватерлинии къ носу на 0,5 фута. Центръ тяжести машины съ котлами и водою позади центра тяжести водонмѣщенія на 0,9 фута. Разстояніе между шпангоутами, кормовыми и носовыми, 2 фута. По срединѣ или въ машинномъ пространствѣ 1 ф. 2½ дюйма. Шпангоуты изъ углового желѣза, шириною по борту 2¼ дюйма, перпендикулярно борту 2½ дюйма; толщина шпангоутовъ на 20 футъ въ обѣ стороны отъ миделя $\frac{3}{8}$ д., далѣе $\frac{1}{8}$ д., и наконецъ самые кормовые и носовые шпангоуты толщиной $\frac{1}{4}$ д.* Бимсы желѣзные, подобные шпангоутамъ, ихъ всего 75, въ томъ числѣ два кожуховые бимсы двойные. Толщина обшивныхъ желѣзныхъ листовъ наибольшая полъ-дюйма, въ самомъ днищѣ судна, на разстояніи 40 футовъ по срединѣ его длины; отсюда постепенно уменьшается къ верху до $\frac{3}{8}$ и къ оконечностямъ судна до $\frac{1}{4}$ дюйма. Число заклепныхъ болтовъ, на каждомъ футѣ длины пазовъ, семь.

Машинное пространство занимаетъ по длине

судна. 36 ф. 10 д.

Оно отдѣлено глухими переборками.

Котловъ два, желѣзные трубчатые.

Двѣ машины, въ 40 силъ каждая, съ балансирами.

Діаметръ цилиндра 36½ дюймъ; длина хода

поршня 3 фута; діаметръ колеса съ ло-

пастями 13 — 10 —

Число оборотовъ ихъ 31. Давленіе паровъ

10 англ. футовъ на квадр. дюймъ.

* Шпангоуты на желѣзныхъ судахъ дѣлаются изъ углового желѣза, котораго горизонтальное сѣченіе подобно буквѣ Г. Бимсы дѣлаются иногда изъ двойнаго углового желѣза такой фигуры Т, или подобно буквѣ Т.

Въ полный грузу долженъ сидѣть:

Ахтеръ-штевень	4 ф. 9 д.
Форъ-штевень	4 — 8 —

Баласту нѣтъ, но до спуска были установлены: фундаментъ, насосы, цилиндры и валы, почему при спускѣ пароходъ углубился

Ахтеръ-штевнемъ	на 2 — 6 —
Форъ-штевнемъ	— 3 — 6 —

Строители: Корпуса Горныхъ Инженеровъ полковникъ Романовъ и корабельный архитекторъ Карръ. Для машины механикъ Джаксонъ. При сборкѣ парохода находилось 30 человекъ мастеровыхъ съ Камско-Воткинскаго завода, а для установки машины—изъ Екатеринбургскаго завода двѣнадцать человекъ, которые и прибыли съ нею водянымъ сообщеніемъ.

НВ. Это вѣроятно тотъ самый пароходъ, о которомъ сказано было въ концѣ № 8-го Морскаго Сборника 1849 года.

Россійско-Американской Компаніи корабль «Николай I», построенъ въ Нью-Йоркѣ, на верфи Смыта и Димара, за 45,611½ американскихъ долларовъ. Длина его 133 ф., ширина 31 ф. 6 д., и глубина трюма 17 ф. 6 д.; вместительность 595½ тоннъ. Корабль деревянный, внутренняя обшивка дубовая, крепления въ подводной части мѣдныя. Имѣетъ два дека, высокія борта, прямую корму; между гротъ и фокъ мачтами большая рубка для команды; между гротъ и бизань мачтами, на галлансъ-битенгахъ, опрокинутые барказъ и катеръ.

Корабль этотъ прибылъ въ Кронштадтъ 22 іюня. Онъ сдѣлалъ славный переходъ изъ Чарлстона въ Антверпенъ—въ 24 дня, переплывъ въ это время 4,116 миль, при среднемъ углубленіи 16 футовъ. Въ началѣ іюля мѣсяца, корабль Николай I принятъ въ вѣденіе Росс.-Америк. компаніи

и 18 числа того же мѣсяца отправился, подъ командою шкипера Конради, съ грузомъ въ наши колоніи. Судно застраховано въ 60 тысячъ руб. серебромъ въ Россійскомъ Морскомъ и Рѣчномъ Страхомъ Обществѣ. Грузъ, взятый отсюда, застрахованъ также въ 60 тыс. руб. сер. въ вышеупомянутомъ Обществѣ и въ Компаніи «Надежда». Въ Або, Копенгагенъ и въ Англіи онъ приметъ дополнительный грузъ, который тамъ и застрахуетъ. Во второмъ изъ этихъ портовъ поставитъ десять 18-ти фунтовыхъ гранатныхъ (?) орудій, отлитыхъ по заказу Россійско-Американской Компаніи на частномъ заводѣ въ Швеціи. При отправленіи корабля въ море, экипажъ его, кромѣ командира, состоялъ изъ трехъ штурмановъ, 18 матрозовъ и фельдшера. Въ Або положено взять еще нѣсколько матрозовъ. На службу Компаніи отправились на Николаѣ одинъ лейтенантъ, одинъ компанейскій агентъ, назначенный въ Калифорнію, и три промышленника; въ числѣ послѣднихъ одинъ изъ Черноморскаго матрозскаго цѣха.

Мы вообще слышали объ этомъ кораблѣ очень много хорошаго, особенно объ отличной отдѣлкѣ его такелажа; но сообщаемъ только то, что узнали положительно, оставаясь въ надеждѣ, что кто нибудь изъ очевидцевъ передастъ интересныя подробности нашимъ читателямъ.

=

Кругосветное путешествіе шкуны Нэнси-Джонсонъ (Nancy Dawson). Шкуна-яхта эта справедливо-прославленная за дѣятельную помощь, оказанную ею судамъ Геральдъ и Плууэръ, во время ихъ плаванія въ 1849 году, съверныя Берингова пролива*, прибыла въ Портсмутъ, въ субботу 24-го іюня (6-го іюля), въ полдень. Она построена въ Госпортѣ

* Объ этомъ плаваніи см. въ ЛЛМ 3 и 4 Морскаго Сборника 1850 года.

г. Коммерсъ (Саппер), и въ 1848 году снаряжена г. Шедденъ (*Shedden*), владѣлецъ ея и командиромъ, для путешествія кругомъ свѣта. Имѣя 163 тонна, вооружена была четырьмя шести-фунтовыми пушками, и управлялась тремя матами и 30-ю матросами. Она вышла изъ Лейта (*Leith*) 19-го марта 1848 года. Заходила въ Порто-Санто и Мадеру, Тенерифъ и Сантъ-Яго; отсюда въ Рю-Жанейро, потомъ на островъ Тристанъ-да-Кунга и, обогнувъ Мысъ Доброй Надежды, въ заливъ Бозанна, на западномъ берегу Мадагаскара, и на островъ Юанна, въ Бомбей. Изъ Бомбея — въ Гоа, на мысъ Галтъ, Цейлонъ, и заливъ Калудубрианъ, на Суматрѣ; далѣе, чрезъ Зондскій проливъ, въ Анжеръ и Батавію, и, пройдя группы острововъ Малакка и Макаassarъ, въ Гонгъ-Конгъ.

Изъ Гонгъ-Конга шкуна направила путь къ группѣ острововъ Лучу, и оттуда въ Японію и Петропавловскую гавань въ Камчаткѣ, гдѣ простояла не долго. Изъ Петропавловской гавани въ Беринговъ проливъ и Зундъ Коцебу, гдѣ она встрѣтилась съ судами Геральдъ и Плюэръ, откуда съ ними вошла въ заливъ Уэйрайтъ (*Wainwright*). Далѣе, по мелководію, суда Геральдъ и Плюэръ не могли продолжать плаванія вдоль береговъ, и потому г. Шедденъ вызвался сопровождать шлюпочную экспедицію въ устье рѣки Мекензи, доколѣ глубина и льды позволяли, и оказалъ лейтенанту Пуллепу, начальнику надъ гребными судами, въ разныхъ случаяхъ очень важныя услуги. Яхта достигла бухты Эльсона (154° W), около двухъ градусовъ далѣе востъ судовъ, плававшихъ къ NO отъ Берингова пролива. Здѣсь она дождалась возвращенія двухъ шлюпокъ, посланныхъ съ провизіею на послѣднее подкрѣпленіе лейтенанту Пуллепу, и привела ихъ на буксирѣ въ Зундъ Коцебу къ Геральду и Плюэру. Пробывъ тутъ нѣкоторое время, Геральдъ и Нэксидоусонъ отправились въ Мазатланъ, оставивъ Плюэръ на зимовку въ безопасной стоянкѣ у полу-острова Хориса. Ноября 13-го, 1849 года, прибыли въ Мазатланъ. Тутъ г. Шедденъ, страдавшій уже шесть недѣль, скончался 16-го ноября, опла-

классомъ какъ офицерами, такъ и командами обоихъ судовъ. Еще при выходѣ яхты изъ Зунда Кецебу, на нее поступила, для облегченія управленія г. Парсонъ (Ратзон), второй штурманъ съ Геральда. Послѣ же смерти г. Шеддена, поручено было г. Гиллю, первому штурману Геральда, отвести яхту въ Англію, почему г. Парсонъ возвратился на Геральдъ. Нэнси-Доусонъ вышла изъ Мазатлана 10-го декабря (разставшись у мыса Лукаса съ Геральдомъ, который занимался описью Гуаноса) и прибыла, 27-го февраля нынѣшняго года, въ Валпарайсо. Выйдя оттуда 13-го марта, шкуна вступила, 1-го апрѣля, въ Магеллановъ проливъ. Здѣсь она встрѣтила цѣлый флотъ Американскихъ парусныхъ судовъ и пароходовъ, плывшихъ въ Калифорнію. Одно изъ судовъ этихъ разбилось на мысѣ Барронка, при входѣ въ проливъ, въ самомъ узкомъ его мѣстѣ. Команда была спасена Горгономъ. Горгонъ помогъ также некоторымъ другимъ судамъ, снабдивъ одно изъ нихъ своимъ якоремъ. Апрѣля 9-го, Нэнси-Доусонъ встрѣтилась съ Этерпрейсомъ (кап. Коллинсонъ) и пароходомъ Горгономъ (кап. Пайтеръ), и получила отъ нихъ бумаги и письма, для доставленія въ Англію. Она провела съ ними два дня и оставила ихъ при восточномъ входѣ въ Магеллановъ проливъ. Нэнси-Доусонъ 14-го мая прибыла въ Багію, отправила письма въ Англію и запаслась провизіею и водою. Здѣсь стояли на якорѣ Бразильскіе фрегатъ и шкуна. Оставивъ Багію 17-го мая, яхта прибыла 3-го іюля въ Фальмутъ, откуда на другой день ушла въ Портсмутъ, гдѣ и бросила якорь 6-го іюля, послѣ путешествія, продолжавшагося два года и почти четыре мѣсяца.

Во время путешествія яхта посѣтила рѣдкія мѣста и испытала всѣ климаты, отъ величайшихъ жаровъ даже до морозовъ; и всѣ погоды — отъ штиля до самыхъ жестокихъ бурь. Поврежденій на яхтѣ значительныхъ не было, и вообще она оказалась отличнымъ мореходнымъ судномъ. Такелажъ ее служилъ превосходно. Вооруженіе было штермовое и матчы не такъ высокія, какъ на обыкновенныхъ яхтахъ. Состояніе здо-

ровья экиважа было также превосходное, ибо, за исключеніемъ сѣмьлаго владѣльца яхты, на ней умерли только два челоуѣка, бывшіе не довольно благонадежными при отправленіи.

==

Электрическіе телеграфы. Линіи электрическихъ телеграфовъ распространяются по всему протяженію Соединенныхъ Американскихъ Штатовъ. Одна изъ нихъ, начинаясь въ Бурлингтонъ-Вермонтъ (*Burlington-Vermont*), на границѣ Канады, пролегаетъ чрезъ Балтиморъ и Филадельфію, встрѣчая на пути Бостонъ, Нью-Йоркъ и Вашингтонъ; пройдя Виргинію, Каролину и Георгію, она спускается чрезъ Ричмондъ, Ралейтъ, Колумбію, Огусту и Мобиль до Мексиканскаго залива и до устья Миссиссипи, у Новаго-Орлеана. Отъ Новаго-Орлеана начинается другая линія, которая восходитъ по долинамъ Миссисипи и Огіо до Луизвіа. Прочія линіи, начинаясь отъ береговъ океана, направляются къ центру страны или къ большимъ озерамъ, которыми она граничитъ съ сѣвера.

Линія отъ Бурлингтонъ-Вермонта къ Новому-Орлеану занимаетъ пространство не менѣе 2,600 миль (почти 3,900 верстъ), а именно: отъ перваго мѣста до Бостона 290 м.; отъ сего до Нью-Йорка 250 м.; далѣе до Вашингтона 343 м.; до Колумбіи 509 м., а до Новаго-Орлеана 1,207 миль. Линія отъ Новаго-Орлеана до Луизвіа-Кентуки составляетъ, вмѣстѣ съ отраслями, 1,150 миль (почти 1,725 верстъ).

Система электрическихъ телеграфовъ въ Англіи, почти такъ же полна какъ и желѣзныхъ дорогъ, съ которою она тѣсно связана. Лондонъ мгновенно можетъ сообщаться съ Кэмбриджемъ, Норичемъ, Ярмутомъ, Бирмингэмомъ, Стратфордъ, Дерби, Ноттингэмомъ, Ливерпулемъ, Мэнчестеромъ, Лидсомъ, Йоркомъ, Эдинбургомъ, Глазговымъ и проч. Также сообщается Лондонъ съ Фокстономъ и Дувромъ; а когда подводная нить телеграфа, долженствующая соединить Англію съ материкомъ, будетъ проведена, то Лондонъ можетъ быть въ постоянныхъ

отношеніяхъ съ Парижемъ, и въ скоромъ времени со всеми Европейскими столицами. Какъ и въ Америкѣ, телеграфическія нити подвѣшены въ воздухѣ на словыхъ столбахъ; но въ Англіи они устроены съ большою прочностію и предохранены отъ разрушительнаго дѣйствія атмосферы лученіемъ. Употребленіе подземныхъ нитей также начинается въ Англіи.

=

Голландскій флотъ. Къ 1-му февраля сего года въ этотъ флотъ состоялъ одинъ адмиралъ (Принцъ Фридрихъ Нидерландскій); два вице-адмирала (Лукасъ, онъ же морской министръ, и Бонъ); четыре контръ-адмирала (Принцъ Фридрихъ Вильгельмъ и гг. Тенгбергенъ, Фонъ-деръ-Платтъ и Коопсъ); 19 капитановъ карабель; 31 капитанъ-лейтенантъ; 95 лейтенантовъ 1-го и 197 2-го классовъ; одинъ механикъ, и 49 воспитанниковъ 1-го класса (*adelborsten*). Медиковъ 85, инженеровъ 14, разныхъ чиновниковъ на флотъ 115. Офицеровъ морскихъ солдатъ 48. Чиновъ составляющихъ морское министерство 48. Карантинныхъ чиновниковъ 18. Директоры четырехъ округовъ, на которые раздѣлено морское управленіе, находятся въ слѣдующихъ портахъ: Амстердамъ, Роттердамъ, Флиссингенъ и Виллемсортъ. Последний иначе называется *Нюве-дипъ* (*Nieuwe-Diep* или *Willemsoord*), и есть искусственный портъ города Гельдера.

Число судовъ Голл. флота 1-го января 1850 года :

Кораблей 84 пунечныхъ . . . 2	Бриговъ 12—18 пун. . . 14
— 74 — . . . 5	Разныхъ мелкихъ судовъ 27
Фрегатовъ 54—60 — . . . 3	Пароходовъ отъ 40 до . . .
— 44 — . . . 12	300 силъ 10
(<i>gasées</i>) 28 — . . . 2	Учебное судно 12 п. . . . 1
Корветовъ съ закрытою батареею 26—28 п. . . 12	Транспортныхъ 2
Корветовъ 20—22 — . . . 3	Канонирскихъ ботовъ и . . .
	лодокъ 40

141

Изъ числа 141 судна находилось на стапеляхъ : 3 корабля 74 пуш.; 1 фрегатъ 38 пуш.; 3 корвета 26 пуш.; 4 брига 12 пуш.; 2 мелкіе судна, и 2 парохода въ 300 силъ, всего 15 судовъ. Общая сложность пароходныхъ машинъ 3037 силъ.

Въ колоніяхъ находится слѣдующее число судовъ : въ западной Индіи : въ Курассао 2 корвета, 3 брига и 2 шкуны; въ Парамарибо 1 брикъ, 1 шкуна и 1 пароходъ; въ Сараманъ и Никерин по одной шкунѣ. Въ крейсерствѣ у западнаго берега Африки, въ Гвинее, одинъ фрегатъ.

Въ Восточной Индіи, по списку 16 апрѣля сего года, были суда на слѣдующихъ станціяхъ :

Въ Батавіи — 1 фрегатъ, 2 корвета, 1 шкуна и 4 парохода.

— Целебесъ корветъ, бригъ и 2 шкуны.

На Молукскихъ островахъ — 3 шкуны.

Въ Суматрѣ — 2 шкуны.

— Сурабавъ — шкуна и 5 пароходовъ.

— Риу, Макассаръ, Баньювангъ, Мадуръ, Урустъ, Падангъ и Самарангъ — по одному мелкому судну, большею частію шкуны. Всего въ Остъ-Индскихъ, Нидерландскихъ колоніяхъ 30 судовъ; въ Вестъ-Индскихъ 12; и въ Африкѣ одно; всѣхъ же, 43 военныхъ судна. Для малаго флота это очень большая практика.

Купеческій Голландскій флотъ состоялъ въ 1850 году изъ 1318 судовъ. Въ 1849 году, въ голландскіе порты пришло 6419 кораблей, вмѣстительностію въ 1010148 тонновъ; въ томъ числѣ было 3296 своихъ кораблей въ 452812 тонновъ. Въ томъ же году, вышло изъ портовъ Голландіи 4560 кораблей въ 724710 тонновъ, изъ того числа 2481 судно, въ 339654 тонна, были Голландскія.

Въ 1849 году 111 голландскихъ судовъ заняты были ловлею сельдей. Всего добыто 2263 ластва рыбы. (Ластъ въ 14 бочекъ).

Изъ колоній наибольшее движеніе судовъ было въ Курассао; въ 1849 году пришло туда 621 судно, а въ 1848 году 699 судовъ.

Шведскій флотъ. Кораблей 10, фрегатовъ 8, корветовъ, бриковъ и шкунъ 8, бомбардъ 8, транспортовъ 22 и пароходовъ 12, всего 68 судовъ. Шхерной флотъ: 25 канонирскихъ лодокъ палубныхъ, 200 безпалубныхъ, 100 іоловъ, 28 шлюповъ, вооруженныхъ мортирами и единорогами, и 28 пушками; наконецъ 107 разныхъ мелкихъ судовъ, всего 488. Въ военное время Швеція можетъ имѣть въ распоряженіи своемъ 28000 матрозовъ и морскихъ солдатъ и 1841 орудіе.

Норвежскій флотъ составляютъ 2 фрегата, 3 корвета, 1 брикъ, 5 шкунъ, 4 парохода и 131 канонирская лодка, всего 146 судовъ. Въ случаѣ надобности, Норвегія въ состояніи имѣть 50000 матрозовъ и морскихъ солдатъ.

Прусскій флотъ: 12-ти пушечный корветъ, два парохода съ 3 и 4 пушками и 42 канонирскія лодки, всего 45 судовъ.

Свѣденія о морской силѣ этихъ націй взяты изъ № 6-го *Nouvelles annales de la Mer. et des colonies*, куда заимствованы онѣ изъ голландскаго морскаго журнала, издаваемого подъ редакціею господъ: *Тиндалля*, лейтенанта 1-го класса, директора морскихъ картъ и *Якова Сварта*, профессора математики и морскихъ наукъ.

==

Испанскій флотъ въ Америкѣ. Говорятъ, что Испанское правительство положило устроить въ скоромъ времени пароходное сообщеніе между Испаніею и островомъ Куба, для чего и куплено уже четыре большіе парохода.

Нынѣ назначены въ Гаванну слѣдующія суда: 74-хъ пуш., корабль *Соберано*; 42-хъ пуш. фрегаты *Эсперанца* и *Перма*; 32-хъ пуш. *Кортесъ*; 16-ти пуш. корветъ *Колекъ*; брики: *Паткота* 20-ти пуш., *Габанеро* 18-ти пуш., *Пелаю* и *Нервіонъ*, 16-ти пуш., и еще нѣсколько мелкихъ военныхъ судовъ; 5

*

пароходовъ, въ томъ числѣ *Бласко де Гарай* и *Пиварро*, 6-ти пушечныя, въ 350 силъ каждой, а общая сложность всѣхъ машинъ составляетъ 1120 силъ.

Всего 23 военныхъ судна, имѣющихъ 325 орудій. На нихъ возложена защита береговъ острова Кубы и Порторико, на протяженіи 450 миль, и покровительство испанской торговли въ Америкѣ.

==

Собака - водолазъ. На Англійскомъ купеческомъ суднѣ «Айрширъ», принадлежащемъ г. Варрену и возвращавшемся изъ Калькутты въ Англию, въ прошедшемъ мѣсяцѣ, случилось слѣдующее замѣчательное происшествіе. Шкиперъ судна, г. Браунъ, таявъ снасть, проходившую чрезъ блокъ, оборвался (отъ того что лопнулъ бензель на блокъ), и упалъ за бортъ. Лихая Ньюфаундлэнская собака, любимица всего экипажа, съ самоотверженіемъ свойственнымъ ея породѣ, бросилась спасать утопающаго и сильно схвативъ его за воротникъ, притащила къ самому борту судна. Тотчасъ же и собака и шкиперъ были вытасканы на судно, и только тогда увидѣли всю опасность, которая имъ предстояла. Огромная акула, отутюившаяся около судна (это было близъ экватора), замѣтивъ добычу, устремилась на нее въ то мгновеніе, когда собака доплыла со шкиперомъ и ихъ стали подымать. Акула успѣла однако откусить у избавительницы полъ-хвоста.

Легче понять, нежели описать чувство благодарности шкипера за столь чудесное спасеніе. Собака вскорѣ совершенно выздоровѣла.

==

Австрійское пароходство въ 1850 году. Его содержатъ два главные товарищества :

1) Товарищество Дунайскаго пароходства, въ Вѣнѣ, имѣетъ 48 пароходовъ, въ 12,800 тоннъ. Ими содержатся слѣдующія сообщенія :

Между Линцомъ и Вьною, ежедневно.

- Вьною, Пресбургомъ и Пестомъ, ежедневно.
- Пестомъ и Землинномъ, еженедѣльно.
- Пестомъ и Орсовою, два раза въ мѣсяцъ.
- Орсовою и Галацомъ, ежемѣсячно.
- Галацомъ и Косполи, ежемѣсячно.
- Галацомъ и Одессою, русскій пароходъ, два раза въ мѣсяцъ.
- Галацомъ и Константинополемъ, австрійскій же пароходъ, компаніи Ллойда, — еженедѣльно.

И такъ, Дунайскіе пароходы связаны съ Черноморскими и Средиземноморскими.

2) Товарищество австрійскаго Ллойда, учрежденное въ 1836 г. въ Триестъ, имѣетъ 31 пароходъ, въ 14900 тоннъ и содержитъ слѣдующія сообщенія :

1) Изъ Триеста въ Венецію и обратно, ежедневно.

2) Въ Истрію :

- а) Изъ Триеста въ Пирано, Омаго, Читтанова, Паренцо, Ровиньо, Фазана и Пола, и обратно, еженедѣльно.
- б) Изъ Триеста въ Пирано, Омаго, Читтанова, Паренцо, Ровиньо, Фазана, Пола, Фиуме и Сеньо, и обратно, еженедѣльно.

3) Въ Далмацію :

Изъ Триеста въ Луссинъ-Пиколо, Селве, Зара, Себенико, Спалатро, Лесина, Курцоло, Рагуза и Каттаро, и обратно, еженедѣльно.

4) Въ Александрію :

- а) Изъ Триеста прямо туда, для ускоренія Остъ-Индской почты, и обратно, разъ въ мѣсяцъ.
- б) Изъ Триеста чрезъ Смирну въ Александрію и обратно, два раза въ мѣсяцъ.

5) *Въ Италію и Грецію :*

Изъ Триеста въ Анкону, Бриндизи, Корфу, Аргостоли, Занте, Патрасъ, Лепанто, Постица, Лутраки (тутъ чрезъ Коринѣскій перешеекъ), Каламаки, Афины и Сиру, два раза въ мѣсяцъ.

6) *Въ Константинополь и Черное море :*

а) Изъ Триеста въ Корфу, Занте, Сиру, Афины, Наполи, Сцію, Чесма, Смирна, Метелинъ, Мысъ-Баба, Тенедосъ, Дарданеллы, Галлиполи, Солоники, Константинополь, Варну, Тульчинъ, Галацъ и Браиловъ, еженедѣльно.

б) Изъ Константинополя въ Смирну, Родосъ, Кипръ и Бейрутъ.	} 2 раза въ мѣс.
в) Оттуда же въ Инеболи, Синопъ, Самсунъ, Требизондъ и Батумъ.	
г) Оттуда же въ Бургазъ и Варну.	

Вотъ какое пространство обнимаетъ австрійское пароходство. Въ устьяхъ Дуная, Вѣна подаетъ, такъ сказать, руку Триесту, и въ тѣсныхъ объятіяхъ держатъ они Турцію и Грецію. Глядя на карту, Дунай кажется лѣвою рукою, а линіи Ллойдскихъ пароходовъ, идущія отъ Триеста чрезъ Адриатику и Архипелагъ, въ Черное море до Дуная — кажутся правою рукою : она очень длинна и притомъ отъ Константинополя раздвоилась, отдѣляясь по южному берегу Чернаго Моря даже до Батума. Съ нынѣшняго года только начали Австрійцы посылать пароходы свои отъ Требизонда въ Батумъ, и только тутъ Англичане не успѣли еще представить имъ соперничества. Отъ Константинополя же до Требизонда ходятъ Англійскіе пароходы, также по два раза въ недѣлю, какъ и Австрійскіе. Сіи послѣдніе явились въ Черномъ морѣ въ 1841 году, а Англійскіе пять лѣтъ спустя. Теперь всѣ берега этого моря связаны съѣтью пароходныхъ линій, а именно : отъ Константинополя къ

саверу до устьевъ Дуная, и къ востоку до Батума, ходятъ пароходы Австрійскіе. На этихъ же протяженіяхъ, отъ Константинополя до Одессы, пароходы Русскіе (по три раза въ мѣсяцъ, съ 1843 г.), и отъ Константинополя до Трѣбизонда — Англійскіе*.

Далѣе, отъ устьевъ Дуная до Одессы, отсюда въ Херсонъ и Николаевъ, въ порты Крыма и Азовскаго моря, и по восточному берегу Чернаго моря, до Редуть-Кале, ходятъ только Русскіе пароходы. О началѣ и развитіи нашего пароходства въ этомъ краѣ, указываемъ на любопытную статью г-на Скальковскаго: «Торговая промышленность въ Новороссійскомъ краѣ», помѣщенную въ журналъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ за мартъ нынѣшняго года. Самое же росписаніе отправленія тамошнихъ пароходовъ нашихъ печатается въ Херсонскихъ (и, вѣроятно, въ Таврическихъ) губернскихъ вѣдомостяхъ, а также въ Новороссійскомъ и Кавказскомъ календаряхъ.

И такъ, на Черномъ морѣ остается теперь промежутокъ берега до 40 Италіянскихъ миль, отъ Редуть-Кале до Батума, гдѣ нѣтъ пароходнаго сообщенія, и которое, конечно, скоро будетъ открыто, и, вѣроятно, Австрійцами же, — о чемъ уже писали Вѣнскія газеты, извѣщая о новомъ пароходѣ «Стадіумъ», компаніи Ллойда. Пароходъ этотъ, подъ управленіемъ шкипера Балловича, сдѣлалъ свой первый рейсъ въ іюнѣ нынѣшняго года, употребивъ отъ Константинополя до Батума 66 часовъ, а именно: отъ перваго мѣста до Инеболи 22 часа, отсюда до Синопа 7 час., далѣе, до Самсуна 6 ч., Трѣбизонда 14 час., и Батума 17 час., всего 66 часовъ. Вообще «Стадіумъ» оказался хорошихъ морскихъ качествъ, ходитъ по 12 узловъ, удобно устроенъ и красиво отдѣланъ.

Въ Англіи только-что учреждена теперь новая пароходная

* Изъ Трѣбизонда проводятъ теперь дорогу въ Эрзерумъ; писали даже, будто и шоссе.

линии изъ Ливерпуля въ Гибралтаръ, Мальту и Константинополь, и обратно, чрезъ Смирну, въ тѣ же мѣста и Лондонъ. Для этой линии нарочно построено три парохода съ винтами : *Босфоръ*, *Промонимъ* и *Геллеспонимъ*. Они принадлежатъ компаніи *General Screw Steam Shipping Company*. Отправление этихъ пароходовъ первоначально назначено черезъ каждыя три недѣли, или почти такъ; срокъ этотъ установится въ послѣдствіи.

Такое усиленіе парокходства австрійскаго и англійскаго, въ Левантъ и на Черномъ морѣ, породило въ статьѣ г-на Чихачева : *l'Asie Mineure et l'Empire Ottoman*, многія интересныя разсужденія, и виды его на счетъ торговли нашей въ томъ краѣ. Любопытныя извлеченія изъ этой статьи, напечатанной въ *Revue des deux Mondes*, были помѣщены въ Сѣверной Пчелѣ № 168, гдѣ приведены не утѣшительныя для насъ предсказанія г. Чихачева, въ слѣдующихъ словахъ : «Англійская промышленность вскорѣ водрузитъ торжествующее знамя торговли на сѣверномъ поморь Малой Азіи, такъ сказать, въ виду береговъ Новороссійскихъ, Крымскихъ и Закавказскихъ.»

==

Гибель Французской военной шкуны «La Légère». Вотъ извѣстіе одного изъ спасшихся съ нее къ своей матери :

Ферри-де-Франсъ, 24-го іюня 1850.

«Милая матушка,

«Шкуну Лежеръ, на которой я отправился, опрокинуло 13-го числа. Узнавъ чрезъ газеты объ этомъ несчастномъ случаѣ, вы могли бы беспокоиться на мой счетъ, и я пользуюсь отходомъ купеческаго судна Гева, чтобъ уведомить тебя, въ нѣсколькихъ строкахъ, что я чуднымъ образомъ избѣгнулъ смерти, которая изъ 45-ти моихъ товарищей похитила 31. Вотъ нѣкоторыя подробности :

«Мы отправились 12-го числа, въ 3 часа по полудни въ Тринидадъ, куда шкуна должна была доставить 85,000 франковъ, припасы и нѣсколькихъ пассажировъ; въ продолженіе всей ночи не переставали шивалы и только къ утру я былъ въ состояніи спуститься въ низъ, чтобы не много отдохнуть.

«Я только-что сомкнулъ глаза, и мнѣ казалось, что я вижу тебя, также батюшку и сестру : вы звали меня и простирали ко мнѣ руки, какъ будто мнѣ угрожала какая опасность, и вдругъ сильный толчекъ, сопровождавшійся ударомъ подобнымъ грому, и шумъ воды быстро вливавшейся отсюду, разбудили меня.

«Описать какимъ образомъ пробрался я сквозь массу воды, препятствовавшей моему выходу, было бы трудно : все что я могу припомнить, такъ это то, что подъ вліяніемъ видѣннаго мною сна, думая, что спыну на вашъ голосъ, я выбрался на налубу шкуны, и видя, что она опрокидывается, тотчасъ же бросился въ море, и вплавъ пустился къ видѣвшемуся въ далекомъ берегу.

«Я оставилъ судно въ четыре часа утра, и достигнулъ Basses-Pointe только въ одиннадцать часовъ дня; и такъ семь часовъ провелъ я въ водѣ, борясь съ довольно сильнымъ волненіемъ, и былъ полумертвъ, когда послѣдняя волна выбросила меня на берегъ.

«Сколько разъ, въ это время, силы совсѣмъ почти меня оставляли; но видѣнный сонъ и теплая молитва, въ которой и вы не были забыты, восстанавливали мою бодрость и заставляли забыть время и разстояніе дотога, что когда я пришелъ въ чувства, мнѣ казалось, что я употребилъ на эту переправу не болѣе часа, правда слишкомъ продолжительнаго. Любовь къ жизни, надежда, желаніе снова увидѣть мать, сократили по милости Провидѣнія, часы томленія.

«Два дня провели мы въ Бассъ-Поэнтъ, гдѣ была намъ ока-

зана всевозможная помощь; потомъ отправились мы въ Фортъ-де-Франсъ на катеръ, нарочно присланномъ тамошнимъ начальствомъ.

«Я узналъ отъ товарищей несчастія, что *бѣлый шквалъ*, внезапно набѣжавшій на шкуну въ Доминикскомъ проливѣ опрокинулъ ее; также узналъ, что достойный командиръ нашъ, Моассонъ (Moisson), котораго я такъ любилъ, рѣшился оставить судно не иначе какъ последнимъ: «Оставьте меня, говорилъ онъ матрозамъ, желавшимъ спасти его, здѣсь мое мѣсто, я исполняю свой долгъ. Спасайтесь пока есть время: чрезъ нѣсколько секундъ это будетъ невозможно»!.. Онъ умеръ на порогъ къ жизни. По огорченію, которое причиняетъ его смерть мнѣ, узнавшему его только нѣсколько мѣсяцовъ тому назадъ, я могу судить каково будетъ его роднымъ и друзьямъ..... Онъ былъ кроткій и достойный человекъ.»

(Изъ газеты *la Marine*.)

С. Ел.

НВ. Къ этому можно прибавить, что шкуна «Лежеръ» шла подъ всеми парусами, кромѣ брифока, лѣвымъ галсомъ на SO при неустоявшемся ONO вѣтрѣ. Шквалъ ударилъ съ носа и обстенилъ паруса: тотчасъ положили руль на вѣтрѣ, но только-что шкуна начала спускаться, шквалъ снова и съ жесточайшею силою ударилъ въ паруса, отъ чего она, не выдержавъ напора, опрокинулась.

==

Крушеніе парохода Феникса. Недавно получено въ Англіи извѣстіе о совершенномъ разбитіи этого красиваго парохода у берега Австраліи. Не задолго до бѣдствія, онъ приведенъ былъ въ этотъ край изъ Ньюкестля, и употреблялся для перевозки пассажировъ и товаровъ между Сиднейемъ и Грэфтономъ. Изъ свѣдѣній видно, что онъ разбился утромъ 15 марта, на переходѣ изъ Грэфтона въ Сидней, въ слѣдствіе крѣпкаго вѣтра,

прихватившаго его почти на срединѣ пути, и принесшаго къ берегу въ небольшой заливъ, образуемый мысомъ. Вся усилія отвратить бѣдствіе были тщетны: срубили мачты, бросили якоря, но канаты не выдержали, и судно понесло быстро къ берегу; огромными волнами, перекатывавшимися черезъ палубу, смыло одну изъ лоцманскихъ шлюпокъ; но по счастью спасительный ботъ остался на мѣстѣ, и на немъ одномъ перевезены были все пассажиры на берегъ, не задолго до той минуты, когда треснула пароходная палуба. Фениксъ имѣлъ 400 тоннъ вмѣстительности. Потерю оцѣниваютъ въ 8,700 фунтовъ стерлинговъ.



Взрывъ парохода въ Бристоль. Одинъ изъ небольшихъ рѣчныхъ пароходовъ, плавающихъ въ гавани, между каменнымъ мостомъ, близъ улицы Смалъ-Стритъ и приморскими отмелями, близъ Кумберлендскаго бассейна, въ Бристоль, взлетѣлъ на воздухъ. Пароходъ этотъ былъ желѣзный и назывался *Редъ-Роверъ*. Около $\frac{1}{2}$ 8 часа вечеромъ онъ выгрузилъ товары, привезенные изъ города, и стоялъ у Хотуэльской набережной, принимая пассажировъ для отвоза въ городъ. Когда ихъ собралось уже на пароходъ около пятидесяти, а другіе готовились перейти на него, паровой котелъ лопнулъ съ страшнымъ шумомъ и въ ту жъ минуту почти весь кузовъ рассыпался на части. Послѣдовавшая за тѣмъ сцена имѣла ужасный видъ. Обломки, силою взрыва, были брошены на значительное разстояніе и повредили крыши домовъ и магазиновъ, на которые упали. Многіе изъ пассажировъ были также взброшены на воздухъ: трое изъ нихъ, странно изуродованные, упали на набережную; изъ которые потонули въ каютѣ, а другіе, упавъ въ воду, отчаянно боролись со смертію. Къ счастью, что возлѣ парохода была пристань для лодокъ, отъ которой многіе тотчасъ отвалили и успѣли спасти утопавшихъ. Если бы лодокъ тутъ не случилось, или если бы взрывъ произошелъ по уходѣ парохода

отъ набережной, то навѣрное было бы еще болѣе жертвъ. Теперь убито 9, ранено 21 человекъ. Подробности этого несчастія описаны въ газетѣ *Illustrated London News*.



Сгорѣніе парохода Гриффита. Выписываемъ изъ той же газеты другое, болѣе печальное событіе. Американскій пароходъ Гриффитъ сгорѣлъ на озерѣ Эри, въ 20 миляхъ отъ Кле-велэнда, причемъ болѣе 200 человекъ сдѣлались жертвою этого несчастія.

Іюня 4-го, г. Девидсонъ шелъ на винтовомъ пароходѣ «Делаваръ» въ Ферпортъ, и около 3½ часовъ по полуночи, находясь въ 10 миляхъ отъ Клевлэнда, увидѣлъ за кормою необыкновенный свѣтъ. Усмотрѣвъ, что то былъ пожаръ на суднѣ, капитанъ Девидсонъ перемѣнилъ курсъ и пошелъ прямо къ горѣвшему судну. Подойдя ближе, онъ нашелъ уже одно только днище сгорѣвшаго парохода, на мели, въ полу-мили отъ берега; тотчасъ спустилъ на воду шлюпки и отправилъ ихъ собирать трупы, плававшіе вокругъ днища. До прибытія парохода, многіе жители съ ближайшаго берега спасали уже утопавшихъ. Г. Девидсонъ говоритъ, что съ этою цѣлью находились тутъ шесть небольшихъ лодокъ и 2 инкута. Должно полагать, что «Гриффитъ» загорѣлся въ 10 миляхъ отъ берега и около 15-ти отъ Ферпорта. Пожаръ начался возлѣ котловъ, и пламя, какъ говорятъ, распространилось съ такою скоростію, что тѣ, которые были на носу или на кормѣ, не могли уже перемѣнить мѣстъ своихъ, и вскорѣ должны были броситься въ воду.

Г. Девидсонъ полагаетъ, что пассажиры и экипажъ приготовили барказы, въ надеждѣ добраться на немъ до берега, къ которому быстро еще приближались. Это было видно изъ того, что мелкія гребныя суда вовсе не были къ тому приготовлены. Когда пассажиры не могли уже долѣе укрываться отъ пламени на пароходѣ, то, вѣроятно всѣ, числомъ 330, побросались за-

бортъ. Пароходъ былъ уже тогда не далѣе полу-мили отъ берега; озеро было тихо, и глубина не болѣе восьми футовъ.

Лодки съ берега и парохода дѣятельно занимались собираніемъ утопшихъ. Г. Девидсонъ говоритъ, что до 60 чело-вѣкъ, вытасненныхъ изъ воды, не потерпѣли никакого вреда отъ огня. Двое мужчинъ, двѣ женщины, и одно дитя были спасены живыми, съ лопастей колеса. Всѣхъ спасшихся было не болѣе 40 чело-вѣкъ, и большая часть изъ нихъ сами выплыли къ берегу. Капитанъ парохода «Гриффитъ», г-нъ Роби, поступилъ въ этомъ случаѣ, какъ требовалъ того долгъ: онъ послѣдній оставилъ горѣвшій пароходъ, и, бросивъ сперва за-бортъ свою жену и дитя, послѣдовалъ за ними, но они всѣ трое потонули.

Другія газеты пишутъ объ этомъ слѣдующее: «Мы остави-ли сцену на днищѣ въ 2 часа ночи, и въ это время было уже вытаснено изъ воды около 140 тѣлъ, большею частію Герман-скихъ переселенцевъ. Днище парохода «Гриффитъ» лежитъ око-ло ста сажень отъ берега, на глубинѣ 7 футовъ. Пассажиры, палимые огнемъ, бросались за бортъ, и часто находили ихъ по семи и восьми вмѣстѣ, заключившихъ другъ друга въ тѣсныя объятія.

Озеро Эри — одно изъ самыхъ большихъ озеръ въ Америкѣ. Вода въ немъ совершенно зеленого цвѣта, и съ виду походитъ на океанъ, не уступая иногда ему своей бурливостью. «Гриффитъ» третій пароходъ, погибшій нынѣшнимъ лѣтомъ на этомъ озерѣ. Два предъидущіе погибли отъ взрыва, съ потерю на каждомъ до 100 чело-вѣкъ.

Стольно крушеній и другихъ морскихъ несчастій вмѣстѣ, не-вольно наводятъ грусть, которая увеличилась еще болѣе при встрѣчѣ нами новой книжочки: *Крушеніе корабля Нессы, у береговъ Ново-Архангельскаго порта. Разсказъ очевидца. А. Маркова.*

Спб., 1850. Мы думали, что это также новое несчастье, но прочтя — успокоились : это только новая книжка о бѣдствіи, случившемся за 37 лѣтъ и давно уже описанномъ. Однако рассказъ очевидца, подумали мы, достоинъ особаго вниманія. Надо сказать, что авторъ, г. Марковъ, рассказываетъ со словъ очевидца, что *по выкатъ* якоря, первоначальный *зальдъ* ихъ былъ въ Копенгагенъ; потомъ, *встуля на экваторъ*, весело праздновали переходъ въ другое полушаріе; у Горна встрѣтили непродолжительный штормъ съ крупнымъ градомъ, что *всегда почти случается*; далѣе, вѣтеръ дулъ ровный, *пассатный* и они шли *въ фордвиндъ*. За два дня до разбитія, по небу ходили густые слои тучъ, но *вѣтеръ дулъ* ровный, безъ порывовъ, *по 9 узловъ*. Потомъ гигантскія волны, облитыя сѣдою пѣной, *разсыпались* *подъ килемъ*; парусовъ оставалось только *марсель* и *форъ-марсель* и то подъ послѣднимъ рифомъ; надъ головою слышны были частые раскаты буруновъ, которые перекачивались черезъ палубу. Вдругъ лопнулъ марсель, а имѣть болѣе парусовъ не позволяла жестокая буря, которая въ противномъ случаѣ, стала бы *опрокидывать* и зарывать въ волнахъ судно. Молнія освѣтила огромную скалу и отдали якоря, но тутъ была глубина и они въ бездѣйствіи замотались *на цѣпяхъ*.... Очевидецъ тутъ заговорился—цѣпей тогда еще не было. За симъ послѣдовало крушеніе со всеми ужасами, коимъ посвящены двѣ трети книжки, имѣющей всего 36 страничекъ. Въ ней рѣшительно нѣтъ ничего ни поучительнаго, ни новаго, чему и быть мудрено послѣ двухъ печатныхъ описаній этого бѣдствія. Одно, подробное, отдѣльно изданное въ 1817 г., В. Н. Берха; другое, помѣщенное въ Описаніи кораблекрушеній, Головнина. Ч. IV, съ интересными критическими замѣчаніями. Крушеніе это послѣдовало 9 января 1813 года, у мыса Эджкомба, въ широтѣ сѣв. $57\frac{1}{4}^{\circ}$, на С. З. берегу Америки; приче́мъ утонуло 39 человекъ, спаслось 25.

Такое книгодѣліе особенно вредно для живущихъ внутри Россіи. Прочтя въ газетахъ объявленіе о новой книжкѣ, заинтересуются ее выписать и что же получить? И послѣ эта-

го случается еще слышать жалобы на книжную торговлю и проч. и проч.

=

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Въ Николаевскомъ адмиралтействѣ заложенъ 120 пушечный карабль «Великій Князь Константинъ.»

— Гарлемское озеро продолжаютъ осушать успѣшно : горизонтъ его къ 1-му августу нов. стили опустился ниже уровня Амстердама (вѣроятно ниже рѣки Амстеля и каналовъ этого города) на 2,78 метра, или на 9,12 англ. футь. Въ теченіе іюля мѣсяца оно понизилось болѣе полъ-фута.

— Англійскаго флота комэндеръ Гарперъ (*Harper*) получилъ приказаніе немедленно отправиться въ Константинополь, для содѣйствія Турціи въ морскихъ дѣлахъ ея.

— Пишутъ изъ Генуи, что Сардинское правительство намѣрено перевести оттуда военную гавань въ заливъ Спеціи (*Spezia* къ юго-востоку, недалеко отъ Генуи), и основать тамъ главный военный портъ, а въ Генуѣ оставить только купеческую гавань. Еще Наполеонъ, оцѣнивая превосходное мѣстоположеніе и другія удобства Спеціи, намѣренъ былъ учредить тамъ большой военный портъ, для чего начинались уже и приготавительныя работы; но переменъ обстоятельствъ не допустила его исполнить это предпріятіе. Теперь, быть можетъ, оно осуществится, къ чему приняты уже нѣкоторые мѣры. Тѣснота и ненадежность Генуэзской гавани суть главнѣйшія причины этой переменъ.

— Датскій морской министръ, г. Цартманъ, уволенъ по болѣзни отъ должности, и вмѣсто его назначенъ коммодоръ Ирмингеръ.

— Въ Триестъ, съ новой верфи Св. Марка, спущены на воду, 10 августа н. ст., шесть канонирскихъ лодокъ, выстроенныхъ г-мъ Тонелло въ теченіе десяти недѣль.

— Пишутъ также изъ Триеста, что воспитанники Морской

Коллегіи (которые переведены сюда изъ Венеціи. Объ этой Коллегіи см. Зап. Гидрогр. Департамента. Ч. V, стр. 475), досель ходившіе въ моръ на одномъ изъ военныхъ судовъ, теперь раздѣлены по курсамъ на два разряда: младшій курсъ плаваетъ на корветъ «Діана» въ Адріатическомъ моръ; старшій на брикъ «Гусаръ» въ Средиземномъ моръ. Первые, находясь болѣе въ прибрежномъ плаваніи, знакомятся съ лоціею своихъ береговъ и навигаціею; вторые, будучи въ открытомъ моръ, приучаются къ астрономическимъ средствамъ кораблевожденія.

— Австрійскій военный флотъ состоитъ нынѣ изъ 8-ми фрегатовъ, 5 корветовъ, 6 бриковъ и 5 париходовъ, всего 24 судна въ 16200 тонновъ. Въ купеческомъ флотъ, считается 594 судна (не считая каботажныхъ), въ 175475 тонновъ.

— Въ Испаніи 13089 купеческихъ судовъ, считая и коботажныхъ, на нихъ 61508 матрозовъ. Въ томъ числѣ 942 судна отъ 80 до 400 тонновъ, 1997 судовъ отъ 20 до 80 тонновъ, остальные менѣе 20-ти тонновъ.

— Кап. Остинъ, 28 іюня н. ст., отплылъ на сѣверъ отъ острововъ *Валь-Фишъ*; на другой день, отправилась оттуда же американская экспедиція, посланная для отысканія Франклина. Кап. Пенни прошелъ *Диско*, 4 мая н. ст.—Въ этотъ же день прибылъ кап. Коллетъ на *Геральдъ*, къ Сандвичевымъ островамъ. (См. Морск. Сборн. Т. III, стр. 577).

О П Е Ч А Т К А.

Въ № 7-мъ Морскаго Сборника, стр. 95, въ 14-й строкъ сверху, напечатано *въ Ширинъ*, слѣдовало быть *въ Ширинъ*.

==

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Генералъ-Адъютантъ *Линке*.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ
ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 9.

Содержаніе:

	Стр.		Стр.
Описаніе дѣйствій Черноморскаго флота въ продолженіе войны съ Турціею, въ 1828 и 1829 г. (Соч. вице-адм. <i>В. И. Мелихова</i> .) (Оконч.)	211	капитана Росса въ южныхъ полярныхъ страны	256
Экспеди. гр. Войновича къ восточн. бер. Каспія (<i>Ал. Ск.</i>)	227	О самовозгараніи каменнаго угля на судахъ	250
Отрывокъ изъ путешествія		Отрывокъ изъ рѣчи сэра Давида Брюстера	258
		Библіографія	265
		Смѣсь	275

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обозрѣніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по всѣмъ отраслямъ морскаго искусства.
 2. Извѣстія по части военнаго морскаго дѣла; о современномъ состояніи флотовъ и портовъ иностранныхъ; о плаваніи судовъ и эскадръ.
 3. Извѣстія о морскихъ экспедиціяхъ, замѣчательныхъ въ военномъ, или ученомъ отношеніи.
 4. Событія прежнихъ временъ во всѣхъ флотахъ; краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
 5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
 6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, рассказы, анекдоты и проч.
 7. Библіографія. Краткій обзоръ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.
- Въ случаѣ надобности, будутъ прилагаться къ Сборнику карты, чертежи и рисунки.
-

Выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ IV.

№ 9.

СЕНТЯВРЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.

ОПИСАНІЕ ДѢЙСТВІЙ ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА

ВЪ ПРОДОЛЖЕНІЕ ВОЙНЫ СЪ ТУРЦІЕЮ,

въ 1828 и 1829 годахъ.

(Окончаніе. *)

—

ГЛАВА XXVII.

ОБЩІЙ ВЗГЛЯДЪ НА ДѢЙСТВІЯ ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА **.

Въ 1829 году не всѣ дѣйствія Черноморскаго флота были такъ удачны, какъ въ предшествовавшую кампанію; онъ потерялъ фрегатъ, и ни однажды не могъ встрѣтиться съ Турецкимъ флотомъ, хотя послѣдній нѣсколько разъ выходилъ изъ Босфора.

Не входя въ подробное разсмотрѣніе обстоятельствъ, сопровождавшихъ потерю фрегата Рафайль, и уже подвергшихся окончательному суду, мы считаемъ однако не излишнимъ присовокупить, что въ этомъ несчастномъ событіи нѣтъ ничего, что могло бы послужить къ укоризнѣ кого-либо, кромѣ главнѣйшихъ участниковъ сдачи. При отправленіи къ Трапезонту

* Морской Сборникъ. Т. IV, стр. 128.

** См. прилагаемую карту Чернаго моря.

фрегата Рафаиль, не было въ виду ничего рѣшительно, что могло бы возбудить сомнѣніе за безопасность его въ пути, а долговременная, ничѣмъ до тѣхъ поръ не опороченная служба офицера командовавшего фрегатомъ, представляла ручательство въ томъ, что, будучи поставленъ внѣ непосредственнаго на него вліянія Главнаго Командира, онъ найдетъ въ самомъ себѣ довольно твердости и благоразумія, чтобы удовлетворительнымъ образомъ исполнить возложенное на него порученіе. Не разъ предпріятія великихъ полководцевъ не удавались отъ неточности въ исполненіи подчиненными данныхъ инструкцій, или отъ неожиданныхъ ошибокъ со стороны лицъ, которымъ доверялись отдѣльныя команды, но, въ такомъ случаѣ, несчастіе болѣе или менѣе заслуженное, постигшее начальника отдѣльнаго отряда, не въ состояніи помрачить славы ни главнаго вожда, ни войска.

Безуспѣшность поисковъ за Турецкимъ флотомъ можетъ, съ перваго взгляда, быть приписана недостатку дѣятельности, но безпристрастное изслѣдованіе всѣхъ обстоятельствъ докажетъ, что причина, по которой мы ни одного раза не были въ состояніи встрѣтиться съ непріятелемъ въ морѣ, заключалась въ одномъ изумительно благопріятномъ для Турокъ стеченіи обстоятельствъ, что тутъ не было ничего кромѣ счастья, противъ котораго безсильны и искусство и опытность.

Прежде чѣмъ приступимъ къ объясненію движеній обоихъ флотовъ, мы считаемъ нужнымъ пояснить причину, заставлявшую Главнаго Командира находиться болѣе въ Сизополь на якорѣ, нежели въ морѣ подъ парусами.

Главнѣйшая обязанность, лежавшая на флотъ, до самаго перехода войскъ за Балканы, состояла въ оборонѣ Сизополя, потеря котораго могла имѣть самое пагубное вліяніе на весь ходъ кампаніи, и который, до вступленія арміи въ Румелію, находился постоянно въ опасности. Имѣя въ сборѣ, въ окрестностяхъ Сизополя, корпусъ въ числѣ 10 тысячъ человѣкъ, непріятель непрерывно угрожалъ этому пункту и былъ удерживаемъ отъ нападенія только присутствіемъ нашего флота; это

подтверждалось единогласно и переметчиками и свѣденіями, секретно получаемыми. Оставъ адмиралъ Сизополь на нѣсколько продолжительное время, городъ былъ бы атакованъ непременно, и если бы при этомъ случавъ удалось Турецкому флоту подойти къ Сизополю въ отсутствіе наше, тогда успѣхъ атаки былъ бы дѣломъ несомнѣннымъ, по совершенно открытому положенію сего города со стороны моря. Атакованныя съ одной стороны Турецкимъ корпусомъ, котораго предприимчивость была бы возбуждена присутствіемъ ихъ флота, и поражаемая, съ другой стороны, артиллеріею непріятельскихъ судовъ, которая въ состояніи была сравнять городъ съ землею, войска наши, при всей испытанной ихъ храбрости, были бы доведены, въ нѣсколько часовъ, до самаго отчаяннаго положенія. Кромѣ потери города, мы, съ паденіемъ его, теряли всѣ собранные въ немъ запасы и всѣ суда, которыя могли паходиться въ это время въ портъ. Пребываніе въ Сизополь не представляло никакого особеннаго удовольствія, и адмиралъ Грейгъ не былъ охотникъ до якорныхъ стоянокъ, но единственно великая ответственность, лежавшая на немъ, за безопасность города, и совершенная увѣренность, что только присутствіе флота можетъ сохранить этотъ пунктъ за нами, были причиною, удерживавшею насъ при Сизополь, положеніе котораго тѣмъ-болѣе возбуждало опасеніе, что болѣзни и смертность постоянно ослабляли силу его гарнизона; состоя, въ половинѣ апрѣля, изъ четырехъ тысячъ, онъ, въ началѣ іюня, имѣлъ подъ ружьемъ уже не болѣе 2500 человекъ.

Переходя за симъ къ дѣйствіямъ флотовъ нашего и Турецкаго, мы не станемъ останавливаться на выходахъ небольшихъ отрядовъ непріятеля изъ Босфора, которые не удалялись отъ берега далѣе 5 или 6 миль и, пользуясь сильнымъ благопріятствующимъ имъ теченіемъ, могли укрыться въ проливъ во всякое время, даже и при противномъ вѣтрѣ. Отрывать эти отряды отъ берега, было дѣломъ невозможнымъ.

Извѣстіе о первомъ появленіи въ морѣ Турецкаго флота, бы-

ло доставлено брикомъ Орфей, прибывшимъ въ Сизополь 26 апрѣля; командиръ брика донесъ, что 23 числа, находясь, вмѣстѣ съ фрегатомъ Штандартъ, предъ проливомъ, они видѣли, какъ выходилъ изъ него Турецкій флотъ. Въ слѣдствіе этого извѣстія, Главный Командиръ выступилъ немедленно изъ Сизополя и на всѣхъ парусахъ пустился къ Босфору. На другой день былъ полученъ рапортъ, отдѣленнаго предъ-тѣмъ къ проливу, съ двумя кораблями, капитана 1 ранга Скаловскаго, что приблизившись 24 числа къ Босфору, онъ не нашелъ предъ нимъ никакихъ непріятельскихъ судовъ. Фрегатъ Флора, посланный, въ тотъ же день, для осмотра пролива, по возвращеніи, увѣдомилъ, что весь Турецкій флотъ расположенъ на якорѣ у Буюкдере. Эти донесенія удостовѣрили Адмирала, что ежели Турецкій флотъ и выходилъ 23 числа въ море, то не болѣе какъ только на нѣсколько часовъ.

Видя изъ рапорта Скаловскаго, что онъ взялъ направленіе къ Пендаракли, и рассчитывая, что, можетъ-статься, онъ увелъ съ собою и фрегаты, предъ проливомъ находившіеся, Главный Командиръ отправилъ, 27 апрѣля, бригъ Ганимедъ для наблюденія за непріятелемъ.

Вечеромъ 7 мая, Ганимедъ прибылъ въ Сизополь, съ извѣстіемъ, что непріятельскій отрядъ, состоящій изъ одного корабля, одного фрегата и одного брика, вышелъ наканунѣ изъ Босфора и гнался за брикомъ Ганимедъ въ продолженіе двухъ часовъ. Адмиралъ, обезпеченный положеніемъ, при берегахъ непріятельскихъ, отряда капитана 1 ранга Скаловскаго, который, по расчету времени, надобно было полагать уже у Босфора, не счелъ нужнымъ отдѣлять особыхъ крейсеровъ для надзора за непріятелемъ, потому болѣе, что присутствіе при флотѣ малыхъ судовъ было необходимо для приготовлявшейся, въ это время, противу Агатополя экспедиціи.

11 мая Скаловскій прибылъ съ отрядомъ въ Сизополь, и на другой день были посланы къ проливу фрегатъ Штандартъ, брики Орфей и Меркурій, которые, на пути къ мѣсту своего

назначенія, сошлись, утромъ 14 числа, съ Турецкимъ флотомъ, шедшимъ отъ береговъ Анатоліи.

Извѣстившись, по всей вѣроятности, о дѣйствіяхъ Скаловскаго въ Пендаракліи и Акчесарѣ, непріятель, въ намѣреніи напасть на отрядъ нашъ, выступилъ 8 числа изъ пролива и взялъ направленіе къ Пендаракліи. Въ этотъ день, до 6 часовъ вечера, поджидая изъ Акчесара фрегатъ Поспѣшный и брикъ Мингрелія, Скаловскій находился у мѣстечка Шили*; казалось, что встрѣча съ нимъ Турокъ была неизбежна, но случай, благопріятствовавшій непріятелю, расположилъ иначе; Турецкій флотъ не только разошелся съ нашимъ отрядомъ, но, прибывъ въ Пендараклію, нашелъ тамъ фрегатъ Рафаилъ, котораго не было никакого повода полагать въ этомъ мѣстѣ.

Встрѣться нашъ отрядъ съ Турецкимъ флотомъ, послѣдствія были бы совершенно иныя; хотя непріятель далеко превосходилъ силу отряда капитана 1 ранга Скаловскаго, но по дозволенной храбрости этого всѣми уважаемаго офицера, можно было рассчитывать навѣрное, что онъ вступитъ въ самый отчаянный бой съ Турками, и если бы ему и не удалось пріобрѣсти надъ ними поверхности, по крайней мѣрѣ онъ задержалъ бы ихъ въ морѣ и далъ средство адмиралу прибыть, съ остальными судами, для окончательнаго истребленія непріятельскаго флота. Не оставъ брикъ Ганимедъ поста своего при Босфорѣ для донесенія о выходѣ изъ пролива только трехъ судовъ непріятельскихъ, послѣдствія были бы тѣ же самыя, и ни въ томъ, ни въ другомъ случаѣ, не произошло бы несчастнаго столкновенія фрегата Рафаилъ съ Турецкимъ флотомъ.

Счастіе продолжало, и послѣ этого, слѣпо покровительствовать Туркамъ. Избавивъ ихъ отъ встрѣчи съ нашимъ флотомъ и отрядомъ Скаловскаго, и бросивъ, такъ сказать, въ ихъ руки

* Мѣстечко Шили расположено на Анатольскомъ берегу, въ разстояніи около 20 миль отъ Босфора.

фрегатъ Рафаиль, оно дало имъ потомъ возможность переплыть въ одинъ день сто миль, отдѣляющихъ Пендаракию отъ Босфора, на что, при другихъ обстоятельствахъ, могло потребоваться пять или шесть дней, и, по приближеніи къ берегамъ Румелин, 14 мая, встрѣтить небольшою отрядъ нашъ, состоявшій изъ одного фрегата и двухъ бриковъ, шедшій къ Босфору для крейсерства. Могли ли обстоятельства расположиться болѣе выгоднѣйшимъ образомъ, и не были ли Турки вправдѣ считать встрѣченныя ими суда такими же вѣрными призами, каковыми былъ Рафаиль? Но въ этотъ разъ имъ суждено было жестоко ошибиться въ своихъ ожиданіяхъ. Догнанный ими брикъ Меркурій, котораго вся оборона заключалась въ 18 каронадахъ, смѣло и рѣшительно вступилъ въ бой съ двумя непріятельскими кораблями, имѣвшими около 200 орудій большаго калибра и состоявшими подъ управленіемъ главныхъ своихъ адмираловъ. Предпочитая явную смерть безчестию плѣна, командиръ брика съ твердостью выдержалъ трехъ-часовое сраженіе съ своими исполнскими противниками и наконецъ заставилъ ихъ удалиться; пораженіе Турокъ, въ нравственномъ отношеніи, было полное и совершенное. Въ подвигъ брика Меркурій проявился вполне духъ, господствовавшій между всеми чинами флота.

Погоня за брикомъ Меркурій далеко отвлекла Турокъ отъ Босфора; несмотря однако на это и на поспѣшное выступленіе нашего флота изъ Сизополя 15 мая, непріятель не только не былъ догнанъ, но даже и усмотрѣнъ передовыми судами флота.

Еслибы наши крейсера успѣли приблизиться къ проливу нѣсколькими часами прежде Турокъ, то адмиралъ былъ бы извѣщенъ ими гораздо ранѣе, что Турецкаго флота нѣтъ въ Босфоръ, и тогда погоня за брикомъ Меркурій привела бы непріятеля прямо на встрѣчу нашего флота.

26 мая, Турецкій флотъ вновь вышелъ изъ пролива и, преслѣдуя фрегатъ Флора, доходилъ до Инады, но потомъ пово-

ротилъ къ Босфору, куда и вошелъ 29 числа. Извѣстіе о появленіи въ моръ Турокъ, дошло въ Сизополь 28 числа; но такъ-какъ въ это время мы ожидали, каждый часъ, нападенія на городъ, отъ расположенныхъ предъ нимъ войскъ непріятельскихъ, а потому адмиралъ считалъ себя не вправѣ оставить Сизополь безъ особенной крайней необходимости и совершенной увѣренности въ возможности встрѣтиться съ Турецкимъ флотомъ, для наблюденія за которымъ и былъ отправленъ къ Босфору фрегатъ Поспѣшный.

Вскорѣ за симъ получено донесеніе о новомъ выступленіи Турецкаго флота; оставивъ проливъ 31 мая, непріятель, въ продолженіе 1 и 2 іюня, гнался постоянно, за наблюдавшимъ за нимъ, брикомъ Орфей и прекратилъ преслѣдованіе только въ 10 миляхъ отъ Сизополя. Въ 7 часовъ по полудни, 2 числа, фрегатъ Поспѣшный, только-что вышедшій изъ Сизополя, передавъ сигналомъ извѣстіе о непріятель, пустился подъ всеми парусами на соединеніе съ брикомъ Орфей, находившимся въ виду передовыхъ кораблей Турецкаго флота; въ 11 часовъ отправлены къ брику корабль Пимень и фрегаты Флора и Штандартъ, а въ полночь и весь флотъ снялся съ якоря; несмотря однако на всю поспѣшность и на попутный вѣтеръ, не только суда, бывшія съ адмираломъ и предъ нимъ выступившія изъ Сизополя, но даже фрегатъ Поспѣшный, не могли догнать Турецкаго флота; фрегатъ Флора, постоянно слѣдовавшій за нимъ, увидѣлъ его только въ ту минуту, когда онъ входилъ въ Босфоръ утромъ 4 числа. Находясь, въ ночь съ 2 на 3 іюня, въ разстояніи болѣе 80 миль отъ пролива, Турки, спустя 28 часовъ, были уже подъ защитою своихъ баттарей, въ безопасности отъ всякой погони. Промедли передовые корабли ихъ часа два или три у мыса Зайтана, они были бы непременно догнаны, но непріятелю удалось взять обратное направленіе именно въ самую благоприятную для него минуту.

Это былъ послѣдній выходъ Турецкаго флота; послѣ 4 іюня онъ не оставялъ уже Босфора.

Изложенные выше доводы положительно доказываютъ, что только одно необыкновенное стеченіе самыхъ благоприятныхъ для Турокъ обстоятельствъ, было въ состояніи лишить насъ средства встрѣтиться съ ихъ флотомъ; и вѣтры и погода какъ будто располагались по волѣ непріятеля; куда бы ни пошелъ онъ, ему всегда сопутствовали вѣтры, между тѣмъ какъ мы и наши крейсера испытывали почти постоянно противное. Избавляя непріятелей отъ встрѣчи съ нашимъ флотомъ и даже съ отрядомъ, который въ состояніи былъ остановить ихъ, счастье какъ-будто нарочно посылало въ руки Турокъ нашихъ отдѣльныхъ крейсеровъ. Ко всему этому надлежитъ присовокупить еще одно, много содѣйствовавшее непріятелю, обстоятельство. О движеніяхъ его мы могли знать только чрезъ крейсеровъ при Босфорѣ, но они не всегда могли оставлять посты свои, и, при противныхъ вѣтрахъ, не скоро достигали до Сизополя; тогда-какъ всѣ наши дѣйствія по открытому положенію Сизопольскаго рейда, для большей части прибрежья Фаросскаго залива, совершались предъ самыми глазами Турокъ, и слѣдовательно были передаваемы въ Константинополь въ то же самое время; наконецъ нельзя ручаться и за то, чтобы въ самомъ Сизополѣ не было агентовъ Турецкихъ.

Ежели счастье, покровительствовавшее непріятелю, и заставило насъ испытать неудачу, въ отношеніи встрѣчи съ нимъ въ морѣ, за то всѣ прочія дѣйствія флота были постоянно успѣшны, а нѣкоторыя изъ нихъ блистательны, во всей силѣ слова.

Мнѣніе наше о покореніи Сизополя мы изложили въ главѣ XX; къ приведеннымъ тамъ обстоятельствамъ, объясняющимъ всю важность пріобрѣтенія этого пункта, считаемъ нужнымъ присовокупить еще слѣдующее: оплошность непріятеля, не обратившаго вниманія на укрѣпленіе Балканскихъ горъ, дозволила нашей арміи, скоро и безъ большаго урона, миновать эту естественную оборонительную линію Турокъ; но могло случиться противное, и тогда переходъ чрезъ Балканы былъ бы,

сжели не совершенно невозможенъ для насъ, то соединенъ съ весьма важными потерями. Принужденныя брать приступомъ каждую укрѣпленную высоту и занимать съ боя каждый дефилей, войска наши необходимо должны были бы повести значительную убыль въ людяхъ и потерять много времени, что представляло особенную важность по невозможности продовольствовать армию въ горахъ; напротивъ того, завладѣвъ хотя одною точкою за Балканами, и будучи хорошо знакомы съ мѣстностію, всѣ усилія Турокъ для прегражденія пути нашимъ войскамъ дѣлались ничтожными. Взявъ Миссесмврию, расположенную у самой подошвы горъ, что было бы дѣломъ вовсе незатруднительнымъ для флота, перевезя къ этому пункту изъ Варны корпусъ войскъ и направивъ его въ тылъ оборонительной линіи непріятеля, послѣдній былъ бы поставленъ между двухъ огней и одно только поспынное отступленіе, изъ занятой имъ въ горахъ позиціи было въ состояніи избавить его отъ совершеннаго истребленія. На переходъ моремъ отъ Варны до Миссесмври, не могло по требоваться болѣе одного или двухъ дней, и Турки не успѣли бы еще догадаться о нашемъ намѣреніи, когда уже оно было бы приведено въ дѣйствіе.

Истребленіе линейнаго Турецкаго корабля въ Пендараклія и военнаго корвета въ Акчесаръ; покореніе Василико, Агатополя и Инады, занятіе Ахіолло и Мидіи сопровождались полнымъ успѣхомъ. Дѣйствія отдѣльных нашихъ судовъ, и въ особенности брика Орфей при Кирпени, Шили и Массетъ, въ нѣсколькихъ миляхъ отъ Константинополя лежащихъ, и дѣйствія лейтенанта Панютина 1, атаковавшаго съ пятью іолами деревню С. Стефано, обороняемую тремя редутами и отрядомъ въ числѣ около тысячи человекъ, были смѣлы, какъ нельзя болѣе. Дѣйствія брика Меркурій представляютъ примѣръ отваги, которому подобный едва ли сыщется въ лѣтописяхъ морскихъ державъ. Мы считаемъ излишнимъ распространяться о подвигѣ Казарскаго, вполне и совершенно оцѣненномъ Государемъ Им-

ператоромъ, какъ то можно видѣть изъ Высочайшихъ повелѣній и указовъ, изложенныхъ въ главахъ XXIII и XXVI нашего повѣствованія; мы считаемъ нужнымъ замѣтить только одно обстоятельство, что нашлись люди, которые сомнѣвались, чтобы дѣйствія брика происходили точно такъ, какъ они описаны въ рапортѣ Казарскаго. Но мы и весь флотъ, видѣвшіе брикъ черезъ нѣсколько часовъ послѣ сраженія, можемъ засвидѣтельствовать, что въ донесеніи командира брика не было никакого преувеличенія; знавшіе хорошо покойнаго Казарскаго, поручатся, что, по своей рѣдкой скромности, онъ скорѣе былъ способенъ умолчать о своихъ дѣйствіяхъ, нежели преувеличивать ихъ. Онъ вполне достоинъ памятника, воздвигнутаго ему въ Севастополѣ его сослуживцами, съ соизволенія Государа Императора.

Мы не можемъ не обратить также вниманія на смѣлость нашихъ крейсеровъ предъ Босфоромъ, и въ особенности фрегата Флора, состоявшаго въ командѣ капитанъ-лейтенанта Баскакова, и брика Орфей, бывшаго подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Колтовскаго; они, ни на одинъ часъ, не выпускали непріятеля изъ вида, съ самаго появленія его въ моръ, до возвращенія въ проливъ, несмотря на то, что не отличались качествомъ хода и далеко уступали въ этомъ многимъ судамъ непріятельскимъ.

Успѣхи флота могли быть несравненно важнѣе, если бы Главный Командиръ имѣлъ въ своемъ распоряженіи сколько нибудь сухопутныхъ войскъ, кромѣ Сизопольскаго гарнизона. Еслибы 12 пѣхотная дивизія прибыла въ Сизополь въ маѣ или іюнѣ, тогда, еще до перехода арміи за Балканы, были бы покорены всѣ главныя мѣста залива Фаросскаго, и мы могли угрожать Айдосу, одному изъ важнѣйшихъ стратегическихъ пунктовъ непріятеля, и сообщенію Шумлы съ Константинополемъ, что въ высшей степени озаботило бы Турецкое правительство и отвлекло его вниманіе отъ Балкановъ и Силистріи; сверхъ того мы имѣли бы возможность взять Инаду, предпринять истре-

бленіе чугунаго завода въ Самоковѣ, дѣйствовать противъ Мидіи и такимъ образомъ возбудить въ Туркахъ опасеніе за самыя окрестности ихъ столицы. Однимъ изъ пламенныхъ желаній Главнаго Командира было покореніе Миссемврін, но такъ-какъ удержать ее, безъ сухопутныхъ войскъ, было невозможно, то и должно было отказаться отъ этого предпріятія и ограничиться покушеніемъ противъ Агатополя, пункта, не представлявшаго никакой особенной важности.

Можетъ статься, замѣчено будетъ, что Главный Командиръ не вполне исполнилъ всѣ предположенія, о которыхъ ему сообщено было при началѣ кампаніи, и главнѣе не произвелъ демонстраціи противъ Синопа. Въ отвѣтъ на это мы приведемъ слѣдующее: *во-первыхъ*, что въ окончательныхъ наставленіяхъ, полученныхъ адмираломъ отъ Главнокомандовавшаго арміею, основанныхъ на общемъ планѣ похода, не заключалось ничего положительнаго на счетъ демонстраціи къ Синопу, и *во-вторыхъ*, она была неудобноисполнима, потому, что во всѣхъ предписаніяхъ, объ употребленіи флота, главное вниманіе адмирала обращено было на уничтоженіе морскихъ силъ непріятеля, въ случаѣ выхода его изъ Босфора, и что въ такомъ случаѣ надлежало оставить и демонстрацію и всѣ другія предпріятія; но какимъ образомъ можно было исполнить эту статью наставленія, еслибы флотъ удалился къ Синопу, находящемуся отъ Босфора въ разстояніи болѣе 350 миль? На переходъ этого пространства, при обстоятельствахъ благопріятныхъ, нужно не менѣе трехъ или четырехъ сутокъ; въ случаѣ же штилей и противныхъ вѣтровъ, можетъ потребоваться около двухъ недѣль и болѣе; слѣдовательно цѣлый мѣсяцъ могъ пройти отъ появленія нашего флота къ берегамъ Румеліи; въ продолженіе всего этого времени, непріятелю предоставлено было бы полное господство надъ заливомъ Фаросскимъ и всеми берегами занятыхъ нами областей, что неминуемо привело бы къ потерѣ Синополя и къ истребленію транспортовъ и зафрахтованныхъ су-

довъ, перевозившихъ запасы для флота и армій; и все это пало бы на ответственность Главнаго Командира.

Покушенія противъ мѣстъ, близкихъ къ проливу, что также заключалось въ полученныхъ адмираломъ наставленіяхъ, было дѣломъ, ежели не вовсе невозможнымъ, то соединеннымъ съ чрезвычайною опасностію, по сильному теченію, стремящемуся въ Босфоръ изъ Чернаго моря, оно могло увлечь въ проливъ корабли наши, изъ которыхъ нѣкоторые не отличались хорошими качествами; притомъ, какихъ послѣдствій можно было ожидать отъ раззоренія одной или двухъ деревень, когда не было средства удержать ихъ за собою? Предложеніе адмирала взять Инаду и утвердиться въ ней, могло лучше всего отвлечь вниманіе непріятеля отъ Балкановъ и Силистріи, но безъ войскъ, исполненіе этого предположенія представлялось явно не возможнымъ. Если бы приказано было флоту атаковать непріятеля въ самомъ Босфорѣ, мы увѣрены, что Главный Командиръ безпрекословно послѣдовалъ бы этому; пожертвовать кораблями для опустошенія ничтожныхъ береговыхъ селеній, это не могло быть сообразно съ мнѣніемъ столь опытнаго Адмирала, каковъ былъ А. С. Грейгъ. Когда Главнокомандующій, въ сентябрь 1829 года, полагалъ, что, не смотря на подписанный договоръ о мирѣ, мы, можетъ-статься, принуждены будемъ вновь поднять оружіе, и сносился по этому предмету съ Главнымъ Командиромъ, тогда послѣдній самъ предложилъ идти на Константинополь, несмотря на всѣ неудобства и опасности такого предпріятія въ осеннее время, по продолжительности ночей и постоянно бурнымъ погодамъ.

— Просимъ нашихъ читателей представить себѣ всю затруднительность положенія начальства Черноморскаго флота, когда открылась чума въ Сизополь и когда къ прочимъ заботамъ присоединилась необходимость принятія самыхъ строгихъ мѣръ на счетъ предохраненія судовъ отъ заразы, а это было не легко, по невозможности прекращенія сношеній съ берегомъ. Если ни одно изъ нашихъ судовъ не подверглось заразѣ, осо-

бенно въ то время, когда всѣ береговые пункты занятыхъ нами областей, находились болѣе или менѣе въ опасномъ положеніи, то это было слѣдствіемъ постоянной заботливости и неослабнаго наблюденія за исполненіемъ правилъ, на этотъ предметъ постановленныхъ и вполне соответствовавшихъ своей цѣли.

Основываясь на всемъ вышеизложенномъ, мы смѣемъ думать, что, несмотря на стеченіе многихъ неблагопріятныхъ случаевъ, Черноморскій флотъ, въ продолженіе кампаніи 1829 года, сдѣлалъ все, что только было возможно при тѣхъ средствахъ, которыя Главный Командиръ имѣлъ въ своемъ распоряженіи.

Въ сочиненіи нашемъ, въ слѣдъ за описаніемъ каждаго важнаго событія, изложено и наше о немъ мнѣніе; считая по этому излишнимъ обозрѣвать вновь всѣ дѣйствія флота и дѣлать заключенія относительно ихъ, мы ограничимся только поясненіемъ, какое вліяніе имѣлъ флотъ на успѣхъ войны вообще.

Война, веденная противъ Турокъ въ царствованіе Императора Александра, когда сухопутныя и морскія силы имѣли совершенно отдѣльный кругъ дѣйствій, продолжалась безъ малаго шесть лѣтъ, повела къ огромнымъ издержкамъ и значительной потерѣ людей, и, несмотря на высокія дарованія нѣкоторыхъ предводительствовавшихъ арміею генераловъ и на постоянныя настоянія Государя, не могла быть перенесена не только за Балканы, но даже за Дунай. Причина такого неуспѣха заключалась съ одной стороны, въ совершенной невозможности продовольствовать войска въ степяхъ Булгаріи, ни отъ земли, ни чрезъ доставленіе запасовъ продовольствія сухимъ путемъ изъ за Дуная, а съ другой, въ невозможности безъ содѣйствія флота покорить Варну, оплотъ Балкановъ.

Планъ, предписанный Государемъ Императоромъ для последней войны съ Турціею, по которому дѣйствія флота тѣсно связывались съ дѣйствіями арміи, уничтожилъ совершенно всѣ изложенныя выше затрудненія. Принявъ за базисъ военныхъ операцій не берегъ Дуная, какъ дѣлывалось прежде, а берегъ

Черного моря, и по мѣрѣ занятія различныхъ его пунктовъ, обращая ихъ, подъ прикрытіемъ флота, въ складъ продовольственныхъ запасовъ, на судахъ моремъ доставляемыхъ, армія наша была избавлена этимъ способомъ отъ всѣхъ заботъ по продовольствію, достигла безъ труда Шумлы и, оставаясь предъ нею до конца кампаніи 1828 года, не терпѣла ни въ чемъ недостатка. Блокада Шумлы дозволила приступить къ осадѣ Варны, съ паденіемъ которой открылся путь за Балканы; наконецъ занятіе Сизополя и благовременное приготовленіе въ немъ запасовъ, имѣло то слѣдствіе, что, по вступленіи въ Румелию, армія нашла такое же во всемъ изобиліе, какимъ пользовалась въ Бугаріи. Такимъ образомъ, не будучи болѣе останавливаемы на каждомъ шагѣ никакими препятствіями, приковывавшимъ, въ прежнее время, арміи наши къ берегамъ Дуная, и вспомошествоуемыя флотомъ, въ отношеніи покоренія прибрежныхъ пунктовъ отъ Фаросса до Босфора, войска наши скоро достигли столицы непріятеля, и подъ стѣнами ея предписали условія мира. Эта война доказала вполне всю важность Черноморскаго флота; теперь дознано, что безъ его содѣйствія достиженіе успѣха невозможно.

Можетъ-статься, замѣтятъ намъ, что успѣшному дѣйствію Черноморскаго флота много способствовала слабость морскихъ силъ Турціи, до которой они доведены были истребленіемъ части ихъ при Наваринѣ. Это замѣчаніе въ полной мѣрѣ справедливо, но, дѣлая его, не надобно упускать изъ виду, что и Черноморскій флотъ, въ продолженіе войны 1828 и 1829 годовъ имѣлъ, въ своемъ составѣ, не болѣе половины положенныхъ по штату судовъ. Въмѣсто 15 линейныхъ кораблей, было только 9, и вмѣсто 10 фрегатовъ, только 5. Въ такой же соразмѣрности, къ штатному положенію, было и число малыхъ судовъ. Для всѣхъ надобностей состоялъ при флотѣ одинъ пароходъ, не совсѣмъ надежный, котораго потому и нельзя было уцѣплять для дѣйствій, соединенныхъ съ опасностями. Ежели Турецкій флотъ и былъ слабѣе нашего, то вся разница со-

стояла не болѣе какъ въ 3 корабляхъ и 2 фрегатахъ, но за то силы непріятеля были постоянно сосредоточены, между-тѣмъ какъ наши были всегда въ раздробленіи: содержаніе крейсера, оставленіе кораблей въ Сизополь для обороны города, посылка кораблей въ Севастополь для исправленія и на предметъ перевозки войскъ—все это ослабляло нашъ флотъ и уравновѣшивало числительныя его силы съ Турецкими.

Совершенство, въ которомъ явился Черноморскій флотъ по открытіи войны, заслуживаетъ также особеннаго вниманія. Сравнивая дѣйствія его въ продолженіе кампаній 1806—1812 годовъ, описанныя генералъ-лейтенантомъ Михайловскимъ Данилевскимъ *, съ подвигами, которые совершены были въ продолженіе последней войны, едва можно повѣрить, чтобы они принадлежали одному и тому же флоту: такъ велико различіе между ними. Въ прежнее время, существованіе Черноморскаго флота едва было замѣтно, теперь же онъ оказываетъ рѣшительное вліяніе на важнѣйшія дѣйствія и на успѣхъ войны.

Доведеніе флота до того положенія, въ какомъ всѣ видѣли его въ 1828 и 1829 годахъ, принадлежитъ безспорно покойному Адмиралу Алексѣю Самойловичу Грейгу. Онъ былъ въ истинномъ смыслѣ слова его преобразователемъ: ему обязанъ флотъ приведеніемъ въ совершенный порядокъ своихъ матеріальныхъ средствъ, а офицеры — любовію къ службѣ и пламеннымъ усердіемъ въ исполненіи своихъ обязанностей**.

* Описаніе Турецкой войны съ 1806 до 1812 года. Ч. I, стр. 87—97, 211; ч. II, стр. 45, 125—152.

** Если позволить намъ досугъ, то мы озаботимся отысканіемъ, въ нашихъ бумагахъ, надлежащихъ матеріаловъ для систематическаго обзора перемѣнъ и улучшеній въ администраціи и устройствѣ Черноморскаго флота, которыми мы обязаны Адмиралу Грейгу. Мы увѣрены, что многія подробности его управленія, замѣчательнаго во многихъ отношеніяхъ, до сихъ поръ извѣстны не многимъ.

Если адмиралу Грейгу принадлежит честь устройства флота и образование экипажей, то возбужденіемъ во всѣхъ чинахъ той смѣлости и отваги, которыя, со времени осады Анапы, проявлялись во всѣхъ дѣйствіяхъ нашего флота, мы не менѣе обязаны Князю Александру Сергѣевичу Меншикову. Получивъ со флота, безъ особеннаго выбора, въ свое распоряженіе, офицеровъ и нижнихъ чиповъ, Князь Меншиковъ умѣлъ вдохнуть въ нихъ пламенную отважность, его самого одушевлявшую; при-мѣръ подвиговъ, подъ его руководствомъ совершенныхъ, возбуждалъ соревнованіе и въ прочихъ чинахъ флота; всѣ горѣли желаніемъ и въ свою очередь отличиться, такъ — что не было ни одного опаснаго предпріятія, гдѣ бы число охотниковъ не превосходило потребности службы; въ поощреніяхъ и побужденіяхъ не было никакой нужды, дозволеніе участвовать въ подвигъ считалось за награду.

Усовершенствованія въ различныхъ отрасляхъ морскаго искусства, распространеніе между морскими офицерами болѣе основательныхъ свѣдѣній въ морской тактикѣ, постоянная любовь къ труду и удача въ выборѣ, могутъ, безспорно, возвысить флотъ еще на высшую степень совершенства: но самоотверженіе въ опасности и предпримчивость, одушевлявшія морскихъ чиновъ въ продолженіе послѣдней Турецкой войны, останутся навсегда достойными удивленія.

Мы считаемъ себя счастливыми, что, бывъ очевидцами подвиговъ нашихъ любезныхъ сослуживцевъ и участвуя въ распоряженіяхъ, направлявшихъ ихъ усилія къ предположенной цели, имѣемъ нынѣ возможность, наинимъ простымъ, но вѣрнымъ рассказомъ, заплатить пріятный долгъ признательности тѣмъ, чьи подвиги имѣли столь сильное вліяніе на успѣхи славной кампаніи 1828 и 1829 годовъ!

==

М

43°

Далинъ
но Синопъ

42°

Вафра

41°

Я

3°

25

Па вос

ЭКСПЕДИЦІЯ ГРАФА ВОЙНОВИЧА КЪ ВОСТОЧНОМУ БЕРЕГУ КАСПІЯ.

1781—1782 г. *

Эта экспедиція была предпринята въ эпоху нашего величайшаго могущества на морѣ — когда, въ силу вооруженнаго нейтралитета, наши эскадры охраняли права торговли на Сѣверномъ и Средиземномъ моряхъ, дѣятельно созидался Черноморскій флотъ, и готовилась обширная кругосвѣтная экспедиція, Муловскаго, для утвержденія господства на берегахъ Восточнаго океана. — Экспедиція графа Войновича не удалась; но тѣмъ не менѣе, предпріятіе это, по великости его начертанія, весьма замѣчательно въ исторіи нашего флота, особенно въ исторіи собственно Каспійской флотиліи, для которой оно было началомъ ея возрожденія.

Восточный берегъ Каспійскаго моря, бесплодный и пустой, только временно занимаемый, кочующими по его обширнымъ степямъ, полудикими Киргизами и Туркменами, издавна привлекалъ вниманіе нашего правительства: черезъ него пролегаютъ дороги въ баснословно-богатыя страны Средней Азіи и отъ нихъ въ Индію и Китай — страны шелку, шалей, золота и драгоценныхъ камней, какими всегда казались онѣ. Еще за-долго до

* Продолженіе статей, посвященныхъ исторіи Астраханскаго порта и Каспійской флотиліи, напечатанныхъ въ Морск. Сборн. 1849 г., *ММ* 1, 2 и 7. — Источниками для настоящей статьи служили разныя дѣла, касающіяся настоящаго предмета, въ главномъ морскомъ архивѣ, и слѣдующіе два, напечатанные документа: «Историческій журналъ» *Габлица*, изданный въ 1809 г., и «Выписка изъ журнала» одного изъ участниковъ экспедиціи, кап. лейт. Радинга, помѣщенная въ журн. Мин. Вн. Дѣлъ 1839 г., *М* 7.

пріобрѣтенія Казани и Астрахани, въ половинѣ XVI вѣка, мы уже имѣли торговыя сношенія съ отдаленнѣйшими обитателями этого берега, Хивинцами и Бухарцами, пріѣзжавшими къ намъ съ ихъ товарами; а съ утвержденія нашего въ Астрахани (1557 г.), стали и сами посылать туда караваны, именно на Мангышлакъ и Тюкъ-караганъ. Съ цѣлію прочно утвердиться на этомъ берегу, Петръ Великій, въ 1716—17 г., снарядилъ сюда огромную экспедицію, Бековича, которая не удалась однакожь, и укрѣпленія, построенныя ею въ Тюкъ-караганъ и Красноводскъ, были оставлены. Торговля между тѣмъ продолжалась и предположенія основать крѣпость на этомъ берегу время отъ времени возобновлялись: такъ, въ 1741 и 1745 годахъ, были посылаемы офицеры для осмотра Мангышлака (пристань, лежащая восточнѣе Тюкъ-карагана, но часто съ нимъ смѣшиваемая), и нашли что мѣсто это неспособно для крѣпости; потомъ, въ 1763 году, съ тою же цѣлію, вновь былъ предпринятъ осмотръ Мангышлака, и снаряженной для этого экспедиціи, капитана Токмачева и майора Лазыженскаго, вѣстно было — что и сдѣлано — осмотрѣть не только эту пристань, но и весь восточный берегъ, до Огурчинскаго острова, а ежели тутъ не найдется удобной пристани, то обратиться къ устью Эмбы, «чтобы ничего не пренебречь къ привлеченію сего торгова въ здѣшнюю сторону, современемъ великое возвращеніе принести могущаго;» въ 1775 г. былъ еще посылаемъ геодезистъ Васильевъ собственно для осмотра подъ крѣпость устья Эмбы. Крѣпость однакожь не воздвигалась, главное потому кажется, что не находили для ней способнаго мѣста, а можетъ быть и потому, что побужденія были не очень сильны.

Съ 1775 года, когда Американская война стала стѣснять Англійскую торговлю въ Индіи, замѣтно начала усиливаться наша торговля съ нею черезъ Бухару и Оренбургъ, а потому, натурально, пробудились давнишніе замыслы на проложеніе кратчайшей дороги. За дѣло взялся Потемкинъ. Въ 1778 году дѣятельно началась постройка судовъ въ Казани, и къ лѣту

1780, какъ мы говорили (въ нашей предшествующей статьѣ), приведено въ Астрахань 3 фрегата, 1 бомбардирскій корабль и 5 ботовъ, (при портѣ было только 2 бота); присланы изъ Петербурга команда и офицеры, и наконецъ, въ июнь слѣдующаго года, явился сюда полномочный начальникъ готовившейся экспедиціи, капитанъ 2 ранга графъ Марко Ивановичъ Войновичъ.

Графъ М. И. Войновичъ, только-что пожалованный въ настоящій чинъ, поступилъ въ нашу службу въ 1770 году, въ бытность нашего флота въ Архипелагъ. Родомъ Славянинъ, опытный морякъ, ловкій, смѣлый и довольно образованный, командуя небольшимъ фрегатомъ *Славою*, онъ обратилъ на себя вниманіе, заслужилъ георгіевскій крестъ, по возвращеніи флота поступилъ къ Потемкину и имѣлъ счастье управлять собственною шлюпкою Императрицы. — Въ тайной инструкціи, данной ему для настоящей экспедиціи, было предписано основать укрѣпленіе на одномъ изъ острововъ у восточнаго берега Каспія — преимущественно рассчитывали на Огурчинскій, который полагали способнымъ для этого — и стараться о проложеніи торговыхъ путей въ Индію; притомъ вѣльно всеми средствами покровительствовать нашей торговлѣ на этомъ морѣ, очень стѣсняемой Персіянами. Власть дана полная, и никому, кромѣ его, не была открыта цѣль экспедиціи.

29 іюня 1781 года, черезъ восемнадцать дней по прибытіи въ Астрахань, графъ Войновичъ отправился въ море съ 3 фрегатами, 1 бомбардирскимъ кораблемъ и 2 ботами, имѣя команды, всего до 443 человекъ*. Изъ устья Волги выплыл 8 іюля и, сопровождаемые свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ, 13 подошли къ остр. Жилому, противъ Апшеронскаго полу-острова;

* Размѣреніе и вооруженіе судовъ слѣдующее: фрегаты (называвшіеся по номерамъ, 1, 2 и 3), длиною 98 ф., шириною 26, съ углубленіемъ въ грузу и отстояніемъ портовъ отъ воды слѣдующими:

здѣсь остановились на якорѣ, послали одинъ ботъ въ Баку, «для провѣданія тамошнихъ обстоятельствъ», и между-тѣмъ дѣлали съемку и промѣръ вокругъ острова. Черезъ пять дней, 18 числа, пославъ возвратившійся изъ Баки ботъ въ Энзели, пошли къ восточному берегу Каспія, къ остр. Огурчинскому и 21 стали у его юго-восточной оконечности. Увидѣвъ, что это песчаный, голый, бесплодный и безводный островъ, 23 числа Войновичъ снялся отсюда и пошелъ прямо въ Астрабадскій заливъ — въ юговосточномъ углу Каспія — куда прибылъ на третій день.

Астрабадскій заливъ, о которомъ Войновичъ слышался мно-

Углубленіе.	Отст. портовъ.
1-й — 8 ф. 8 д. и 9 ф. 2 д.	4 ф.
2-й — 9 — и 9 — 2 —	3 — 11½ д.
3-й — 8 — 8 и 8 — 10 —	4 —

Водоизмѣщеніе по 77 ластовъ. На каждомъ по 20 пуш. 6-фунтовыхъ. — Корабль (безъ имени) дл. 95 ф., шир. 27 ф., угл. 11 ф., съ 10 пушками, 2 двухъ-пудовыми мортирами и 2 одно-пудовыми гаубицами. — Боты, дл. 66 ф., шир. 18½, угл. 7½, имѣли по 12 трехъ-фунтовыхъ пушекъ.

Изъ сдѣланнаго потомъ протеста Войновичемъ видно, что 1) всѣ эти суда были построены изъ гнилаго дѣсу, отчего скоро и сгнили; 2) поднимали только одну третью часть назначеннаго по вычисленію груза; 3) чрезвычайно тѣсны въ палубѣ, загроможденной батареею, каютами, камбузомъ, шпиглемъ и клюзъ-бакомъ; 4) порты очень низки, такъ-что нельзя поднимать ихъ даже въ тихій брамсельный вѣтеръ, и ежели бъ, говоритъ онъ, не поставилъ на верхнюю палубу 1½-фунтовыхъ фалконетовъ, то нечѣмъ бы было и сигналы дѣлать; 5) что по этой же причинѣ на двухъ фрегатахъ, шпигаты для стока воды сдѣланы только въ клюзъ-бакѣ — и это была новая причина къ скорѣйшему гніенію ихъ; 6) что для меньшаго углубленія съ фрегатомъ сняты фалшканы; и, наконецъ, 7) что они имѣютъ дифферентъ на носъ, и кормы ихъ такъ неуклюжи, что подобныя онъ видалъ только у Турокъ.

го хорошаго, и на который рассчитывалъ заранее, не обманулъ его. Обширный, глубокий и отсюда закрытый, съ юга онъ прилегаетъ къ цвѣтущей равнинѣ — подошвѣ высокихъ горъ — прорванной свѣтлыми ручейками, отъенной густыми деревьями; климатъ — по крайней мѣрѣ въ продолженіе цѣлаго года стоянки здѣсь — былъ превосходнѣйшій : здоровый, всегда теплый и никогда утомительно-жаркій; строевой лѣсъ, плодовые деревья богатыхъ поля, множество рѣдкихъ птицъ, пастбища, давали всѣ средства къ продовольствію; вблизи нѣсколько деревень; подалье развалины Шахскихъ увеселительныхъ дворцовъ, съ великолѣпными садами; еще далѣе — въ разныя стороны (въ 40 и 90 верстахъ) — города Астрабадъ и Сари; пути отсюда въ глу-

Оскорбленная этими протестами, поданными на имя вице-президента Адм. Коллегіи, Коллегія отвѣчала съ сарказмами; Войновичъ возражалъ. Съ обѣихъ сторонъ дѣлались странные промахи противъ морскаго искусства: напр., Коллегія совѣтовала, для шпигатовъ «сдѣлать скважины изнутри, для прохожденія воды между обшивками, ко лѣлу» — вѣрнѣйшее средство для сгноенія судовъ. Войновичъ, на данный ему совѣтъ перенести шпиль и клюзбакъ на верхнюю палубу, отвѣчалъ, что эта палуба очень тонка, такъ-что изъ нея выдерживаются рымы, и потому не выдержитъ новыхъ тягостей — какъ будто крѣпленія утверждаютъ въ палубу, а не въ бимсы. На предложеніе Войновича снять верхнюю палубу — т. е. сдѣлать баттарею открытою — и замѣченіе, что онъ видѣлъ въ Средиземномъ морѣ фрегаты безпалубные — т. е. безъ верхней палубы — Коллегія отвѣчала, что палубное судно не можетъ быть *безпалубнымъ* — игра словъ; на представленіе, что фрегаты не подвигли назначеннаго имъ груза, отвѣчала, что «судно не можетъ не подвигать своего груза, если онъ правильно вычисленъ»; на предложеніе, вмѣсто неудобныхъ бомбардирскихъ кораблей, строить суда по образцу французскихъ гальотъ-а-бомбъ, замѣчено, что «гальотъ-а-бомбъ то же значить (т. е. буквально), что у насъ бомбардирскій корабль», и проч. Вся эта переписка, всѣ эти отношенія Войновича — чловѣка, протезируемаго свыше — къ самостоятельной и упрямой Коллегіи, очень замѣчательны.

бину Персін, въ Индію и среднюю Азію способны и непродолжительны : до Бассоры полагали мѣсяца караваннаго ходу, до Хивы 14 дней, до Бухары 18, въ Индію, чрезъ Кандагаръ, 5 недѣль. — Оставалось только исходатайствовать позволеніе у Персіянъ утвердиться на ихъ берегу, пріобрѣсть ихъ довѣренность, устроиться, и скликнуть купцовъ на новый выгодный путь — торговли. Обстоятельства были повидимому неблагопріятныя, ибо въ Персін тогда происходили междоусобныя войны за наслѣдство; однакожъ, начало удалось какъ нельзя лучше : сильнѣйшій изъ воюющихъ хановъ, владѣтель Мазандеранской и Гилянскій провинцій, вскорѣ потомъ овладѣвшій и Казбиномъ, Ага-Магометъ-Ханъ, очень ласково отвѣчалъ на посланное отъ Войновича съ офицеромъ письмо, и охотно уступалъ любое мѣсто на берегу Астрабадскаго залива для строеній, обѣщая даже помогать своими людьми и матеріалами; онъ самъ изъяснялъ, какія предвидитъ выгоды для своей страны отъ учрежденія здѣсь торговаго пристанища. — Тотчасъ по полученіи такого отвѣта, въ сентябрь мѣсяцъ, приступили къ построенію укрѣпленія на берегу (въ урочищѣ *Городовинъ*, въ 80 саженьяхъ отъ моря), для котораго свезли съ фрегатовъ 18 шести-фунтовыхъ пушекъ, сдѣлали въ немъ, покамѣсть изъ тростника—казарму, госпиталь, амбаръ, нѣсколько домиковъ и базаръ, а для причала судовъ пристань. Оставалось поднять флагъ на построенномъ укрѣпленіи, на что ожидали разрѣшенія высшей власти — у Потемкина былъ уже заготовленъ и гербъ для новаго селенія — но вдругъ, неожиданно, всѣ эти замыслы руинились. Прошло четыре мѣсяца отъ прибытія сюда эскадры Войновича. Во все это время, отношенія къ мѣстнымъ жителямъ и властямъ, были самыя дружественныя; взаимныя посѣщенія почти безпрестанныя; Войновичъ ласкалъ и щедро дарилъ гостепріимныхъ хозяевъ. Между тѣмъ Ага-Магометъ-Ханъ замышлялъ измѣну. Вытѣсненный изъ Казбина, ослабленный въ своихъ силахъ, онъ можетъ-быть сталъ страшиться нашего сосѣдства, и — такъ по крайней мѣрѣ самъ онъ

объяснял въ послѣдствіи — научаемый своими подчиненными, подозревавшими съ нашей стороны непріязненные замыслы — слухи объ этомъ, по обыкновенію, ходили самые нелѣпые — отдалъ приказаніе захватить Войновича въ плѣнъ и стараться принудить его снять укрѣпленіе. Удобный случай къ этому вскорѣ представился : 15 декабря у Персіанъ былъ большой праздникъ, и — какъ это очень часто случалось — Войновичъ и его офицеры, были приглашены ими въ гости; въ этотъ разъ Войновичъ поѣхалъ со всеми командирами судовъ и, вѣроятно по обыкновенію, все совершенно безоружные. Ставка Персіанъ была близка, верстахъ въ четырехъ отъ нашего поселенія. Встрѣченный съ необыкновеннымъ восторгомъ, видя множество вооруженнаго народа и звѣрскую радость на лицахъ ихъ, Войновичъ съ самаго пріѣзда сталъ догадываться, что Персіане замышляютъ что-то недоброе, и, чтобы скорѣе развѣять сомнѣнія, вскорѣ объявилъ, что ему нужно возвратиться домой. Тогда замыселъ обнаружился. Войновичъ и его свита были немедленно схвачены, связаны, брошены въ тюрьму, и тамъ надели на нихъ тяжелыя колодки. — «Сколько ни жалостно было состояніе всѣхъ насъ, пишетъ одинъ изъ участниковъ этого бѣдствія, лейтенантъ Радингъ, и болезненно отъ крайняго мученія, однако состояніе графа Войновича было дѣйствительно всѣхъ горестнѣе; ибо сверхъ равнаго съ нами въ тѣлесной мукѣ страданія, преимущественно терзался онъ признаніемъ собственнаго себя самаго виною всему несчастному приключенію, а наипаче рвался, воображая ту страшную разность, которую сдѣлалъ онъ въ участи своей чрезъ сіе паденіе.» — На другой день объявили ему требованія хана, состоявшія въ томъ, чтобы пестроенныя укрѣпленія были немедленно срыты. Войновичъ колебался, а Персіане, между-тѣмъ, пытались силою овладѣть укрѣпленіемъ, и захватили 50 человекъ нашей команды, бывшей въ лѣсу для рубки дровъ. Не находя никакихъ средствъ къ освобожденію, зная безсиліе оставшагося въ крѣпости гарнизона — только 50 солдатъ, да судовыя команды, и утѣ-

наясь еще тѣмъ, что укрѣпленіе на матеромъ берегу поставлено имъ по собственному произволу — ибо ему было повелѣно избрать для укрѣпленія «одинъ изъ острововъ» у восточнаго берега Каспія — Войновичъ наконецъ рѣшился послать старшаго офицера, капитанъ-лейтенанта Баскакова, съ новелтіемъ скрыть укрѣпленіе и пушки перевезти на фрегаты. Когда это было исполнено, плѣнные солдаты освобождены, а на офицерахъ только облегчены оковы, замѣною тяжелыхъ колодокъ цѣпами, и — это было на третій день плѣна — всѣхъ отвезли въ городъ Сари, гдѣ тогда находился самъ Ага-Магометъ-Ханъ. Ханъ принялъ ихъ очень ласково, извинялся въ насильственномъ съ ними поступкѣ, увѣряя, что былъ принужденъ къ этому своими подозрительными подданными, обѣщалъ немедленное освобожденіе и даже предлагалъ новыя услуги. Прошли двѣ мучительныя недѣли, а освобожденія все не было. Между тѣмъ, пользуясь здѣсь свободою, плѣнные старались склонить на свою сторону сильнѣйшихъ вельможъ, и ласкательствомъ, подарками, обѣщаніями, наконецъ успѣли въ этомъ: по ихъ представленію, 2 января 1782 г., ханъ приказалъ отпустить Войновича и его свиту. Тутъ встрѣтилось новое препятствіе: самъ ханъ уѣхалъ изъ города, а подозрительный народъ, узнавъ о назначенномъ освобожденіи, окружилъ жилище плѣнниковъ и грозился не выпустить ихъ; къ-счастью, одинъ изъ преданныхъ старшинъ, успѣлъ укрыть ихъ въ своемъ домѣ, далъ лошадей и проводника, и тайкомъ выпроводилъ изъ города. Быстро проскакали они девяносто верстъ, разделяющихъ городъ Сари отъ Иристаніи, и радостно встрѣтились со своими. — Войновичъ схватилъ горячку.

Не имѣя возможности увѣдомить правительство о своемъ приключеніи ранѣе весны, когда очищаются отъ льда устья Волги, Войновичъ отошелъ съ его эскадрою подъ сѣверный берегъ залива, къ острову *Оретосъ* (нынѣ соединившійся съ песчаною косою, ограничивающею этотъ заливъ съ сѣвера; теперьшній островокъ Анууръ, тогда назывался Евгений), и сталъ

ожидать, какія ему послѣдуютъ повелѣнія. Между-тѣмъ Ага-Магометь-Ханъ, раскаяваясь ли, что такъ дешево отпустилъ плѣнныхъ, или, въ самомъ дѣлѣ одумавшись, что наша дружба ему полезнѣе вражды, снова сталъ ласкаться къ Войновичу, даже предлагалъ ему попрежнему строить крѣпость на материкѣ, и наконецъ снарядилъ посланника къ нашему двору, съ извиненіями и обещаніями: — Войновичъ, самъ собою уже не могъ ни на что рѣшиться и, получивъ повелѣнія, 8 іюля 1782 года, со всею эскадрою оставилъ Астрабадскій заливъ. По пути въ Астрахань онъ еще осмотрѣлъ Балханскій заливъ; потомъ заходилъ въ Баку, гдѣ велъ переговоры съ мѣстнымъ ханомъ объ обезпеченіи нашего купечества; выпедъ отсюда 27 августа, 9 сентября пришелъ къ устью Волги и 16 въ Астрахань.

Войновичъ отсюда поѣхалъ въ Петербургъ, былъ тамъ хорошо принятъ, получилъ слѣдующій чинъ и перстень, еще нѣсколько лѣтъ считался начальникомъ Каспійской флотиліи, а въ 1787 году, произведенный въ контръ-адмиралы, посланъ командовать эскадрою въ Черномъ морѣ.

Неудавшаяся экспедиція не возобновлялась, въ началъ и потому можетъ быть, что всѣ суда эскадры Войновича (черезъ одинъ годъ службы ихъ и черезъ четыре отъ постройки!) оказались *сгнившими*. По крайней мѣрѣ Войновичъ, тотчасъ же по возвращеніи его въ Астрахань, вѣроятно получивъ новыя приказанія, хотѣлъ послать въ Астрабадъ 2 фрегата и 2 бота, но, за неспособностію судовъ, не могъ этого сдѣлать, и едва могли снарядить туда одинъ фрегатъ, съ двумя ботами изъ оставшихся въ Астрахани. Незнаемъ, съ какою цѣлю были посланы эти суда (подъ командою кап. лейт. Баскакова), и что они дѣлали тамъ; по журналамъ видно только, что въ теченіе зимы, часто прѣзжали къ нимъ Туркменскіе и Персидскіе старшины. Однакожъ съ этой поры на Каспійскомъ морѣ, при устьѣ Волги, уже постоянно содержалась значительная эскадра «для покровительства нашей коммерціи и содержанія въ обуздан-

ности хановъ, конихъ владѣнія лежатъ на берегу Каспійскаго моря.» (Инструкція князя Потемкина Главнокомандующему на Кавказъ генералу графу Гудовигу). Одно изъ судовъ этой эскадры, фрегатъ обыкновенно, и при немъ ботъ, занимало постоянный постъ въ Астрабадскомъ заливѣ.

Экспедиція Войновича стоила: постройкою судовъ 92,934 руб., ежегоднымъ содержаніемъ 30,040 руб., и экстренными расходами 14,545 руб.

А.А. СК.

ОТРЫВОКЪ ИЗЪ ПУТЕШЕСТВІЯ КАПИТАНА РОССА ВЪ ЮЖНЫЯ ПОЛЯРНЫЯ СТРАНЫ*.

Экспедиція, назначенная отъ Англійскаго правительства для изслѣдованій въ южномъ Полярномъ морѣ, состояла изъ двухъ судовъ: Эребуса (капитанъ сэръ Джемсъ Клеркъ Россъ) и Террора (коммандоръ Крозье). — 23 ноября (н. ст.) 1841 года, она во второй разъ отправилась для предназначенной цели отъ Новой-Зеландіи къ южному полюсу. На пути подходила къ острову Чатаму, и, 16 декабря, придя въ широту 58° 36' S-ю, и долготу 146° 43' W-ю, на тотъ именно меридіанъ, отъ котораго предполагалось проникнуть въ Полярное море, суда направились къ югу, въ надеждѣ встрѣтить на этомъ пути берегъ, о существованіи котораго капитанъ Россъ заключалъ по льдамъ, заходившимъ, по свидѣтельству предшествовавшихъ мореплавателей, далеко къ сѣверу. На другой день, суда дѣйстви-

* A voyage of discovery and research in the Southern and antarctic regions, during the years 1839—45, by Captain sir James Clark Ross. 2 vol. London, 1847.

тельно встрѣтили льды, и 19 числа находились въ широтѣ $63^{\circ} 23'$ S-й, и долготѣ $149^{\circ} 58'$ W-й. Отсюда начинается трудное и опасное ихъ плаваніе во льдахъ, описанное въ VI главѣ 2-й части путешествія Росса, которую, какъ болѣе характеризующую все плаваніе экспедиціи, мы помѣщаемъ здѣсь въ переводѣ, сдѣланномъ однимъ изъ нашихъ офицеровъ.

Новый годъ (1842) мы встрѣтили, несмотря на затруднительное положеніе, въ которомъ находились, съ тѣми же чувствами радости и надежды, какъ и предшествовавшій. Хотя ледъ простирался къ сѣверу, далѣе чѣмъ прежде, и мы были заперты въ такой плотной его части, что даже съ салинга нельзя было видѣть воды, но все-таки надѣялись, что она недалеко отъ насъ къ югу, потому что ледъ, въ которомъ мы были заперты, двигался къ сѣверу при каждомъ южномъ вѣтрѣ, и слѣдовательно оставлялъ позади себя чистое мѣсто. Мы прошли между льдами уже около 250 миль, и, зная что въ прошедшій годъ они занимали около 200 миль ширины, надѣялись скоро изъ нихъ выйти, и начать наши изслѣдованія отъ мѣста окончанія прошлогоднихъ нашихъ работъ. По сегодняшнимъ наблюденіямъ мы опредѣлили себя въ шир. $66^{\circ} 32'$ S, долг. $156^{\circ} 28'$ W, и слѣдовательно перешли Антарктическій кругъ въ тотъ же самый день, какъ и прошлаго года, только 1400 милями восточнѣе.

Кромѣ обыкновенной двойной порціи, провизіи и вина, выдано было, въ подарокъ на новый годъ, каждому по парѣ теплаго платья. Такъ-какъ состояніе льда не позволяло намъ подвигаться впередъ, то мы, ошвартовившись у льдины, дозволили людямъ провести на ней время въ разныхъ увеселеніяхъ; вечеромъ они составили балъ, совершенно въ новомъ и оригинальномъ родѣ. Въ немъ участвовали также и офицеры, и еслибъ друзья наши въ Англіи могли взглянуть тогда на наше общество, то подумали бы, что мы вполне счастливы.

3 января ледъ все становился плотнѣе, такъ что рѣшительно нельзя было тронуться съ мѣста. По наблюденіямъ мы на-

или, что накануне насъ снесло сперва нѣсколько къ югу, а потомъ опять къ сѣверу; сегодня, 3 января, находились въ шир. $66^{\circ} 34' S$, долг. $156^{\circ} 22' W$. Температура воды, на глубинѣ 1050 саж., была $39^{\circ} 6$, а на поверхности 28° . Продолжая дѣлать опыты на разныхъ глубинахъ, мы нашли, что температура воды увеличивалась соразмѣрно съ глубиною.

4. Вѣтеръ перешелъ къ югу, и засвѣжелъ. — Насъ несло со всей массой льда къ N, такъ-что въ полдень мы находились въ шир. $66^{\circ} 15' S$ -й.

5. Весь день несло вмѣстѣ со льдомъ. — Около полуночи замѣтили къ югу нѣсколько полыней. Къ полдню 6 числа, вѣтеръ перешелъ въ O; мы оставили льдину, за которую держались, и успѣли снова подвинуться 10 миль впередъ; но тутъ опять остановлены были льдомъ, простиравшимся къ югу. Мы не входили въ густоту его, но лавировали въ самой большой полыньѣ, какую могли найти, и признаться, не безъ труда, потому что густо-падавшій снѣгъ препятствовалъ видѣть предметы даже на самомъ близкомъ разстояніи.

7. На слѣдующій день, рано утромъ, вѣтеръ быстро засвѣжелъ отъ W, и чрезъ 12 часовъ, перемѣнившись, задулъ еще съ большей силой отъ S. — Въ продолженіе бури, суда наши получили нѣсколько сильныхъ ударовъ о льдины, и я думалъ только о томъ, чтобъ насъ не затерло ими по прежнему. Для этого необходимо было почти каждые четверть часа поворачивать, или оверъ-штагъ, или черезъ фордевиндъ, что было очень трудно, по причинѣ занесенной снѣгомъ палубы и обмерзлага такелажа; но не смотря на то, въ продолженіе нашего стоящаго и двухъ слѣдующихъ дней, трудная работа эта производилась весело и усердно. Къ сожалѣнію однако жъ, не смотря на всѣ наши старанія удержать мѣсто, насъ отнесло со всѣмъ льдомъ къ N.

10. Погода была нѣсколько сноснѣе и хотя вѣтеръ дулъ отъ юга же, но тише, и мы были въ состояніи снова выиграть часть потеряннаго нами плаванія; въ полдень, къ сожа-

лѣнію, нашли себя въ широтѣ только 65° 59' S. Послѣ полудня ледъ началъ сгущаться, и мы прошли мимо многихъ льдинъ, или лучше сказать, онѣ прошли мимо насъ, ибо, лавируя, мы должны были, по счисленію, выиграть около 12 миль, а по наблюденіямъ, въ полдень 11-го, оказалось, что насъ отнесло назадъ, на милю отъ нашего вчерашняго мѣста; несмотря на то, мы утѣшали себя тѣмъ, что намъ оставалось пройти во льдахъ не болѣе 20 миль, чтобы выйти на открытое мѣсто, къ югу.

Въ продолженіе послѣднихъ дней мы видѣли много большихъ *пингвиновъ*, изъ нихъ нѣкоторые были пойманы, и живые принесены на судно. Такъ-какъ убивать ихъ вообще очень трудно, то мы, вмѣсто всякаго къ тому оружія, вливали имъ въ ротъ по столовой ложкѣ синородисто-водородной кислоты. Эти огромныя птицы вѣсятъ отъ 60 до 75 фунтовъ; самый большой пингвинъ былъ убитъ людьми съ *Террора*, и вѣсилъ 78 ф. Птицы эти нисколько не пугливы, и позволяютъ приближаться къ себѣ на такое разстояніе, что можно бить ихъ палкою по головамъ; иногда случалось сталкивать ихъ въ воду, и онѣ тотчасъ же выскакивали опять на ледъ, какъ-будто съ намѣреніемъ напасть на противника, но между-тѣмъ не обнаруживали ни малѣйшаго раздраженія или желанія защищаться.

Въ первый разъ онѣ были открыты во время путешествія капитана Кука въ эти страны, и прекрасный не изданный рисунокъ натуралиста Форстера, доставилъ единственное о нихъ понятіе и тѣ свѣденія, которыя были переданы публикѣ британскими и иностранными естествоиспытателями. По этому г. Грей назвалъ ихъ, въ зоологическомъ отдѣлѣ описанія нашего путешествія, *Aptenodytes Forsteri*, и мы первые привезли цѣлыя образцы ихъ въ Англію. Нѣкоторые изъ этихъ дивныхъ животныхъ вполнѣ сохранились въ соленомъ разсолѣ, такъ-что фзіологи и сравнительные анатомы имѣли возможность разсматривать въ подробности ихъ строеніе.

Главная пища ихъ состоитъ изъ разныхъ породъ неболь-

иных раковъ и другихъ черепакожныхъ животныхъ; кромѣ того, въ желудкахъ ихъ мы находили камни изъ гранита и кварца, въсѣмніе до 10 ф. Ловля ихъ доставляла много удовольствія людямъ; испуганные анимигины, стараясь спастись, мчались по глубокому снѣгу, скорѣе чѣмъ люди; при этомъ они ложатся на брюхо, и, упираясь сильными ногами, быстро скользятъ по поверхности снѣга, поддерживая равновѣсіе тѣла крыльями, подобными рыбьимъ плавникамъ, которыми попеременно прикасаются къ поверхности снѣга, и всегда со стороны противоположной ступающей ногъ. Лучшіе изъ охотниковъ у насъ были гг. *Oakley* и *Abernethy*, привыкшіе къ ловлѣ тюленей, которыхъ мы встрѣчали въ большомъ количествѣ. Тюлени были трехъ родовъ: большіе изъ нихъ, имѣли въ длину 12 фут., а въ окружности 6 фут.; весь же ихъ измѣнялся, смотря по сложенію животнаго; самый тяжелый изъ убитыхъ нами, вѣсилъ 850 фут. и далъ жиру болѣе 16 галлоновъ. Въ желудкѣ одного изъ тюленей мы нашли до 10 фунтовъ разной рыбы. За единственнымъ исключеніемъ рода *Sphyræna*, вся она принадлежала къ видамъ новаго рода, открытаго при островѣ Кергеленъ, и названнаго докторомъ Ричардсономъ *Notothernia*. Рыба эта была въ разныхъ степеняхъ разложенія: нѣкоторые экземпляры ея, казавшіеся только что проглоченными, были цѣлы и срисованы докторомъ Хукеромъ (*Hooker*). Средняя длина рыбъ, интересныхъ по мѣсту, въ которомъ онѣ открыты, была до $6\frac{1}{2}$ дюймовъ, а вѣсъ 2 $\frac{1}{2}$ унцій, и следовательно въ желудкѣ тюленя ихъ было до 200 штукъ.

Рыба эта составляла особый видъ, отъ встрѣченной нами при островѣ Кергеленъ, названа *Notothernia Phœae*, согласно съ тѣми обстоятельствами, въ которыхъ она въ первый разъ была найдена. Здѣсь она замѣняетъ *Merlangus Potaris* и *Ophidium*, водящихся въ Северномъ Полярномъ морѣ, и очень много походитъ на послѣднюю. *Notothernia*, подобно своимъ антиподамъ, скрывается отъ преслѣдователей въ расщелины льда и

выходить оттуда, только въ то время, когда потревожить ее судно, проходящее мимо ея убѣжища. Тюлени и бурныя птицы ихъ главные непріатели; эти послѣднія питаются еще меньшими рачками и улитками (*limacinae*). И такъ мы видимъ, что въ странахъ этихъ, гдѣ царство растительное, (служащее пищею животныхъ въ теплыхъ климатахъ), не существуетъ — животные питаются другими слабѣйшими животными.

Тюлени бываютъ разныхъ цвѣтовъ: отъ темно-сѣраго, красиво испещреннаго темными пятнами и полосами, почти до бѣлаго; вѣроятно, эта разность цвѣтовъ зависитъ отъ числа лѣтъ животнаго.

Большой породы тюленей не такъ много, какъ малой, и они имѣютъ клыки такіе же большіе и крѣпкіе какъ и бѣлые медведи и даже сходствуютъ съ ними формой головы. Ихъ надобно ловить осторожно, потому-что хотя на льду они не ловки и неповоротливы, но могутъ наносить жестокія раны.

Средней величины тюленя, называемаго *морскимъ леопардомъ*, и бѣлаго, антарктическаго, можно безопасно бить въ голову. Мы нашли нѣсколько самцовъ съ огромными ранами на бокахъ и около хвоста, и по крови, которая еще вытекала изъ ранъ, заключили, что, вѣроятно въ это время года они ведутъ между собою войну.

Однакожъ тюленей вообще не такъ много, чтобы можно было совѣтовать ходить за ними въ эти страны на промыселъ; правда, еслибъ мы плавали единственно для этой только цѣли, то могли бы въ день убивать ихъ отъ 20 до 30 штукъ; но такъ какъ самый большой тюлень даетъ только около 16 галлоновъ жиру, средній 10, а малый не болѣе 5, и притомъ шкуры ихъ не большой цѣны, то и нельзя надѣяться на выгодную торговлю, пока не отыщется развѣ мѣсто, въ которомъ они собираются въ большомъ количествѣ.

Киты, которыхъ мы здѣсь видѣли, хотя и значительной величины, но числомъ гораздо менѣе, нежели въ другихъ частяхъ антарктическихъ странъ.

11. Передъ полднемъ вѣтеръ началъ стихать; полынья, въ которой мы держались подъ парусами, стала уменьшаться, и потому мы пристали къ большой льдинѣ, съ двухъ противоположныхъ ея сторонъ. Такъ-какъ вѣтеръ продолжалъ дуть еще отъ S, то всю массу льда несло къ N, что было очень замѣтно по большимъ льдинамъ, которыя, будучи тяжелы, меньше повиновались вѣтру и подвигались къ N гораздо тише, чѣмъ малые.

Sape pigeon и бѣлые *петрели* были единственныя птицы, которыхъ мы сегодня видѣли, кромѣ стада *качарокъ*, или морскихъ ласточекъ, пролетѣвшаго къ югу.

12. Рано утромъ, мы замѣтили, что ледъ началъ рѣдѣть, и потому, отваливъ отъ льдины, пошли съ помощію легкаго южнаго вѣтерка на SW, и обрадовались, увидя, что небо въ этомъ направленіи было гораздо мрачнѣе, чѣмъ прежде, а потому и полагали, что оно находилось противъ значительнаго пространства чистаго моря. Въ полдень были въ широтѣ $65^{\circ} 54'$ S, и долготѣ $156^{\circ} 30'$ W. Вѣтеръ совершенно стихъ и потому, чтобы избежать столкновеній съ льдинами, мы спустили шлюпки и начали буксироваться. Къ вечеру, когда вѣтеръ засвѣжѣлъ, подняли шлюпки и взяли курсъ на *мрачность*, на дѣясь этимъ курсомъ выйти изъ льда, въ которомъ провели уже 4 недѣли лучшаго времени.

Свѣжіе вѣтры были прошлаго года для насъ полезнѣе, чѣмъ легкіе восточные вѣтерки и болѣе ясная погода, которыми мы пользовались нынѣшнимъ лѣтомъ; всѣ съ нетерпѣніемъ ожидали свѣжаго вѣтра, который одинъ только могъ раздвинуть ледъ, и открыть намъ свободный путь.

13. Всю ночь несли мы всѣ возможные паруса, и въ полдень нашли, что подвинулись къ S на 20 миль; но тутъ опять были остановлены спѣршимся льдомъ, и потому, чтобы держать суда свободными и быть въ состояніи, при первой возможности, идти далѣе, мы воспользовались встрѣтившеюся небольшою полыньей. Для прохода черезъ сплошную массу

льда надо было употребить нѣсколько часовъ трудной работы, и мы уже хотѣли приступить къ ней, но были остановлены внезапно засвѣжавшимъ вѣтромъ отъ О, который, къ счастью, такъ увеличилъ полыню, что мы могли свободно въ ней держаться подъ малыми парусами, и спокойно наблюдать за дѣйствіемъ вѣтра на массу окружающаго насъ льда.

14. Мы оставались въ полыньѣ весь день, запертые со всѣхъ сторонъ, и не замѣчая ни малѣйшей перемѣны во льду, которая бы дозволяла намъ подвигаться къ югу; напротивъ того, вмѣстѣ съ общимъ движеніемъ всей массы, насъ несло къ северу, что замѣтно было по большимъ льдинамъ. Къ намъ прилетали разныя птицы, о которыхъ я уже упоминалъ, и, кромѣ ихъ, одна бурная и три черные петрели, и еще одна необыкновенной величины, цвѣтомъ совершенно бѣлая, которую мы почли было за птицу новой неизвѣстной породы.

15. Полыня наша опять стала уменьшаться и имѣла уже въ діаметръ не болѣе полу-мили. Находя это мѣсто слишкомъ тѣснымъ для двухъ судовъ, и опасаясь столкновенія, мы закрепились за ближайшую льдину. Въ продолженіе дня, люди наполняли льдомъ пустые водяные ящики и занимались другими необходимыми работами.

16. Ледъ вокругъ насъ совершенно сдѣлался сплошнымъ во всѣхъ направленіяхъ, такъ-что нигдѣ въ немъ не было видно ни малѣйшей полыни; но мрачность неба на югѣ, оставалась все въ томъ же обнадеживающемъ видѣ. Вѣтеръ, продолжая дуть отъ S, тащилъ насъ къ N; въ полдень были мы въ шир. $65^{\circ} 48' S$; долг. $157^{\circ} 36' W$. Всѣ обстоятельства благоприятствовали для магнитныхъ наблюденій, и потому я сошелъ на ледъ, чтобы вечеромъ ими заняться, и удостовѣриться не измѣнились ли поправки, употребленныя нами при наблюденіяхъ на суднѣ, и если измѣнились, то опредѣлить ихъ вновь.

Легкая зыбь отъ W, приводившая инструменты въ движеніе, не могла имѣть вреднаго вліянія на точность наблюденій; между тѣмъ вѣтеръ совсемъ стихъ, и исправный рядъ наблюденій,

далъ удовлетворительные результаты: наклоненіе магнитной стрѣлки найдено $79^{\circ} 39' 5''$ S, а склоненіе $25^{\circ} 15'$ O.

17. Въ продолженіе ночи, зыбь отъ W увеличилась; суда, отъ близкаго сосѣдства льдовъ, получали сильные удары; между-тѣмъ быстро опускавшійся барометръ предвѣщалъ приближающуюся бурю.

Къ вечеру зыбь была такъ велика, что 8 дюймовые кабельтовы, которыми мы держались за льдину, лопнули, одинъ послѣ другаго, и притомъ въ такое короткое время, что мы едва успѣли замѣнить ихъ другими, бѣльшей толщины. Вѣтеръ, засвѣжѣвшій отъ NO, дулъ жестоко всю ночь, до слѣдующаго полдня; онъ уничтожилъ W зыбь, и отнесъ насъ къ SW.

18. Былъ густой туманъ, со снѣгомъ, превращавшимся, при паденіи, въ дождь. Термометръ показывалъ 34° . Въ 5 ч. 30 м. вечера, вѣтеръ замѣтно стихъ и мы вдругъ увидѣли у себя подъ вѣтромъ, у самаго борта, огромную ледяную гору. Немедленно на обѣихъ судахъ были поставлены всѣ паруса, съ помощію которыхъ мы довольно счастливо миновали опасность въ нѣсколькихъ футахъ; только, проходя западную оконечность льдины, насъ понесло опять на SW, и Эрбусъ задѣлъ за льдину гикомъ. Море разбивалось объ отвѣсныя стѣны ледяной горы съ такою силой, что брызги падали къ намъ на палубу. Чтобы предупредить разлученіе судовъ во время тумана, мы придержались къ льдинѣ, находившейся между нами, укрѣпились за нее; и, убавивъ парусовъ, поплыли вмѣстѣ съ нею. Подвигаясь такимъ образомъ къ югу, мы замѣтили, что ледъ началъ рѣдѣть. Вѣтеръ перешелъ къ NW, и зыбь начала увеличиваться. Въ полночь нельзя уже было держаться за льдину, потому что кабельтовы наши полопались, и мы принуждены были отъ нея отвалить. Чтобы не разлучиться, мы безпрестанно дѣлали другъ другу туманные сигналы. Вскорѣ немного прочистилось, и мы опять зашли за огромную льдину, имѣвшую почти 1 милю въ діаметръ и держались тамъ подъ парусами, выжидая пока ледъ разрѣдится и

можно будетъ изъ него выбраться, но въ 9 час. веч. вѣтеръ вдругъ жестоко засвѣжѣлъ отъ N, и заставилъ насъ закрѣпить паруса, оставя гротъ-марсель во всѣ рифы и штормовые стаксели. Между-тѣмъ поднялась огромная зыбь, при которой мы не могли уже удержаться на мѣстѣ, и насъ понесло прямо въ средину подвѣтренныхъ льдовъ. Вскорѣ послѣ полуночи, суда наши очутились среди множества движущихся обломковъ льда, крѣпкихъ какъ гранитъ, которые съ такою силою ударялись о наши суда, что мы каждую минуту ожидали паденія мачтъ, и неизбежной гибели. Обстенивая и наполняя безпрестанно паруса, мы старались избѣгать столкновеній съ большими льдинами, но и это не всегда было возможно.

Въ началѣ шторма, руль Эребуса получилъ поврежденіе, и, почти въ тоже время, я былъ увѣдомленъ сигналомъ съ Террора, что и его руль совершенно разрушенъ и даже совсѣмъ оторванъ отъ старпоста. Такъ-какъ насъ несло все далѣе въ средину льдовъ, то мы надѣялись выйти наконецъ за границы шторма; но и въ этомъ ошиблись. Часы проходили за часами, а конца нашему ужасному положенію не предвидѣлось. Въ самомъ дѣлѣ, казалось, невозможнымъ, чтобы суда наши устояли противъ жестокихъ ударовъ о льдины. Страшный трескъ и скрипъ судовыхъ членовъ, при ударѣ о большія льдины, которыя люди наши, при всемъ стараніи, не успѣвали отталкивать, были достаточны, чтобы наполнить ужасомъ самую твердую душу. Я былъ бы виноватъ передъ моими сослуживцами, еслибы не выразилъ имъ моей признательности за ихъ поведеніе въ эти страшные часы испытанія. Въ продолженіе 28 часовъ, ожидая ежеминутно конца нашему существованію, я видѣлъ въ каждомъ изъ моихъ людей хладнокровіе, постоянное послушаніе и неутомимую дѣятельность, приносящіе честь Британскимъ морякамъ.

Штормъ достигъ своей силы въ 2 часа по полудни; тогда барометръ показывалъ 28.40; но послѣ этого онъ началъ подниматься. Хотя мы были увлечены почти въ самую средину

*

льда, но зыбь не уменьшалась. Суда бросало съ боку на бокъ съ невароятною силой. Могучія волны взбрасывали одну льдину на другую, и потомъ разрушали ихъ съ яростію. Страшное величіе этой картины трудно вообразить, не только описать, а тѣмъ болѣе невозможно выразить чувствъ ея созерцателей. Ожидая съ трепетомъ сердца новыхъ ударовъ о льдины, отъ которыхъ каждую минуту страшились потерять мачты, мы твердо держались на своихъ мѣстахъ, покоряясь волѣ Того, Который одинъ могъ спасти насъ и вывести благополучно изъ этого гибельнаго положенія.

Хотя къ 4 часамъ сила вѣтра и уменьшилась, но жестокіе порывы, клали судно на бокъ и угрожали изорвать интормовые паруса : къ счастью, они были совершенно новые, а то бы рѣшительно не устояли. Въ это время Терроръ былъ такъ близокъ къ намъ, что когда поднимался на вершину одной волны, то Эребусъ былъ на вершинѣ ближайшей другой; когда же оба судна спускались съ волнъ, то видѣли другъ у друга готъ-марса рею на равнѣ съ вершиной волны; изъ этого можно составить себѣ понятіе о высотѣ волнъ, а также и о гибельномъ положеніи нашихъ судовъ. Ночь мало-по-малу приближалась, и наконецъ, чернымъ своимъ покровомъ закрыла эту ужасную картину, сдѣлавъ наше положеніе болѣе безпомощнымъ и безнадѣжнымъ! Въ полночь, снѣгъ, густо падавшій въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ, началъ рѣдѣть, а вѣтеръ, вдругъ перейдя къ W, началъ уменьшать зыбь; удары о льдины были такъ сильны, что могли бы въ пять минутъ уничтожить всякое другое судно, но для нашихъ судовъ они были еще слабы, и мы утыкали себя надеждою спасенія.

Въ темнотѣ ночи и пасмурности, насъ пронесло черезъ цѣпь огромныхъ льдинъ, видѣнныхъ нами, утромъ, довольно далеко на вѣтрѣ; теперь они удерживали натискъ главной массы льда, и мы находились въ довольно открытомъ мѣстѣ. Воспользовавшись этимъ, я спустилъ шлюпку, и отправился на Терроръ, а которомъ сильно безпокоился, будучи увѣренъ, что его повре-

жденія были гораздо важнѣе поврежденій Эребуса, несмотря на искусство и *зейманское удалство* (*zeamanlike manner*), съ какими онъ управлялся, и которымъ обязанъ за сохраненіе мѣста своего во время инорма.

Я нашелъ, что руль Террора былъ изломанъ въ куски, и скрѣпленія въ старинность такъ испорчены, что даже нельзя было навѣсить запаснаго. Для этой работы требовались самыя благоприятныя обстоятельства. Другія поврежденія были не важны. Приятно было видѣть, что, послѣ столькихъ часовъ частыхъ и сильныхъ ударовъ, суда наши были такъ же крѣпки какъ и прежде; мы можемъ приписать это только удивительному скрѣпленію и хорошей нагрузкѣ, дѣлавшей судно одной сплошной, плотной массой.

Я съ удовольствіемъ узналъ отъ капитана Крозье, что поведеніе офицеровъ и команды было достойно всякой похвалы.

Зыбь быстро уменьшалась, погода прояснилась, и вътеръ, перейдя къ SW, нѣсколько стихъ. Возвратясь на Эребусъ, мы прибавили парусовъ, и старались войти въ болѣе густую часть льда, гдѣ зыбь была меньше, и, вскорѣ послѣ полдня, укрѣпились за льдину, доставившую намъ возможность исправить поврежденія, требовавшія спокойнаго состоянія судна, ибо съ поврежденными рулями нельзя было надѣяться пройти между льдами въ открытое мѣсто.

Всѣ, кто могъ пособлять плотникамъ, немедленно принялись за работу; остальныхъ людей послали въ низъ отдохнуть, въ чемъ всѣ вообще пуждались, и подкрѣпить силы на случай, если потребуются отъ нихъ новыя труды. Мы стояли теперь среди совершенно спокойнаго льда, и палуба наша представляла необыкновенную картину. Поврежденный руль былъ поднятъ; около него суетились плотники съ своими помощниками, вырубая испорченныя части и замѣняя ихъ новыя; у горна кузнецы выковывали болты и бугеля для скрѣпленія. Неутомимымъ стараніемъ офицеровъ и мастеровыхъ, руль Эребуса къ полуночи былъ готовъ.

Руль же *Террора* былъ до того испорченъ, что надобно было употребить запасный, которой и былъ собранъ менѣе нежели въ часъ; ледъ кругомъ насъ былъ такъ плотенъ, что нельзя было осмотрѣть поврежденія въ рулевыхъ петляхъ, которыя находились подъ водой, и представляли много труда, чтобы укрѣпить на нихъ руль для предстоящаго плаванія. Такъ-какъ, въ продолженіе слѣдующаго дня (22 января), ледъ не позволилъ намъ повѣсить, уже совершенно готовые рули, то мы обратили всѣхъ мастеровъ для сдѣланія еще одного запаснаго руля *Террору*, на случай подобнаго же несчастія. — *Красница съ двумя или тремя дубовыми пентербалками*, и все, что могъ удѣлить отъ себя *Терроръ*, составили достаточное количество матеріаловъ, и работа началась.

Все время вѣтеръ былъ отъ SSW, и насъ несло, вмѣстѣ со льдомъ, къ сѣверу; въ полдень 22-го мы были въ шир. $66^{\circ}39'$ S и долг. $156^{\circ}42'$ W, такъ что, потерявъ пять недѣль лучшаго времени для плаванія, въ тщетныхъ усиліяхъ выдти изъ льдовъ, мы были отнесены почти къ тому мѣсту, гдѣ находились три недѣли тому назадъ. Такъ какъ хорошаго времени оставалось уже не много, суда были повреждены, и нельзя было надѣяться на исправность нашихъ рулей, еще не испытанныхъ, то естественно, что мы не могли быть спокойны на счетъ будущности; но при всемъ томъ благодарили Бога, что до сихъ поръ были еще въ состояніи выполнять важныя обязанности, на насъ возложенныя.

Къ вечеру главныя части руля *Террора* были скрѣплены болтами, и, для совершеннаго окончанія, оставалось только дополнить остальныя части, наколотить бугеля и укрѣпить крючья. Команда, и въ особенности плотники и кузнецы, работали почти безъ отдыха, и потому я приказалъ всѣ работы окончить въ 10 час. вечера, чтобы дать людямъ время отдохнуть, и на другой день начать занятія, какъ можно ранѣе, несмотря на воскресный день, для того чтобы поспѣшить окончаніемъ, работы, столь необходимой для безопасности нашихъ судовъ.

23. Вѣтеръ былъ умеренный отъ NO, а погода, хотя и пасмурная, но благопріятная для работъ; къ тому же насъ несло по желаемому направленію. Во время обычной утренней молитвы мы принесли сердечную благодарность Господу Богу, за Его милосердіе и чудесное избавленіе отъ опасности. Онъ явилъ предъ нами картины ужасовъ и великость чудесъ Своихъ; показалъ намъ наше ничтожество и Свое могущество, и готовность помочь всѣмъ кто съ вѣрою призываетъ Его. Мы молили Господа благословить насъ на предстоящіе труды.

Вечеромъ, ледъ дозволилъ намъ приступить къ навѣшенію руля, что мы и сдѣлали безъ особеннаго труда; и хотя обстоятельства не были столь же благопріятны для успешной работы надъ рулемъ Террора, но мы утѣшались, по крайней мѣрѣ, тѣмъ, что успѣли исправить и одно судно, которое въ случаѣ необходимости можетъ помочь своему товарищу, гораздо болѣе поврежденному.

24. Особенное наше вниманіе обратилъ на себя лѣвый бортъ Эребуса, сильно пострадавшій отъ тренія и ударовъ о льдины. Накрѣпивъ судно на правую сторону, срезали расщепы и сгладили поверхность борта на сколько можно было достать къ низу; оторванные обшивные листы замѣнили новыми, и къ утѣшенію нашли что поврежденіе не представляло опасности.

Послѣ многихъ тщетныхъ попытокъ и неоднократныхъ передвилокъ въ руль *Террора*, наконецъ удалось сегодня вечеромъ повѣсить его совсѣмъ на мѣсто. Вѣтеръ дулъ отъ NO довольно свѣжій, и появилась W зыбь, которая привела въ движеніе густой ледъ, насъ окружавшій. Такъ какъ необходимыя работы по исправленіямъ были ковлены, и суда приведены въ надежное состояніе, то вечеромъ, не отдѣляясь впрочемъ отъ льдины, мы поставили паруса, чтобы пользоваться свѣжимъ вѣтромъ отъ NO.

25. Утромъ, вѣтеръ стихъ, но густой туманъ съ мелкимъ дождемъ, скрывали отъ насъ предметы въ разстояніи двухъ или трехъ миль. Ледъ былъ такъ густъ, что хотя на обихихъ су-

дакъ мы имѣли всевозможныя паруса, но подавались впередъ только на двѣ длины судна въ часъ; такъ-какъ весь ледъ несло также къ S, то судя по скорости, съ которою мы обогнали его, пройденное нами разстояніе въ сутки было 12 или 14 миль. По счисленію опредѣлили себя въ полдень въ шир. $66^{\circ}51' S$, долготу $157^{\circ}13' W$. Уже нѣсколько дней сряду мы не имѣли обсерваций, и въ продолженіе всего нашего долгаго и томительнаго пребыванія во льду, очень рѣдко видѣли солнце.

XXX.

=

О САМОВОЗГАРАНІИ КАМЕННАГО УГЛЯ НА СУДАХЪ.

(Статья Христофора Бидена, изъ Мадраса. Мартъ, 1850 года).

Многочисленные примѣры пожаровъ на судахъ, отъ самовозгаранія угля, и значительное число погибшихъ отъ того судовъ, были неоднократно поставляемы на видъ публики, но, кажется, что тѣ, до кого это наиболее касается, совершенно равнодушны къ спасительнымъ средствамъ и наставленіямъ, которыя, время отъ времени, были объявляемы, съ цѣлію предостеречь отъ поврежденія и потери разныхъ грузовъ.

Въ настоящемъ случаѣ, я ограничусь въ моихъ замѣчаніяхъ только судами, которыя загорались отъ груза каменнаго угля. Извѣстно, что распространеніе пароходнаго плаванія значительно увеличило число судовъ для перевозки этого важнаго матеріала; а такъ-какъ плаваніе пароходовъ находится въ зависимости отъ доставки угля въ разные складочныя мѣста, находящіяся во всехъ странахъ земнаго шара, то очевидно, что остановка или недостатокъ въ подвозѣ угля, можетъ сопровождаться важ-

ными послѣдствіями. Итакъ, уже одно это обстоятельство заслуживаетъ вниманія и побуждаетъ къ осторожности; но если примемъ въ расчетъ потерю судовъ и людей, то вопросъ получаетъ чрезвычайную важность и, следовательно, отнюдь не долженъ быть пренебрегаемъ.

Судно *Лондонъ*, недавно прибывшее отъ Мыса Доброй Надежды, съ извѣстіемъ о сгорѣніи судна *Ocean Queen*, побудило меня обратиться къ этому предмету, и я весьма много обязанъ капитану Сильсу, за сообщеніе нижеслѣдующихъ подробностей объ этомъ несчастномъ случаѣ.

Ocean Queen, въ 737 тоновъ, подъ командою капитана Джюелли, шелъ, съ полнымъ грузомъ каменнаго угля, въ Суетъ, и 23-го декабря, достигнувъ широты $22^{\circ} 30' S$ и долготы $53^{\circ} 0$, сгорѣлъ совершенно. Капитанъ Джюелль полагаетъ, что уголь воспламенился за два дня до явной опасности, заставившей его принять мѣры; по вскрытіи люковъ, пламя вырвалось оттуда въ значительномъ объемѣ, и для потушенія его употреблены были тотчасъ же всевозможныя средства. Но когда онъ оказались бесполезными, то капитанъ Джюелль, принявъ самыя дѣятельныя мѣры для спасенія своего экипажа: приготовилъ и снабдилъ наилучшимъ образомъ свои шлюпки для опаснаго плаванія, на которое должно было рѣшиться. Борта возвысили парусинными, прочно укрѣпленными фальшбортами; погрузили большой запасъ провизіи и воды; нѣсколько пива, вина, водки и другихъ необходимыхъ вещей, и, 23-го декабря, оставили *Ocean Queen*, въ то самое время, когда пылавшія мачты упали на бортъ. Вскорѣ послѣ отбытія экипажа, пламя распространилось по всему трюму, и прежде чѣмъ шлюпки успѣли отойти на значительное разстояніе, судно взлетѣло на воздухъ.

Находясь въ срединѣ юго-восточнаго пассата, невозможно было держаться въ бейдевиндъ къ ближайшему изъ портовъ на островъ Св. Маврікія, или Бурбоу, и потому два катера, (изъ которыхъ на одномъ былъ капитанъ Джюелль, а на дру-

гомъ младшій офицеръ, съ семью или восемью матрозами на каждомъ), и барказъ, со старшимъ офицеромъ и остальными людьми (13 или 14 человекъ), взяли курсъ на Мадагаскаръ. Ближайшій пунктъ былъ мысъ С. Винсентъ, лежащій немного съвернѣе залива Св. Августина, и отстоявшій отъ *Ocean Queen* на $W N \frac{1}{2} W$ въ 550 миляхъ. Шлюпки, въ продолженіе двухъ дней, держались вмѣстѣ, но на третью ночь барказъ разлучился, и послѣ того катера его не видали. 30-го декабря оба катера были встрѣчены французскимъ судномъ, подняты имъ на боканцы, и привезены на Мысъ Доброй Надежды. За день до отплытія *Лондона*, капитанъ Джюелль благодарилъ капитана Сильса за благородное и великодушное обращеніе его съ нимъ и его товарищами. Г. Сильсъ говорилъ, что шлюпки были такъ хорошо вооружены и снабжены провизією, что нельзя было сомнѣваться въ ихъ спасеніи, а что касается до барказа, вполне удобнаго для плаванія, то смѣло можно надѣяться, что въ скоромъ времени получатся о немъ добрыя вѣсти, развѣ только можно опасаться за дурной пріемъ ему коварными жителями Мадагаскара*. Катера находились въ открытомъ морѣ семь сутокъ; зной, отъ вертикальныхъ солнечныхъ лучей, днемъ былъ великъ, но ночь доставляла прохладу; главную пищу мореходовъ составлялъ окорокъ и сухари; притомъ, къ счастью, у нихъ былъ большой запасъ прѣсной воды.

Теперь представимъ списокъ судовъ, сгорѣвшихъ отъ воспламененія угля, и судовъ, которыя успѣли вовремя затупить его. Многочисленные примѣры этого рода несчастій, очевиднѣе покажутъ ту настоятельную необходимость въ предусмотрительности и осторожности, на которую наука и опыт-

* Барказъ этотъ, какъ ниже увидимъ, былъ спасенъ всѣми людьми. Замѣчательно, что онъ встрѣченъ былъ 4-го января сего года, т. е. на 12-й день своего плаванія, близъ острова *Ne aux Saibles*, въ разстояніи около 400 миль отъ мѣста, гдѣ было оставлено сгорѣвшее судно *Ocean Queen*...

ность стараются указать и внушить всѣмъ и каждому. Много предлагали средствъ противъ самовозгаранія угля, но, къ сожалѣнію, ни одно еще изъ нихъ не было принято. Неужели незначительный, или пусть бы и значительный расходъ, могъ служить оправданіемъ, когда люди, суда, и богатые грузы, подвергаются очевидной опасности? Я полагаю, что многіе изъ пропавшихъ безъ вѣсти судовъ въ Атлантическомъ Океанѣ, погибли именно только отъ невниманія къ предлагаемымъ средствамъ.

Сгорѣвшія суда:

1. Пароходъ *Мадагаскаръ*, (капитанъ Дейси), сгорѣлъ отъ воспламененія угля; изъ его экипажа погибли 57 человекъ; 19 сентября 1840 года.

2. Американскій пароходъ-фрегатъ *Миссури*, сгорѣлъ отъ угля, въ Гибралтарѣ; до грузовой ватерлинии; экипажъ былъ спасенъ Англійскимъ военнымъ кораблемъ; 23-го августа, 1843 года.

3. Пароходъ *Робертъ Нэпиръ*, сгорѣлъ на пути изъ Лондон-дери въ Ливерпуль; машины, грузъ и экипажъ спасены; 24-го іюля 1844 года.

4. Пароходъ *Грана-Уйле*, сгорѣлъ въ морѣ; погибли капитанъ и нѣсколько человекъ экипажа; въ апрѣль 1847 года.

5. Пароходъ *Экспериментъ*, сгорѣлъ на пути изъ Сундерленда въ Лондонъ, противъ Алдборо; но счастію, пароходъ *Кларенсъ*, плывшій вмѣстѣ съ нимъ, спасъ всѣхъ пассажировъ и экипажъ (80 чел.); 30-го апрѣля 1847 года.

6. Парусное судно *Палестина*, нагруженное углемъ, сгорѣло на пути въ Адень, въ широтѣ 26° S, и долготѣ 58° O. Пересѣвшій съ него экипажъ, на шлюпки, былъ перехваченъ въ морѣ; 4-го февраля 1844 года.

7. Судно *Дроа-моръ*, съ грузомъ угля, загорѣлось около Мыса Доброй Надежды, въ виду барка *Кришна*, который при-

нялъ пересѣзвшій на шлюпки экипажъ и доставилъ въ Кап-штатъ; 6-го августа 1845 года.

8. Судно *Ройаль-Консортъ*, сгорѣло до ватерлинии, противъ Калькутты; огонь показался первоначально въ носовой части трюма, гдѣ былъ запасъ угля; 12 сентября, 1845 года.

9. Судно *Ахиллесъ*, съ грузомъ угля, загорѣлось въ широтѣ $38^{\circ} 50' S$, и долготѣ $20^{\circ} 30' O$, на пути въ Симонсъ-Бей, и, выбѣжавъ на берегъ, было затоплено; 16-го сентября 1845 года.

10. Судно *Эринъ*, съ грузомъ угля, шло изъ Ливерпуля въ Квебекъ. Черезъ двѣ недѣли, по выходѣ въ море, замѣченъ былъ въ палубѣ дымъ; вся команда принялась отыскивать то мѣсто, гдѣ горѣлъ уголь, но пламя показалось вдругъ повсемѣстно и черезъ два часа открыло себѣ путь-сквозь палубу; судно было оставлено и вскорѣ затонуло; къ счастью экипажа, что ночью встрѣтилъ онъ судно, которое приняло его со шлюпокъ и привезло въ Квебекъ; 29-го іюля 1846 года.

11. Судно *Мейфилдъ*, съ грузомъ угля, сгорѣло на пути изъ Лондона въ Бомбей, противъ Севендруга; 23-го февраля 1848 года. Экипажъ спасенъ.

12. Эмигрантское судно *Калебъ-Гримшау*, съ 457 пассажирами и экипажемъ, нагруженное желѣзомъ и углемъ, загорѣлось противъ Азорскихъ острововъ, какъ полагаютъ отъ воспламененія угля. Всѣ усилія потушить пожаръ были тщетны; огонь свирѣпствовалъ въ палубѣ, при запертыхъ люкахъ, десять дней; но Провидѣнію угодно было спасти бѣдствовавшихъ: на горизонтѣ показался баркъ *Сара*, командиръ котораго, капитанъ Кукъ, подойдя къ горѣвшему судну, плылъ съ нимъ рядомъ, пока погода позволила ему наконецъ перевести пассажировъ и экипажъ къ себѣ на судно. Во время этого бѣдствія погибли 101 человекъ; огонь показался 4 ноября, а спасенные свезены на берегъ, въ Фаяль, 27 ноября 1849 года.

13. *Ocean Queen* сгорѣлъ 23 декабря 1849 года. Двѣ шлюпки, съ капитаномъ Джюеллемъ и 14 матрозами, были

перехвачены въ морѣ 31 числа, и высажены на Мысъ Доброй Надежды. Баркасъ, со старшимъ офицеромъ и 14 матрозами былъ спасенъ Французскимъ судномъ *Голь*, и привезенъ на островъ Бурбонъ, а оттуда на островъ Иль-де-Франсъ, на Французскомъ военномъ пароходѣ *Кассини*; 7 февраля 1850 г.

14. *Банъ-Ломондъ*, съ грузомъ угля, изъ Лейта, сталъ 19 числа на якорь у мыса, при Аденъ. Пожаръ замѣченъ былъ за три дня до прихода; закрывъ люки, и принявъ всѣ возможные мѣры, огонь оставался въ палубѣ до 20 числа; тогда судно было прорублено и затоплено. *Банъ-Ломондъ*, по списку Лойда, былъ въ 497 тоновъ, и построенъ въ Квебекъ въ 1845 году. Новѣйшія свѣденія изъ Адена показываютъ, что *Банъ-Ломондъ* былъ поднятъ изъ воды безъ важныхъ поврежденій въ подводной части.

Загоравшіяся пароходы и парусныя суда :

15. Пароходъ *Шеннонъ* загорѣлся отъ угля въ Плимутъ, и получилъ важныя поврежденія; въ декабрѣ 1846 года.

16. Военный пароходъ *Ширгатеръ* загорѣлся сперва въ одномъ угольномъ ящикѣ, а потомъ въ другомъ; пожаръ былъ потушенъ, причинивъ значительный вредъ; въ мартѣ 1847 г.

17. Военный транспортъ *Тортонъ*, съ грузомъ угля, загорѣлся у острова Вознесенія; послѣ усиленной работы, продолжавшейся безпрерывно четверо сутокъ, трюмъ былъ очищенъ и огонь потушенъ въ то время, когда уже бимсы прогорѣли отъ трехъ до пяти дюймовъ; въ мартѣ 1847 года.

18. Капитанъ барка *Мадонна*, съ грузомъ угля, на пути изъ Портсмута къ Цейлону, подозрѣвая воспламененіе угля, выбросилъ за бортъ около 60 тоновъ груза; но дымъ, постоянно выходившій изъ палубы, заставилъ капитана зайти въ Тэбл-бей (*Столовая бухта*, у мыса Доброй Надежды), гдѣ судно было поставлено у берега на мель, 3 октября 1845 года. Грузъ спасенъ, и судно стащено съ мели.

19. Судно *Леди-Истъ*, съ 600 тонами угля, загорѣлось на пути изъ Ливерпуля въ Сингапуръ, противъ Эчинъ-Хеда, 14 ноября; послѣ пяти-дневной непрерывной работы, огонь былъ потушенъ, и, въ началѣ декабря 1845 года, судно пришло въ Пенангъ.

20. Баркъ *Аннъ-Грантъ*, съ грузомъ угля, шелъ изъ Лондона въ Бомбей, и противъ Гоа замѣченъ былъ на немъ, 30 апрѣля, дымъ, выходившій изъ трюма; капитанъ Формэнъ и экипажъ употребили всѣ средства къ потушенію пожара. Судно успѣло войти въ Бомбейскую гавань, гдѣ поставлено на мель и затоплено. Капитанъ и матросы были награждены за ихъ усиленные труды Бомбейскими купцами и страховщиками; въ юнѣ 1846 года.

21. Баркъ *Мадуро* (капит. Гопъ Смитъ), при выгрузкѣ угля въ Аденъ, загорѣлся въ нижней части трюма. При скорой помощи и непрерывныхъ работахъ днемъ и ночью, впустивъ притомъ въ трюмъ воды на 7 футовъ, пожаръ, на третій день, былъ потушенъ; 3 декабря 1846 года.

22. Баркъ *Эбботсфордъ* (капитанъ Маршалъ), съ грузомъ 500 тоновъ угля, загорѣлся на пути изъ Лондона въ Сингапуръ, противъ мыса Эчинъ-Хеда, и зашелъ въ Пенангъ, гдѣ, послѣ многихъ усилій, огонь былъ наконецъ потушенъ: кильсонъ, обшивка и пиллерсы мѣстами сгорѣли, а мѣстами только обуглились. Огонь былъ замѣченъ 26 декабря 1849 года, а 31 судно вошло въ гавань.

Всего, сгорѣвшихъ судовъ было 14, причемъ погибло около 170 человекъ; загоравшихся же судовъ было 8, и всѣ отъ угля.

Кромѣ печальной гибели судовъ, показанныхъ въ этихъ спискахъ*, я увѣренъ, что пожары отъ угля случались и на дру-

* Суда *Роксбургъ-Кесль* и *Лондонъ*, загоравшіяся отъ угля въ 1833 году, были, кажется, первыя, которыя обратили вниманіе публики на этотъ предметъ.

гихъ пароходахъ, и что спасеніе ихъ должно приписать распределенію угля въ отдѣльные ящики (*coal-bunkers*), достаточному вентилированію, хорошему присмотру, и приличнымъ средствамъ для накачиванія воды, и тушенія огня при первомъ его появленіи. Поэтому, если суда, нагруженные углемъ, не имѣютъ этихъ средствъ, то я совѣтовалъ бы имъ запастись исправными помпами, брандспойтами, или форсированными помпами и значительнымъ количествомъ пожарныхъ ведеръ.

Притомъ, нѣтъ сомнѣнія, что указатели температуры (*Thermal indicators*, о которыхъ мы говорили въ первой статьѣ самаго перваго нумера «Морскаго Сборника», гдѣ также описано какъ сгорѣлъ Французскій пароходъ «Кювье» отъ воспламененія угля), выходящіе изъ разныхъ частей трюма, гдѣ лежитъ уголь, на палубу, всегда предвѣщаютъ объ опасности; и я увѣренъ, что самовозгараніе угля начиналось на большей части судовъ — если не на всѣхъ, упомянутыхъ въ предыдущихъ спискахъ — задолго до того времени, когда оно было замѣчено, а потому очевидно, что своевременное тушеніе пожара, имѣло бы вѣрный успѣхъ. Кромѣ трубъ, показывающихъ температуру въ трюмѣ, я предлагалъ также, въ предыдущихъ моихъ статьяхъ объ этомъ предметѣ, оставлять въ углѣ, въ разныхъ мѣстахъ трюма, колодцы или проходы, для удобнѣйшаго заливанія водою загорѣвшейся части угля, а также переворачиванія его, осмотра и провѣтриванія. Между тѣмъ какъ на многихъ судахъ грузятъ уголь въ трюмъ сплошь, и тѣмъ уничтожаютъ возможность имѣть за нимъ надлежащій присмотръ.

Здѣсь должно замѣтить, что самовозгараніе угля происходитъ отъ примѣси угля, содержащаго колчеданъ (*pyritous*), и отъ погрузки его въ сырую погоду, потому-что сырой уголь, попавшійся въ средину груза, или на дно трюма, можетъ разгорячиться до воспламененія. Впрочемъ всѣ эти причины и явленія были такъ хорошо изъяснены г. Пиддингтономъ, и другими свѣдущими людьми, и такъ много писали уже

о нихъ для публики, что я долженъ ограничиться только главною цѣлью этой статьи, т. е. указать только на важныя слѣдствія прежней невнимательности, и побудить публику къ изысканію верныхъ и дѣйствительныхъ противъ нихъ средствъ; смѣю сказать, что пока не будутъ приняты рѣшительныя мѣры противъ самовозгаранія угля, пароходство остановится въ своемъ развитіи, и гибель многихъ судовъ и людей будетъ неизбѣжна! Выгоды судохозяевъ, страховщиковъ и каждой пароходной компаніи весьма тѣсно связаны съ этими замѣчательными и важными обстоятельствами. Сверхъ-того безопасность плаванія и голосъ правосудія и любви къ ближнему, взвѣшенные надлежащимъ образомъ, должны устранить все предубѣжденія и противорѣчія, и заставить изыскать средства, которыя столь очевидно необходимы для спасенія жизни и имущества.

(Изъ *Nauticale Magazine*. Іюль, 1850.)

=

ОТРЫВОКЪ ИЗЪ РЪЧИ СЭРА ДАВИДА БРЮСТЕРА,

произнесенной въ общемъ собраніи Эдинбургскаго Общества Естественныхъ Испытателей.

«...Геологія есть первая глава Астрономіи. Она описываетъ ту часть солнечной системы, которая къ намъ ближе и драгоцѣннѣе: космополитическая, такъ сказать, обсерваторія, съ которой астрономъ созерцаетъ звѣздное небо, и, видя въ немъ вращающіеся міры и міровыя системы, побуждается къ дѣятельному изслѣдованію и благоговѣнію. Тамъ находитъ онъ огромныя основныя линіи земнаго радіуса, для измѣренія разстояній и величинъ множества звѣздъ, и разумомъ проникаетъ въ тѣ безконечно-далекія пространства, куда и воображеніе

страшится за нихъ слѣдовать. Но, хотя астрономія такимъ образомъ получила начало свое отъ земли, однакожъ она ищетъ и находитъ въ высотъ, подобно Астрезъ, родственную себѣ сферу. То, что постоянно радуетъ и живитъ нашу землю происходитъ отъ окружающихъ насъ небесныхъ тѣлъ. Безъ свѣта или теплоты нашего солнца и безъ равномерныхъ движеній нашей системы, мы не имѣли бы ни различныхъ климатовъ, ни временъ года. Мракъ окружилъ бы все живыя существа, а недостатокъ въ пищѣ прекратилъ бы ихъ жизнь. Безъ вліянія свыше, кораблю нашимъ, были бы игралищемъ вѣтра и волнъ, и достиженіе ими избранной цѣли было бы менѣе опредѣлительно, чѣмъ полетъ воздушныхъ шаровъ, вполнѣ подчиненныхъ своею стіхій. Но между тѣмъ какъ изученіе астрономіи приноситъ существенную пользу общественной жизни, имѣетъ оно и въ другомъ, нравственномъ отношеніи, важное на нее вліяніе. Разсматривая нашу землю, мы находимъ, что она дѣйствіемъ огромныхъ силъ, была разрываема и измѣняема, то понижаясь до глубины океановъ, то поднимаясь до гигантскихъ высотъ. И теперь еще геологи измѣряютъ возвышеніе и углубленіе упругой коры ея; и люди, вовсе не вѣрующіе въ науку, часто сами собою доходятъ до истины, когда видятъ, напримѣръ, пламя, вылетающее изъ вулкановъ, или когда стоятъ надъ зіяющею пропастью, въ которую землетрясеніе грозитъ ихъ низвергнуть. Кто можетъ сказать, что дѣйствію такихъ силъ положена граница? Кто осмѣлится утверждать, чтобы, сосредоточась, не могли они разрушить планеты, въ ядрахъ которой, разъединенныя, заключены теперь какъ въ темницы? Въ границахъ нашей системы, недалеко отъ земли, между Марсомъ и Юпитеромъ, находится пустое пространство, которое, по закону планетныхъ разстояній, должно было содержать планету. Кеплеръ первый объявилъ объ этомъ, и, къ удивленію, новѣйшіе астрономы, открыли, въ началъ настоящаго столѣтія, именно въ предсказанномъ мѣстѣ четыре небольшія планеты: Цереру, Палладу, Юнону и Весту. Первая изъ нихъ, Церера, была открыта г. Пиацци въ Палермо, въ

1801 году; вторая, Паллада, докторомъ Ольберсомъ, въ Бременѣ, въ 1802 году; третья, Юнона Гардингомъ, въ 1804; а Веста, также Ольберсомъ, въ 1807 году. По открытіи третьей изъ этихъ планетъ, докторъ Ольберсъ попалъ на мысль, что всѣ онѣ могли быть обломки одной и той же на куски разлетѣвшей планеты, и разсуждая, что изойдя изъ одной точки первоначальной орбиты, онѣ должны возвращаться въ ту же точку, сталъ внимательно обозрѣвать эти страны неба, и открылъ такимъ образомъ планету Весту.

Но хотя это начало сдѣлалось такимъ образомъ достояніемъ науки, однакожь протекло 40 лѣтъ прежде нежели открытъ былъ новый планетный обломокъ. Наконецъ, въ 1845 году, г. Генке, въ Дризенѣ, открылъ новый астерондъ, названный Астреею, а въ 1847 году еще другой, названный Гебою. Въ томъ же году, соотечественникъ нашъ г. Гейндъ открылъ еще два: Ириду и Флору. Въ 1848 году Ирландскій астрономъ Грэгэмъ открылъ девятый обломокъ — Метиду; а въ 1849 году г. Гаспарисъ, въ Неаполѣ, десятый — Игею, и наконецъ въ послѣдніе два мѣсяца, тотъ же астрономъ, открылъ одиннадцатый обломокъ — Партенопю. Если эти одиннадцать небольшихъ планетъ действительно остатки одной и той же, то величина первоначальной планеты была довольно значительная. Но сколь она была велика — это могло бы показаться выходящимъ изъ предѣловъ ума человеческого; однакожь геній торжествуетъ и не надъ такими трудностями. Планета Нептунъ была открыта прежде, нежели лучъ свѣта ея коснулся глаза человеческого, и по закону солнечной системы, только-что открытому, мы можемъ опредѣлить первоначальную величину разрушенной планеты; и могли бы даже опредѣлить ее уже и тогда, когда узнали о существованіи перваго ея обломка. Этимъ закономъ мы обязаны Даніелю Кирквуду, въ Поттсвиллѣ, скромному Американцу, который, подобно знаменитому Кеплеру, усердно трудился отыскать что либо новое въ арифметическихъ отношеніяхъ планетныхъ элементовъ. Между каждыми двумя послѣдовательными

планетами существуетъ точка, въ которой притяженія ихъ равны. Назовемъ теперь удаленіе этой точки отъ солнца, радіусомъ планетной сѣеры притяженія, то, по закону Кирквуда, выходитъ, что у каждой планеты квадратъ продолжительности года, выраженный въ дняхъ, измѣняется какъ кубъ радіуса сѣеры ея притяженія. Законъ этотъ подтверждаютъ многими американскими астрономами, и нѣтъ сомнѣнія, говоритъ одинъ изъ нихъ, что это одинъ изъ физическихъ фактовъ въ механизмѣ нашей системы. Упомянутый законъ указываетъ намъ на существованіе планеты между Марсомъ и Юпитеромъ, и, въ то же время, опредѣляетъ величину раздробленной планеты — нѣсколько болѣе величины Марса, или около 5,000 англійскихъ миль въ діаметръ; обращеніе ея около оси должно было равняться $57\frac{1}{2}$ часамъ.

Между новѣйшими открытіями, въ предѣлахъ нашей системы міра, я не могу не упомянуть объ открытіяхъ знаменитаго соотечественника нашего, въ Ливерпулѣ, г. Лассельса. Съ помощью прекраснаго двадцати-футоваго рефлектора, имъ самимъ построеннаго, онъ открылъ спутника Нептуна, а въ послѣдствіи и восьмага спутника Сатурна. Это послѣднее открытіе было сдѣлано, въ тотъ же самый день, г. Бондомъ, директоромъ обсерваторіи въ Кембриджѣ, въ Соедин. Штатахъ. Наконецъ, весьма недавно, г. Лассельсъ наблюдалъ, при самомъ благопріятномъ состояніи атмосферы, весьма небольшую, но чрезвычайно черную тѣнь Сатурнова кольца на поверхности самой планеты. Линія тѣни казалась ему какъ-бы зубчатою, и состоявшею почти изъ отдѣльныхъ пятенъ, что означаетъ существованіе на поверхности кольца горъ, которые, вѣроятно, образовались отъ дѣйствія такихъ же внутреннихъ силъ, какъ и на нашей землѣ.

Переходя отъ солнечной системы нашей къ звѣздному небу, мы встрѣчаемъ непостижимо-огромное пространство. Если представимъ себѣ радіусъ солнечной системы или орбиты Нептуна (равняющійся 2,900 милліонамъ миль), величиною въ двѣ мили,

то разстояніе отъ нашей системы или пути Нептуна до ближайшей неподвижной звезды будетъ болѣе всей окружности нашей земли, или равно 27,600 милямъ. Если примемъ параллаксъ ближайшей неподвижной звезды въ одну секунду, то разстояніе до нея отъ солнца равнялось бы почти 412,370 радиусамъ земной орбиты, или 13,746 радиусамъ орбиты Нептуна, который въ тридцать разъ далѣе отстоитъ отъ солнца, чѣмъ земля; но и въ тѣ отдаленныя предѣлы достигаютъ солнечныя свѣтъ и теплота, какъ необходимыя элементы физической и умственной жизни.

Съ помощію огромнаго телескопа лорда Росса, мы ознакомились съ формою и свойствомъ тѣхъ большихъ звѣздныхъ соединеній, изъ которыхъ состоитъ звѣздная вселенная. Рисунки и описанія замѣчательнѣйшихъ изъ этихъ туманныхъ пятенъ, рассмотрѣнныхъ въ этотъ превосходный инструментъ, были показываемы докторомъ Робинзономъ въ последнемъ засѣданіи общества; сверхъ-того, въ прошедшемъ году, сдѣланы лордомъ Россомъ и его помощникомъ г. Стони, важныя открытія. Многія изъ туманныхъ пятенъ замѣчательны по ихъ особенному составу, и, по словамъ лорда Росса, «указываютъ, по видимому на существованіе въ нихъ динамическаго закона, для насъ понятнаго.» Нѣкоторыя туманныя пятна представляютъ съ большею или меньшею опредѣлительностію видъ спирали; «но чаще», какъ говоритъ лордъ Россъ, «встрѣчается неправильное, разорванное, кольцообразное распредѣленіе свѣтящейся матеріи, чѣмъ правильность въ нѣкоторыхъ пятнахъ замѣченная». Онъ почитаетъ однакожъ оба эти вида пятенъ за системы совершенно одинакія, находящіяся только въ весьма различныхъ положеніяхъ относительно луча зрѣнія, и болѣе или менѣе ясно различаемыя.

Лордъ Россъ намѣренъ снова начать изслѣдованіе замѣчательнѣйшихъ изъ этихъ предметовъ, и употребить для этого полный свѣтъ своего шести футоваго зеркала, безъ ослабленія его при второмъ отраженіи отъ малаго зеркала; онъ надѣется этимъ средствомъ достигнуть многихъ новыхъ результатовъ.

Какъ Лассельсъ послѣдовалъ важному примѣру Россѣ и построилъ для себя рефлекторъ, такъ точно послѣдовалъ тому же и Джемсъ Нэсмита. Большое зеркало въ рефлекторъ Нэсмита имѣетъ фокусъ длиною 20 футовъ, а діаметръ 20 дюймовъ, и отличается отъ всѣхъ другихъ телескоповъ своею весьма легкою подвижностію. Труба его движется вертикально на пустой оси, сквозь которую астрономъ, сидя на небольшой обсерваторіи, и дѣлая одни только горизонтальныя движенія, можетъ удобно разсматривать каждую часть неба. До сего времени астрономъ долженъ былъ сидѣть на верхнемъ концѣ своего Ньютоновскаго телескопа, и если никто изъ наблюдателей не хотѣлъ признать опасность и непрочность своего положенія, то я самъ могу поручиться въ этомъ, потому-что упалъ однажды съ конца двадцати-футоваго телескопа г. Рамеджа, когда онъ былъ направленъ на точку близкую къ зениту.

=

БИБЛІОГРАФІЯ.

I.

Вооруженіе военныхъ судовъ. Составилъ капитанъ-лейтенантъ К. Посъетъ. Спб., 1849. Печатано по Высочайшему повеленію. Страницъ XXX и 470, въ 8-ю долю листа, и атласъ рисунковъ и чертежей на 30 полу-листахъ.

Какое радостное явленіе — новая морская книга и притомъ русская, оригинальная и еще практическая. Доселѣ на этотъ предметъ не было у насъ руководства, кромѣ штатныхъ положеній. Отчасти только удовлетворяло этому сочиненіе Глотова: *Изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля*, 1816 г. Но съ того времени вооруженіе военныхъ судовъ чрезвычайно измѣнилось, особенно отъ введенія желѣза въ составъ

оснастки и отъ многихъ другихъ улучшеній. Стоитъ сравнить штаты вооруженія судовъ нашихъ 1806 и 1840 годовъ, чтобы убавиться въ этой разницѣ. *Опытъ морской практики*, Гамалы, кроме того, что ещё старше Глотова, но не имѣетъ чертѣй до вооруженія собственно относящихся, и эта часть описана у него кратко, хотя въ отличной системѣ, какою отличаются всѣ сочиненія П. Я. Гамалы. Еще есть, въ XI части записокъ Адмиралт. Д-та, статья: *о порядкѣ производства работъ при вооруженіи кораблей для плаванія по морямъ*, соч. кап. Миницкаго, но это отрывочныя свѣденія о разныхъ корабельныхъ работахъ и дѣйствіяхъ, безъ всякой системы. Наконецъ должно сказать, что о вооруженіи судовъ довольно говорится въ книгѣ *Морская служба въ Англіи*, но тамъ свѣденія эти разбросаны при описаніи должностей боцмана, мастера и другихъ. Однимъ словомъ, до сихъ поръ не было книги, по которой бы можно было производить самыя работы вооруженія, чему вполне удовлетворяетъ настоящее сочиненіе Г-на Посьета.

Чтобы дать ближайшее понятіе о цѣли и составѣ этой книги, выпишемъ предисловіе автора :

«Цѣль была написать книгу, при помощи коей молодой офицеръ, въ первый разъ приступающій къ вооруженію, былъ бы въ состояніи приготовить спущенное со стапеля судно къ отправленію въ море; по этому, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, необходимо было войти въ подробности, которыя иному читателю, можетъ быть, покажутся излишними. Разумѣя подъ словомъ вооруженіе не одну оснастку, а полное приготовленіе военнаго судна въ томъ видѣ, въ какомъ оно отправляется въ море, — здѣсь описана нагрузка, постановленіе мачтъ, оснащеніе оловнами парусами, подъемъ артиллеріи и размѣщеніе ея припасовъ, изготовленіе гребныхъ судовъ и установка навигаціонныхъ и другихъ инструментовъ, что и заключается въ трехъ отдѣленіяхъ, подъ слѣдующими заглавіями: *Такелажныя ра-*

боты, Данных для нагрузки, и Вооружение судовъ. Въ первомъ описаны основныя, или общія такелажныя работы, встречающіеся при обдылкѣ различныхъ частей стоячаго такелажа и каждой снасти; кромѣ того, здѣсь описаны нѣкоторыя принадлежности оснастки, о коихъ не было случая упомянуть въ самомъ вооруженіи. Обдылка же стоячаго и бѣгучаго такелажа показана передъ употребленіемъ каждой отдельной ихъ части при оснасткѣ. Во второмъ отдѣленіи исчислены всѣ предметы, составляющіе грузъ, съ показаніемъ ихъ вѣса и обыкновеннаго помѣщенія, и описано расположеніе трюма и кубрика на корабляхъ; въ заключеніе главы приложены таблицы крепости веревокъ, съ замѣчаніями, выведенными изъ различныхъ опытовъ, и содержащія въ себѣ свѣденія, полезныя при подъемѣ тяжестей. Такимъ образомъ въ этомъ отдѣленіи собраны, по возможности, всѣ факты, необходимыя для нагрузки, почему оно и названо только: *Данные для нагрузки.* Разсужденія о наивыгоднѣйшей нагрузкѣ тѣсно связаны съ теоріею образованія подводной части, и составляя особый предметъ, еще неудовлетворительно опредѣленный, здѣсь не включены. Числа, заключающіяся въ статьяхъ этого отдѣленія: «Вода съ посудой», и «Провизія и дрова», собраны въ портахъ частію чрезъ непосредственное взвѣшиваніе, частію же изъ имѣвшихся тамъ свѣденій. Всѣ тросовъ и канатовъ, якорей и верповъ извлеченъ изъ Штатнаго положенія 1840 года; всѣ орудій, станковъ, снарядовъ и прочихъ вещей, принадлежащихъ артиллеріи, заимствованъ изъ сочиненій г. Ильина: «Практическая Морская Артиллерія, и Наука Морской Артиллеріи». Всѣ рангоута, парусовъ, блоковъ, и гребныхъ судовъ, у насъ, къ сожалѣнію, еще не опредѣленъ; таблицы, показывающія этотъ вѣсъ, взяты изъ сочиненія: *Edye's Naval Calculations*, такъ-какъ размѣренія англійскаго рангоута и гребныхъ судовъ довольно близко подходятъ къ нашимъ.

«Наконецъ, въ третьемъ отдѣленіи описано постановленіе матчъ, оснастка рангоута, подъемъ орудій, привязка и креп-

леніе парусовъ, ностановленіе руля, крашеніе судна, размѣщеніе бордажнаго оружія и артиллерійской принадлежности, установленіе навигаціонныхъ и другихъ инструментовъ и приготовленія къ выходу въ море. При оснасткѣ, въ большей части случаевъ, описаны два или три способа; причемъ въ нѣкоторыхъ, одному способу дано преимущество предъ прочими, а въ другихъ случаяхъ, выборъ предоставленъ вооружающему. Объ инструментахъ упомянуто лишь то, что прямо относится къ переноскѣ ихъ на судно, къ установкѣ на мѣстахъ, или къ приготовленію для употребленія. Вооруженіе гребныхъ судовъ такъ разнообразно, что описаніе всѣхъ различныхъ способовъ, безъ особенной пользы, значительно увеличитъ бы объемъ книги: такое описаніе могло бы имѣть мѣсто только въ особомъ сочиненіи о гребныхъ судахъ: здѣсь же упомянуто объ одномъ штатномъ вооруженіи.

«Такимъ образомъ въ означенныхъ трехъ отдѣленіяхъ описаны всѣ работы, производимыя на суднѣ со времени спуска его на воду до выхода на рейдъ и окончательнаго изготовленія для слѣдованія въ море.

«Составляя эту книгу, я пользовался слѣдующими сочиненіями:

«Изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля, соч.

А. Глотова. 1816.

«Опытъ Морской Практики, соч. П. Я. Гамалѣя. 1827.

«Морская служба въ Англіи, соч. Гласкока; перев. капит. 2 ранга Карнилова. 1839.

«Штатное положеніе 1840.

«Практическая Морская Артиллерія, соч. Капитана Ильина. 1841.

«Наука Морской Артиллеріи, соч. Капитана Ильина. 1846.

«Some practical hints, by I. Griffiths. 1828.

«Calculations relating to the Equipment, Displacement, etc. of ships and vessels of war, by Edye. 1832.

«Sheet anchor, by D. Lever. 1835.

«Outline of Naval routine, by A. Fordyce. 1837.

«The Naval officer's guide for preparing ships for sea, by C. Martelli. 1838.

«An inquiry relative to various important points of seamanship, by N. Timmouth. 1845.

«Notes on Night quarters and boat service, by J. Paynter. 1848.

«Tables of allowances of Equipement, Outfits, Stores etc. for the Navy of the United States, by Wyman, Pendergrast and Peck. 1844.

«Praktikale zeevaartkunde, door P. le Comte. 1844.

«Handbok i Takling, af Trolle. 1841.

«Въ Англійскомъ сочиненіи Naval officer's guide оснастка описана съ такою подробностію и знаніемъ дѣла, что къ этой статьѣ мало оставалось дѣлать пополненій или измѣненій, и потому часть издаваемой мною книги—отъ постановленія мачтъ до крѣпленія парусовъ — заключаетъ въ себѣ почти переводъ этого сочиненія.

«Исчисливъ источники, казавшіеся лучшими и служившіе мнѣ руководствомъ при составленіи вооруженія, я считаю нужнымъ присовокупить, что, при всемъ стараніи, иное въ этомъ сочиненіи можетъ показаться не довольно полнымъ и не для всѣхъ удовлетворительнымъ. Прося снисходительнаго сужденія, я готовъ воспользоваться всеми основательными замѣчаніями, если когда либо приступлю ко второму изданію.»

Изложивъ цѣль и средства автора скажемъ о самомъ исполненіи дѣла. *Такелажныя работы* (занимаютъ 80 страницъ) такъ полно описаны и такъ хорошо объяснены рисунками, что по нимъ можно даже научиться, и сдѣлать любой сплесень, кнопъ или узелъ.

Данныя для нагрузки (заним. 57 страницъ) очень полны. Собираніе этихъ золотыхъ цифръ есть дѣло частныхъ начальниковъ и распорядителей работъ; авторъ въ этомъ случаѣ пользуется только готовымъ. Сін данныя помѣщены

большую частью въ таблицахъ, которыя имѣютъ общую нумерацію: ихъ во всей книгѣ 25. Планы трюма и кубрика кораблей, даютъ полное понятіе о внутреннемъ расположеніи и размѣщеніи груза на судахъ этого рода. Конечно, желательно бы имѣть такіе же планы и для судовъ каждаго рода, не исключая и пароходовъ; но можно ли требовать всего отъ одного сочиненія? Должно благодарить автора и за доставленное.

Наконецъ, собственно *вооруженіе судовъ* занимаетъ почти $\frac{1}{4}$ книги (333 страницы): тутъ опять важная помощь отъ прекрасныхъ рисунковъ, большая часть которыхъ сдѣланы въ $\frac{1}{60}$ часть противъ натуры, но есть отъ $\frac{1}{30}$ до $\frac{1}{120}$, что и показано подлѣ каждой фигуры въ видѣ дроби, вмѣсто масштаба. Планы квартеръ-дека, видъ верхняго борта корабля и расположеніе битенговъ около мачтъ, представляютъ весьма важное пособіе при вооруженіи судна. Отъ удобнаго расположенія шкивовъ и шпигатовъ въ борту судна, зависитъ легкая тяга снастей и сбереженіе ихъ. Клампъ, прорѣзанный не въ плоскости тяги веревки, или шпигатъ, просверленный не по направленію проходящей въ немъ снасти, замѣляютъ ходъ снастей и ихъ перетираетъ. Могутъ замѣтить, что это болѣе дѣло корабельнаго инженера, находящагося при отдалѣ судна, нежели морскаго офицера, заведывающаго вооруженіемъ; но надо согласиться и съ тѣмъ, что тутъ должности ихъ сходятся, и успѣхъ дѣла много зависитъ отъ взаимнаго содѣйствія сихъ офицеровъ.

Въ заключеніе должно сказать объ исправномъ и роскошномъ изданіи книги. Если роскошь есть прихоть въ текстѣ, то въ фигурахъ она только достоинство, которое увеличиваетъ ихъ пользу лучшимъ изображеніемъ предметовъ. Притомъ роскошь эта не имѣла тутъ вліянія на цѣну книги *. Исправность из-

* Книга эта въ 500 страницъ, съ 30-ю полу-листами прекрасныхъ литографированныхъ рисунковъ и чертежей, стоитъ всего 3 р. 50 к. сер.; она продается въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса и въ книжномъ магазинѣ Раткова.

данія всегда хороша; но въ книгѣ, содержащей не мало цифръ и буквъ, относящихся къ фигурамъ, она еще важнѣе. Опечатокъ въ разсматриваемой книгѣ весьма мало; къ показаннымъ въ концѣ ея можно, кажется, прибавить только одну: на страницѣ 58, строка 8 снизу, вмѣсто слова *окружности*, слѣдовало быть *полу-окружности*. Также въ фигурѣ 109, изображающей катъ-блѣкъ, — какъ отдельно нарисованный, вѣтвь отъ фигуры, долженъ имѣть букву В; и въ фигурѣ 172-й, въ скобѣ цѣпнаго каната должны быть поставлены буквы: *a* къ болтику и *b* къ шпилькѣ. Но это такія мелочи, которыя легко замѣтить и исправить всякій читатель самъ. Мы укажемъ лучше на тѣ мѣста разсматриваемаго сочиненія, которыя наиболѣе привлекли наше вниманіе, полнотою и ясностію изложенія а именно: о такелажныхъ работахъ; объ якоряхъ и канатахъ, и особенно объ якорь Портера, съ вертящимися лапами; о рулѣ, и особенно объ устройствѣ румпеля съ двигающимся по нему цилиндромъ для штуртроса, по способу Рапсона; описаніе вооруженія тендера, какъ много отличающагося отъ прочихъ судовъ; и наконецъ, замѣчанія о подъемѣ большихъ тяжестей. Другихъ займутъ быть можетъ иные предметы, какъ напримѣръ *крашеніе судна*, которое описано очень удовлетворительно; тутъ прибавили бы мы къ крашенію желѣзныхъ судовъ (стр. 411), что онъ покрываются, на стапель, двумя и даже тремя слоями масляной краски снаружи, и однимъ или двумя слоями сънутри, при чемъ всегда первый слой бываетъ сурикъ. Не рѣдко сверхъ масляной краски (которой надо дать какъ можно лучше высохнуть и, по возможности безъ разогрѣванія желѣза), покрываютъ подводную часть какимъ-либо составомъ, какъ наприм. Пиккока и др., предохраняющими подводную часть судна отъ порчи червями, отъ наростовъ и т. п.

Въ концѣ книги помѣщено оглавленіе алфавитное (кроме обыкновеннаго, которое находится въ началѣ), значительно облегчающее прискливаніе предметовъ. Вообще книга г. Посѣта составлена и издана съ большимъ тщаніемъ; очень бы хотѣлось

возвратиться къ ней еще разъ, но уже не въ отдѣлѣ библіографіи, а на предшествующихъ ей страницахъ Морскаго Сборника, гдѣ можно подольше и просторнѣе побесѣдовать съ читателями нашими.

С. К.

II.

The practice of Navigation and Nautical Astronomy. By Henry Raper lieut. R. N. Third edition. London, 1849.

Практическая навигація и морская астрономія, составленная Генр. Реперомъ, лейт. Англ. Кор. флота. — Изд. третіе, Лондонъ 1849 г. Въ 8-ю д., стр. XXIV и 907.

Книга Ропера заключаетъ въ собѣ довольно длинный списокъ практическихъ курсовъ навигаціи и астрономіи, выпедшихъ въ послѣдніе годы почти на всѣхъ Европейскихъ языкахъ. Англичане, Голландцы, Американцы, Французы, Шведы и Нѣмцы имѣють у себя по нѣскольку изданій этого рода, болѣе или менѣе полныхъ. Всѣ такіе курсы состоятъ обыкновенно изъ двухъ главныхъ отдѣловъ: въ первомъ, послѣ краткаго изложенія началъ математики, слѣдуютъ курсы навигаціи и морской астрономіи въ самомъ сжатомъ объемѣ, съ необходимыми только практическими объясненіями въ частныхъ примѣрахъ. Собраніе морскихъ таблицъ, составляетъ второй отдѣлъ.

Въ нашемъ флотѣ, болѣе другихъ (если не исключительно), известны морскія таблицы *Нори*, которыя издаются въ Англіи уже болѣе 30 лѣтъ. Курсъ Ропера составленъ вообще по одному плану съ книгою Нори, хотя въ частностяхъ отличается отъ нее лучшею системою въ изложеніи, и особенно въ расположеніи таблицъ, которыя, сверхъ того, значительно полнѣе чѣмъ у Нори.

Мы хотимъ поближе познакомить читателей нашихъ съ содержаніемъ книги Репера, которая у насъ, кажется, весьма мало известна. Авторъ начинаетъ вступленіемъ, въ которомъ на 50 страницахъ изложены начала ариметики (дробѣ), геометріи и тригонометріи; за тѣмъ слѣдуетъ навигація въ слѣдующемъ порядкѣ: предварительныя объясненія и опредѣленія, навигаціонныя инструменты (лаги и компасы); счисленіе — плоское, меркаторское, и плаваніе по дугѣ великаго круга; опредѣленіе мѣста корабля въ виду береговъ по пеленгамъ и угламъ, съ замѣчаніями о морской съемкѣ (весьма кратко); составленіе и употребленіе меркаторскихъ картъ; измѣреніе глубинъ (лотъ и его употребленіе); и наставленія какъ вести журналъ и суточное счисленіе. — Отдѣлъ астрономіи состоитъ изъ слѣдующихъ статей: *предварительныя понятія* (17 страницъ) о времени, видимомъ движеніи свѣтилъ, о способахъ опредѣлять мѣста ихъ на небѣ, и проч.; *морскіе астрономическіе инструменты*: секстантъ, повторительный кругъ Борда и кругъ Доллонда, искусственный горизонтъ и хронометръ; *способы наблюденій* высоты разстояній и употребленіе хронометра при наблюденіяхъ; *рѣшеніе вспомогательныхъ и приготовительныхъ вопросовъ* (употребленіе морскаго мѣсяцослова, вычисленіе часовыхъ угловъ, высотъ, азимутовъ, временъ нѣкоторыхъ явленій и проч.); *опредѣленіе широты мѣста*: по меридіональной высотѣ, по высотамъ того же свѣтила, по двумъ высотамъ разныхъ свѣтилъ, и по высотамъ полярной звѣзды. *Опредѣленіе времени и поправки хронометра*: по одной высотѣ, по разности высотъ взятыхъ внѣ меридіана, и по соответствующимъ высотамъ. *Опредѣленіе долготы*: по хронометру, по луннымъ разстояніямъ, по высотамъ луны, закрытіямъ звѣздъ, и затмѣніямъ Юпитеровыхъ спутниковъ; *опредѣленіе склоненія компаса*: по амплитуду, азимуту, и астрономическому пеленгу. *Правила* вычисленія времени полной воды, и наставленія какъ наблюдать приливы. *Наставленія для плаванія въ морѣ*: рас-

полагать курсы вообще, на теченіи, и при плаваніи по дугъ великаго круга; замѣчаніе объ опредѣленіи мѣста корабля; опредѣленіе теченія; наставленія на случай шторма или урагана, близость къ берегу.

Все это изложено на 314 страницахъ четкой печати; изложено кратко, ясно, съ необходимыми объясненіями, и, гдѣ нужно, съ чертежами; каждый вопросъ изъ навигаціи разрѣшенъ *тремя* способами: по таблицамъ, посредствомъ вычисленія, и чертежемъ. Меньше другихъ полны статьи объ употребленіи и составѣ картъ, и объ астрономическихъ инструментахъ, изъ которыхъ о призматическихъ и призмo-зеркальных даже не упомянуто. При болѣеи части способовъ для опредѣленія широты, времени, и долготы показаны два рѣшенія: одно точное, а другое приближенное, и сверхъ того, изложены средства узнавать степень точности выведеннаго результата; также объяснено когда и при какихъ обстоятельствахъ выгоднѣе наблюдать светила для полученія точнѣйшаго вывода.

Вторая половина книги содержитъ таблицы и объясненіе ихъ. Таблицы расположены систематически по отдѣламъ, слѣдующимъ образомъ: 1) *Плаваніе*. Здѣсь помѣщены таблицы разностей широтъ и отиествій на румбы и градусы, и на 300 миль разстоянія; разности долготы, соответствующія отиествіямъ отъ 1 до 10 миль, для широтъ отъ 0° до 69°, и обратно: отиествія соответствующія разности долготы; сферическія таблицы разностей широтъ и отиествій, которыя вмѣстѣ съ обыкновенными таблицами этихъ величинъ, служатъ къ вычисленію часоваго угла, по извѣстной широтѣ мѣста, склоненію и высотѣ светила; меридіональныя части чрезъ каждую минуту широты. II). *Разстоянія и положеніе мѣста*. Въ этой статьѣ находятся таблицы: для опредѣленія разстояній отъ предмета по кривой—пеленгу; истинное наклоненіе горизонта и разстояніе для различныхъ возвышеній отъ 1 до 28,715 англ. фут.: величина дуги или угла въ одну минуту въ футахъ, на разстояніяхъ отъ 1 до 30 миль; широты и долготы синикомъ

9000 пунктовъ, съ означеніемъ символическими знаками главнѣйшихъ особенностей каждаго мѣста; приближенное склоненіе компаса чрезъ каждыя 10° долготы и 2° широты, между параллелями 70° N и S-й Средняя продолжительность переходовъ между главнѣйшими приморскими мѣстами (числомъ до 225). III.) *Приливы*. Тутъ содержатся таблицы прикладныхъ часовъ для 600 сличкомъ мѣстъ, эпакты на 23 года (съ 1848—1871) и на каждый мѣсяць; полумѣсячныя неравенства времени полной воды для главнѣйшихъ портовъ Англіи и для Бреста; возвышеніе воды въ каждые 20 м. времени въ теченіе 6 часовъ, для высотъ прилива отъ 0 до 50 футь.

Этимъ оканчивается навигаціонная, весьма полная, часть таблицъ. Отдѣлъ астрономическій начинается вспомогательными таблицами для прѣскаиванія величинъ въ *Nautical Almanac* (или другомъ календарѣ); между ними заслуживаютъ вниманія таблицы для сысканія перемѣны элементовъ, на данное число часовъ и минутъ по известной суточной или полу-суточной перемѣнѣ его. Далѣе слѣдуютъ таблицы временъ нѣкоторыхъ явленій, именно: часы восхожденія и захожденія солнца для разныхъ широтъ; приближенное время прохожденія главнѣйшихъ звѣздъ чрезъ меридіанъ въ первое число каждаго мѣсяца; часовые углы и высоты свѣтилъ для широтъ отъ 0° до 70° и для склоненій до 48° . Въ отдѣлъ, подъ заглавіемъ *Высота*, помѣщены 17 таблицъ, служащихъ для исправленія наблюдаемыхъ высотъ солнца, луны и другихъ свѣтилъ. Этотъ отдѣлъ оканчивается таблицей азимутовъ, соответствующихъ перемѣнѣ высоты въ одну минуту времени. Отдѣлъ *Широта*, за тѣмъ слѣдующій, содержитъ шесть вспомогательныхъ таблицъ для вычисленія широтъ, по высотамъ близкимъ къ меридіану, и по высотъ Полярной звѣзды. Далѣе идутъ шесть таблицъ для вычисленія долготы по луннымъ разстояніямъ; за тѣмъ слѣдуютъ таблицы амплитудовъ для опредѣленія склоненія компаса, а потомъ нѣсколько таблицъ взятыхъ изъ *Nautical*

Алтанас. Отдѣленіе *Логариемовъ*—самое полное: здѣсь находятся одиннадцать слѣдующихъ таблицъ: 1) логариемы чиселъ отъ 1 до 9999 съ 6 десятичными; 2) четыре таблицы логариемовъ синусовъ, косинусовъ, тангенсовъ и проч., до $1\frac{1}{2}^{\circ}$ чрезъ каждую секунду, потомъ до $4\frac{1}{2}^{\circ}$ чрезъ $10''$, а далѣе чрезъ полъ-минуты; 3) логариемы синуса квадрата половины часового угла отъ 0° до 180° или 12 часовъ; 4) вспомогательныя логариемы для приведенія близъ-меридіональной высоты въ меридіональную, и для вычисленія широты по двумъ высотамъ солнца; 5) для вычисленія поправки полдня по способу соответствующихъ высотъ; 6) логариемическія разности, и наконецъ 7) пропорціональныя логариемы отъ 0 ч. до 3 ч. чрезъ каждую секунду. Книга оканчивается алфавитнымъ указателемъ къ таблицъ широтъ и долготъ, и общимъ указателемъ предметовъ, заключающихся въ сочиненіи.

Изъ этого простаго перечня таблицъ, видна уже полнота книги Репера. Въ Англіи, гдѣ большая часть военныхъ моряковъ не изучаютъ систематически теорію морскаго искусства такая книга настоящій кладъ: имѣя курсъ Норп или Ропера, Англичанинъ не имѣетъ нужды таскать съ собою кучу логариемовъ и таблицъ, необходимыхъ при вычисленіи и для справокъ; ему нѣтъ надобности припоминать, что и какъ дѣлается въ различныхъ случаяхъ, или рыться за справкой въ трехъ, четырехъ книгахъ; все у него подъ рукой, въ одной небольшой книгѣ; вездѣ ему сказано: «дѣлай такъ-то и такъ-то», да тутъ же и примѣръ, остается только книжныя цифры замѣнить новыми, сообразно новымъ даннымъ, и дѣло кончено. Это удобство употребленія и практичность въ высшей степени, достаточно объясняютъ множество изданій морскихъ курсовъ*.

* Напримѣръ книга Норп, въ одномъ 1840 году имѣла три изданія: 10, 11 и 12-е.

Наши офицеры, получая систематическое образование въ морскихъ военно-учебныхъ заведеніяхъ, конечно имѣютъ болѣе обширныя и основательныя свѣдѣнія въ навигаціи и астрономіи, но и у насъ книга Репера, и особенно собранныя въ ней таблицы, могутъ употребляться съ болѣе удобнымъ противъ другихъ таблицъ, потому что въ ней находится все, что нужно для ежедневныхъ, обыкновенныхъ вычисленій въ морѣ.

Въ первый разъ сочиненіе Репера издано въ 1840 году; въ настоящемъ, третьемъ, изданіи сдѣлано много дополненій, какъ въ текстѣ, такъ и въ таблицахъ. Шрифтъ и форма цифръ — вещь не послѣдняя въ таблицахъ — весьма четки и не тяжелы для глазъ; въ этомъ книга Репера далеко превосходитъ Норіевы таблицы. Вообще сборникъ Репера, въ настоящее время, есть лучшее руководство для употребленія въ морѣ.

На Русскомъ языкѣ есть двѣ книги въ этомъ родѣ: 1) *Курсъ морскихъ наблюденій, съ таблицами*, составл. П. Сизовымъ, и изданный въ Николаевѣ въ 1835—1836 г. и 2) *Краткая наука кораблевозжденія съ полнымъ собраніемъ необходимѣйшихъ морскихъ таблицъ*. Перев. съ Нѣм. 1833—1835 г. Обѣ онѣ впрочемъ далеко не полны, и притомъ имѣютъ значительное количество опечатокъ. Переведены также изъясненія таблицъ Норія и Мендозы, первое, съ 5 изданія въ 1823 году, С. Лихвиннымъ, а второе въ 1807 году.

И

=

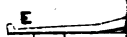
С М Ъ С Ъ.

Стопоръ для штурвала. Англійскаго Королевскаго флота Командоръ Фейреръ и лейтенантъ Робинзонъ, недавно получи-

ли привилегію на предохранительный стопоръ или зажимъ (*Patent safety steering wheel, invented by Com. Rob. Fayer. R. N.*), для обыкновеннаго штурвала. Стопоръ этотъ даетъ возможность остановить руль въ желаемомъ положеніи во всякое время, что особенно важно при сильныхъ и неправильныхъ ударахъ волнъ, когда рулевые едва въ состояніи удерживать штурвалъ, а выпустивъ его, подвергаются опасности быть переброшенными чрезъ него и ушибенными, или даже за бортомъ. Стопоръ Фейрера всегда предохранитъ отъ этого несчастія. Онъ вообще не сложенъ и удобно можетъ быть приделанъ ко всякому штурвалу. Прилагаемая фигура объяснитъ устройство его лучше описанія; на ней изображенъ штурвалъ въ трехъ видахъ, на конхъ тѣ же буквы имѣютъ тѣ же значенія, а именно: А. А. А. мѣдная или желѣзная полоса или обоймина, подъ которой находится соединенная съ нею деревянная дуга В. В. В. — С. С. есть стопорное колесо, твердоприсоединенное къ штурвалу, съ которымъ оно и обращается. D, винтъ, для натягиванія или ослабленія металлической полосы А. А. А. — Е. Е., два рычага съ подножками, на которыхъ могутъ становиться одинъ или два рулевыхъ и тяжестію своею застопоривать штурвалъ. F. противовѣсный грузъ, поднимающій или освобождающій металлическую скобу отъ штурвала, когда давленіе перестанетъ дѣйствовать на рычаги Е. Е. — G. G. металлическая подушка, служащая опорой для рычаговъ Е. Е. Очевидно, что рулевой, изменяя степень надавливанія ногою на педаль рычага, можетъ останавливать штурвалъ совершенно неподвижно, или дозволить ему по немногу уступать дѣйствію волненія. Тутъ также нуженъ навыкъ и практика въ дѣйствіи ногами, какъ въ обыкновенномъ правленіи рулевого руками. Но разница въ томъ, что теперь и четыре человѣка не удержатъ штурвалъ совершенно неподвижно, а съ новымъ стопоромъ одинъ человѣкъ хорошо его застопориваетъ; притомъ онъ употребляетъ усиліе, которое его не изнуряетъ, а тѣ четверо, отъ сильнаго и постояннаго напряженія, чрезвы-

la

ISOELA.



чайно устануть. Съ употребленіемъ этого стопора, рулевые будутъ не только безопасны отъ перебрасыванія чрезъ штурвалъ, но и вообще трудная работа ихъ облегчится. Капитанъ Фейреръ, командуя тремя большими пароходами: *Президентъ*, *Ливерпуль* и *Форстъ*, и остъ-индскимъ кораблемъ *Меди-Флора*, неоднократно видѣлъ несчастія съ рулевыми, переброшенными чрезъ штурвалъ, что и заставило его изыскивать способы противъ этихъ несчастій. Такимъ образомъ пришелъ онъ къ изобрѣтенію описаннаго стопора. Опытъ оправдалъ уже устройство такихъ стопоровъ на нѣкоторыхъ Англійскихъ судахъ. Официальныя испытанія, произведенныя въ юнѣ мѣсяцъ сего года, на пароходѣ «Старлайтъ», на Темзѣ, были вполне удовлетворительны и заслужили одобрителный отзывъ всѣхъ участвовавшихъ при этомъ, и даже общую похвалу журналовъ и газетъ, которыя въ подобныхъ случаяхъ весьма рѣдко дѣйствуютъ единодушно. Стопоръ Фейрера устроенъ на двухъ большихъ почтовыхъ, транзатлантическихъ пароходахъ «Азія», и «Африка», построенныхъ въ Гриннокъ.

Въ гаваняхъ, гдѣ есть приливы и отливы, а также частыя переменныя теченія, стопоръ этотъ представляетъ еще ту выгоду, что сберегаетъ рулевые крючья и петли, значительно стирающіяся отъ безпрестаннаго, хотя и небольшого, движенія руля. Конечно, и при описанномъ стопорѣ, руль будетъ имѣть движеніе, если штуртрость не вытянута какъ слѣдуетъ. Наконецъ, ежели бы стопоръ Фейрера повредился, то это нисколько не помѣшаетъ обыкновенному дѣйствію штурвала, какъ бы стопора вовсе и не было.

Стопора эти продаются въ Лондонѣ у агента изобрѣтателей, по слѣдующему адресу: *M. Lee Stevens, sole agent to the patentees, 3. Copthall Buildings, Throgmorton Street.* Тамъ же можно получить и всѣ свѣденія о самомъ стопорѣ.

==

Отважное путешествіе. Какой-то г-нъ Бютлеръ, изъ штата Уисконсейнъ, въ 2,500 миляхъ выше Нью-Орліана, построилъ

19*

лодку величиною въ пять тоннъ, перевезъ ее на 40 миль къ рѣкѣ, и, съ тремя товарищами, пустился въ Калифорнію. Намѣреніе ихъ было добраться до озера Никарагвы, а потомъ чрезъ него, и по берегу, на колесахъ, до Тихаго океана, а оттуда въ С. Франциско. Смѣльчаки никогда не видывали моря, и съ старою картою и компасомъ отправились въ путь; но сдѣлавъ первый привалъ на островъ Кубу, были тамъ схвачены, какъ пираты, и задержаны цѣлый мѣсяць. Двое изъ нихъ остались на этомъ островѣ, а остальные двое отправились снова въ путь, держась вдоль берега до С. Жуана. По прибытіи на мѣсто, они нашли невозможнымъ перенести лодку къ рѣкѣ Никарагвы, и потому привели ее въ Чагръ, гдѣ продали за хорошую цѣну, и пустились во свояси, для постройки другой лодки, болѣе удобной для испытаннаго путешествія; но къ сожалѣнію, они опрокинулись на американскомъ баркѣ и потонули. На баркѣ было везено около 30,000 долларовъ. Такъ кончилось предпріятіе отважныхъ Американцевъ, которыхъ рѣшимость заслуживала, конечно, лучшей участи....

=

Арктическая газета. Офицеры Англійскаго военнаго судна *Ассистансъ*, отправившагося для отысканія сэра Джона Франклина, согласились, для развлеченія въ своемъ путешествіи, издавать рукописную газету. Первый нумеръ этой газеты доставленъ недавно въ редакцію «Лондонской Иллюстраціи», и носитъ заглавіе *The Aurora Borealis*; онъ вышелъ въ свѣтъ въ Баффинномъ Заливѣ. Заглавная виньетка представляетъ видъ арктическаго моря, съ ледяными глыбами на первомъ планѣ, и судами — на второмъ. *Aurora* представлена въ половину своей фигуры, и въ низу ея слова: «Spes semper incens.»

Въ началѣ газеты редакторъ говоритъ: «Мы предприняли изданіе газеты для развлеченія офицеровъ и экипажа военнаго судна *Ассистансъ* во время мрачныхъ и скучныхъ часовъ, когда трудное путешествіе наше не требуетъ нашей дѣятель-

ности. Она будетъ забавлять, поучать и поддерживать въ насъ бодрость духа, которая, надѣмся, восторжествуетъ вездѣ, и доставить въ грядущія времена судну нашему пріятное прозваніе «счастливый и веселый *Ассистансъ*.»

Въ числѣ образчиковъ, въ «Лондонской Иллюстраціи» напечатаны изъ доставленной газеты два замѣчательные акростиha: первый — Sir J. Franklin, а второй — Intrepid, Assistance; и переводъ изъ Виктора Гюго: «Les rayons et les ombres».

Мы приведемъ здѣсь первый изъ упомянутыхъ акростиховъ:

«Since other efforts have been vain
Ice-barriers to evade;
Resolved — no danger shall restrain
Joint search for Franklin's aid.
For Franklin's sake we'll brave the fates,
Release his ships and crew;
And bring him home through Behring's Straits —
No other way will do!
Kind friends our safe return will hail,
Long absent from their care;
In joy we'll spread our homeward sail,
New destinies to dare.»

Вотъ смыслъ этихъ строкъ :

«Такъ какъ всѣ усилія освободиться отъ ледяныхъ преградъ оказались тщетными, то мы рѣшились на все, и никакая опасность не удержитъ теперь общихъ усилій нашихъ для поданія помощи Франклину.

«Для Франклина мы готовы бороться со всеми опасностями, только бы спасти его суда и экипажъ, и привести его домой чрезъ Беринговъ проливъ — единственный возможный путь! Добрыя друзья наши пріятно встрѣтятъ благополучный возвратъ нашъ, послѣ долгой разлуки съ ними; радостно пустимся мы въ обратный путь къ дому, съ готовностью на новыя опасности!»

==

О Соломбальской верфи. Въ Архивъ Губернскаго Правленія хранится нарядъ по указу Вице-Губернатора Алексѣя Александровича Курбатова, отъ 21-го апрѣля 1713 года, о тогдѣшнемъ состояніи первобытной Соломбальской казенной корабельной верфи. Изъ этого наряда видно, что въ 1713 году

1) Верфь состояла подъ управленіемъ Екипажмейстера Феодора Баженина, Надсмотрителя Дмитрія Максимовича * и Бурмистра Андрея Гоголева.

2) Въ то время строилось на этой верфи три корабля, именъ конхъ впрочемъ не означено.

3) При строеніи ихъ находилось : а) кузнецовъ : мастеръ 1, рядовыхъ первой статьи 4, спницрей 3, второй статьи 2, третьей статьи 15, молотниковъ 32 и сверхъ того изъ колодниковъ 13, всего 45; б) плотниковъ : на первомъ кораблѣ, комодеръ 1, рядовыхъ первой статьи 10, второй статьи 89; на второмъ, комодеръ 1, рядовыхъ первой статьи 9, второй статьи 102; на третьемъ кораблѣ, комодеръ 1, рядовыхъ первой статьи 11, второй статьи 128; в) рыщиковъ : мастеровъ 2 иностранца, рядовыхъ собранныхъ изъ городовъ 26, присланныхъ отъ Адмиралтейства 6, учениковъ 4; г) маляровъ 3; д) столяровъ 9, да изъ Сардама 6 Русскихъ; е) токарей 2, да изъ Сардама Русскихъ же 3; ж) конопатчиковъ : 1 мастеръ и рядовыхъ 90, кои раздѣлялись на десятки, сверхъ того изъ крестьянъ 5, изъ солдатъ 30, всего 125; з) купцовъ 8. Такимъ образомъ всѣхъ рабочихъ было на верфи

* Этотъ Максимовичъ, бывшій прежде Генеральнымъ Асауломъ, въ 1711 году, изъ Глухова присланъ въ Архангельскъ и, по указу Государя, 30-го января 1713 года, опредѣленъ Надсмотрителемъ верфи. Въ томъ же году, присланы были къ нему дѣти его, Феодоръ и Иванъ, изъ конхъ старшій, въ царствованіе Императрицы Елисаветы, служилъ Полковникомъ Стародубовскимъ и, подобно отцу, былъ необыкновенный силачъ. — Смот. о нихъ Журн. Мин. Внут. Дѣлъ 1849 года, часть XXVI, стр. 345.

617 человекъ, въ томъ числѣ штатныхъ 268, набранныхъ изъ крестьянъ и посадскихъ 294*, изъ солдатъ 30, колодниковъ 13, иностранцевъ 2. Кромѣ сего находились еще рабочіе у мастера блоковаго и становнаго дѣла, но сколько числомъ не показано.

Кормовыя деньги выдавались рабочимъ по дважды въ мѣсяцъ, съ запискою въ книги, а по нуждѣ и чаще, смотря по работѣ. Расходы записывались въ книги подъячными по общему приказу Екипажмейстера и Бурмистра. Смотры производились рабочимъ ежедневно, по утру при явкѣ на работу, Надсмотрителемъ Максимовичемъ и цѣловальниками по именнымъ росписямъ, въ которыхъ отмѣчались нѣты и прокулы, за которые и производился вычетъ изъ платы. Сверхъ утренней переклички, производились еще необыкновенные смотры, иногда въ полдень, а иногда вечеромъ, «чтобы съ работы ходить между шабашами опасно было.»

(Изъ *Архангел. Губ. Вѣд.* No 34.)

Французскій флотъ къ 1-му іюня 1850 года. Линейныхъ кораблей 24 на водѣ, и строящихся 21. У Французовъ ходъ работъ при строеніи корабля раздѣляется на 24 части, и оконченное число этихъ частей показываетъ степень готовности строящагося судна, что выражается дробью, которой знаменатель есть постоянное число 24, а числитель готовыхъ частей изъ 24-хъ. Такимъ образомъ, изъ числа 21 строящагося корабля, шестнадцать находятся въ положеніи $\frac{22}{24}$, а четыре въ $\frac{14}{24}$. У нихъ часто корабль остается на стапелѣ нѣсколько лѣтъ въ положеніи $\frac{22}{24}$, т. е. когда остается достроить только одну двѣ-

* Посадскіе и крестьяне были приписаны къ каждому кораблю по равному числу изъ каждаго уѣзда; причѣмъ Двинскіе жители были старшими или первыми предъ прочими плотниками.

надплатную часть. Фрегатовъ 38 на водѣ, и 18 на стапелѣ, изъ нихъ десять въ состояніи $\frac{2}{3}$, и шесть въ состояніи $\frac{1}{3}$. — Далѣе, корветовъ 36, изъ нихъ 6 строятся; бриковъ 51, въ томъ числѣ 7 строятся; транспортовъ 38, изъ нихъ 15 въ 800 тоннъ, 12 отъ 500 до 600 тоннъ, и 11 менѣе 500 тоннъ; наконецъ, 50 малыхъ судовъ, а всего 276 судовъ парусныхъ.

Пароходо-парусныхъ судовъ (*bâtiments mixtes*) во французскомъ флотѣ: одинъ корабль 100 пушечный и два 90 пушечныхъ. строятся: одинъ фрегатъ 3 ранга, два корвета и одно маленькое судно *Пингвинъ* въ 30 силъ. Всего семь судовъ смешаннаго рода вооруженія.

Паровой флотъ состоитъ изъ одного корабля, въ 960 силъ, и 21 фрегата въ на водѣ; корветовъ 1-го класса 2 на водѣ, и 6 на стапелѣ; 21 корветъ 2-го класса, въ томъ числѣ одинъ строящійся; 34 парохода-авизо 1-го класса, и 23 — 2-го класса, изъ нихъ послѣднихъ 4 на стапеляхъ; далѣе, два желѣзные парохода въ 30 силъ, и одинъ въ 20 силъ, въ Сенегалѣ. Всего 111 пароходовъ.

Свѣденія эти, помѣщенные въ газетѣ *l'Ordre*, исправлены газетою *la Marine* (1-го сентября, No 9), слѣдуя бюджету, представленному Національному Собранію въ мартъ нынѣшняго года.

Судовъ парусныхъ на водѣ: 26 кораблей, 39 фрегатовъ, 34 корвета и 47 бриковъ. Строятся 23 корабля, и представляютъ $\frac{547}{24}$, что даетъ среднюю готовность каждаго въ $\frac{2}{3}$; фрегатовъ на стапеляхъ 19, въ среднемъ состояніи готовности $\frac{1}{3}$, корветовъ и бриковъ строятся по пяти.

Паровой флотъ (изъ того же официальнаго источника). На водѣ: одинъ корабль съ винтомъ (вѣроятно «24-е февраля» или «Наполеонъ»); фрегатовъ 21; корветовъ 28; малыхъ пароходовъ 60. Строятся 4 корвета и два малые парохода.

Всего 198 судовъ парусныхъ и 116 паровыхъ. Въ числѣ послѣднихъ весьма малая разниця съ предъидущимъ показаніемъ. Правду сказать, голыя числа эти не даютъ надлежащаго поня-

тія о силѣ военнаго флота. Уже перестаютъ измѣрять флоты числомъ судовъ, теперь все цѣнятъ на металлъ, и, вмѣсто числа вымпеловъ, опредѣляютъ силу флота вѣсомъ выбрасываемаго металла въ снарядахъ, изъ орудій одного борта; также числомъ тоннъ ихъ вмѣстительности, и, если суда паровыя, то и количествомъ лошадиныхъ силъ всѣхъ машинъ въ сложности. Мы привели числительность французскихъ военныхъ судовъ потому особенно, что значительная часть ихъ строится, и показана степень ихъ готовности.

Объ исправленіи Архимедова винта на пароходѣ. Противники этого снаряда отзываются о невозможности исправлять его поврежденія безъ пособія механическаго заведенія. Однакожъ по извѣстіямъ изъ Индіи, говоритъ журналъ «The Artizan», мы знаемъ что г. Томасъ Ультрамъ, старшій механикъ на военномъ пароходѣ *Рейнардъ*, удачно преодолѣлъ встрѣтившіяся при этомъ трудности. Одна изъ лопастей (*арма*) винта отломилась, въ разстояніи отъ вала (*боля*) около 11 дюймовъ. Черезъ 2¼ часа винтъ этотъ былъ замѣненъ запаснымъ, и г-нъ Ультрамъ приступилъ къ починкѣ сломаннаго.

Четыре листа котельнаго желѣза (*boiler-plate*) были обдѣланы въ надлежащую форму, скрѣплены заклепными гвоздями (вѣроятно въ толщину двухъ листовъ), и наконецъ прикрѣплены болтами къ оставшемуся обломку на валѣ. Работа эта была окончена въ 20 дней, и, конечно, съ весьма ограниченными къ тому средствами и инструментами. Говорятъ, что опытъ надъ исправленнымъ винтомъ былъ вполне удовлетворителенъ, потому что винтъ этотъ дѣйствовалъ при полныхъ парахъ и оказался совершенно прочнымъ.

NB. Тутъ еще счастливо переломилась лопасть, потому что ее осталось на 11 дюймовъ: къ этому остатку и придѣлали новую; но болѣею частію лопасти ломаются у самаго вала.

Первое въ Балтикъ Австрійское военное судно. Сентября 5 пришелъ въ Кронштадтъ Австрійскій 24 пушечный корветъ *Каролина*, подъ командою капитана графа Владислава Кароли (*Karolyi*). Цель его — практическое плаваніе и крайній пунктъ — Кронштадтъ, откуда пойдетъ онъ обратно въ Адріатику.

Корветъ этотъ построенъ въ Венеціи и спущенъ въ 1847 году. При послѣднихъ тамъ переворотахъ онъ былъ переименованъ въ *La Lombardia*, но послѣ возвратили ему прежнее имя. Длина корвета 129 вѣнскихъ футъ, или 133 ф. 9 д. нашихъ; ширина 26 ф. вѣнскихъ, или 27 нашихъ; сидитъ около 15 ф. кормою, и имѣетъ около одного фута дифферентъ. Въмѣстительность корвета 700 тонновъ; балласту имѣетъ 150 тонновъ. Артиллерія его состоитъ изъ 24 короткихъ каморныхъ 18 фунтовыхъ пушекъ; изъ нихъ двѣ погонныя спущены теперь въ трюмъ; всѣхъ пушекъ 25 центнеровъ, зарядъ $3\frac{1}{2}$ фунта. Для воды имѣетъ 42 желѣзные ящика. Якорей два (вѣсомъ каждый въ 3,400 вѣнскихъ фунтовъ, или около 115 пудовъ), 2 стопъ-анкера и 2 верпа. Гребныхъ судовъ шесть: капитанскій вельботъ; 16 весельный барказъ, 14 вес. катеръ, двѣ десятки и двойка; на каждой шлюпкѣ (конечно кромѣ двойки) старшиною кадетъ, который за нее и отвѣтствуетъ: безъ него шлюпка никуда не отлучается.

Экипажъ корвета: командиръ, въ чинѣ капитана фрегата; 2 лейтенанта, одинъ изъ нихъ старшій офицеръ, а другой заведуетъ артиллеріею; 2 корабельные прапорщика, одинъ заведуетъ вооруженіемъ, другой штурманскою частію; 2 доктора; казначей, онъ же и комиссаръ; морскихъ кадетъ девять: изъ нихъ три выдержали уже экзаменъ въ Коллегіи, и, получивъ званіе дѣйствительныхъ кадетъ (*effectiv cadet*), ожидаютъ вакансіи въ офицеры; остальные шесть изъ вольноопредѣляющихся или волонтеровъ. Кадеты помѣщены подъ сукномъ въ палубѣ и не суть члены каютъ-компаніи. Старшій изъ нихъ не стоитъ на вахтѣ и есть помощникъ корабельнаго прапорщика, заведывающаго штурманскою частію. Штурмановъ

собственно въ Австрійскомъ флотѣ нѣтъ; всѣ морскіе офицеры и кадеты, каждый за свою вахту, дѣлають счисленіе, обсерваціи, и ведутъ журналъ; но младшій изъ офицеровъ и старшій изъ кадетъ, на каждомъ суднѣ, замѣняютъ штурмановъ. Сутки раздѣляются у нихъ на семь вахтъ, а именно: съ 8-ми часовъ вечера до 4 часовъ по полудни—пять вахтъ сряду по 4 часа; потомъ двѣ вахты двухъ-часовыя; такимъ образомъ шести-часовой вахты у нихъ вовсе нѣтъ.

Нижнихъ чиновъ на корветѣ 180 человекъ. Въ томъ числѣ 1 боцманъ, 6 унтеръ-офицеровъ и 115 матрозовъ трехъ классовъ или статей; артиллеристовъ: 2 унт. оф. и 4 канонира (по ихъ штату должно бы быть 4 унт. оф. и 26 канонировъ); морскихъ солдатъ: 1 унтеръ-офиц. и 20 рядовыхъ; за тѣмъ 8 мастеровыхъ, 8 музыкантовъ (сверхъ штата), и 8 юнговъ; остальные разночинцы. — Команда большею частію Далматинцы, народъ молодой, красивый, и бойко управляются на шлюпкахъ; на берегъ въ Кронштадтъ ихъ не спускали. Командныя слова у нихъ итальянскія; языкъ въ каютъ-компаніи нѣмецкій, овъ же, послѣ послѣдней революціи, сдѣланъ языкомъ дѣловымъ, канцелярскимъ. Команда получаетъ утромъ грогъ съ сыромъ, или какао; въ обѣдъ, супъ съ свиной или солониной и красное вино; вечеромъ, остатки обѣда и еще грогъ. Сухари пшеничные. Въ 9 час. утра, послѣ завтрака, и въ 6 час. веч., передъ ужиномъ, ежедневно тревога. Вода прѣсная дается каждымъ 10 человекамъ на два дня боченокъ, который и прикрѣпленъ къ своему столу. Одежда нижнимъ чинамъ, подобно какъ на Англійскомъ флотѣ, отпускается отъ комиссара, но это сдѣлано только для опыта на *Каролинѣ*; причѣмъ экипажу увеличено и жалованье. Всего на корветѣ 197 человекъ, а по ихъ штату должно бы быть 211 ч.; недостатокъ въ артиллеристахъ.

Корветъ *Каролина* очень скоро совершилъ свое плаваніе. Іюля 10 (ст. ст.) онъ вышелъ изъ Триеста, и, не заходя никуда, пришелъ на 43 день въ Діалъ; оттуда въ 70 часовъ времени въ Зундъ, и въ четыре дня изъ Копенгагена въ Кронштадтъ. Всего

58 дней, изъ коихъ 5 простоялъ въ Дилъ и 3 въ Ковенгагенъ. Изъ Англіи имѣеть лоцмана. Корветъ этотъ не представляетъ ничего особеннаго или новаго. У него мачты тированныя; ванты безъ слововъ; триселей нѣтъ; роостры на желѣзныхъ стойкахъ, фута на три отъ палубы; камбузъ на верху (явное неудобство и даже опасность); штуртрость пеньковый (въ Кронштадтѣ одѣласть сыроматный); хронометровъ только два.

Корветъ отправился изъ Кронштадта 14-го сентября. Вообще этотъ первый военный гость изъ Адриатики, принятъ былъ въ Кронштадтѣ съ отличивымъ вниманіемъ.

==

Офицерскіе чины въ Австрійскомъ флотѣ и форма ихъ. Все офицеры у нихъ имѣють темно-синіе казакины, двубортные; 8 пуговицъ золотыхъ съ якорями. Шляпы треугольныя: у оберъ-офицеровъ безъ галуновъ; у штабъ-офицеровъ съ галунами, а у адмираловъ и съ зелеными перьями. Золотые эпюлеты различаются толщиною кисточекъ на три разряда: адмиральскіе, капитанскіе и оберъ-офицерскіе. Золотой галузъ на воротникъ у адмираловъ широкій, у капитановъ узкій; оберъ-офицеры галуновъ не имѣють. Звѣздочки служатъ отличіемъ чиновъ, а именно: адмиралъ, вице-адм., и контръ-адм. имѣють три, двѣ и одну серебряныя звѣздочки, на широкомъ галузѣ. Такія же звѣздочки у капитановъ: корабельнаго, фрегатскаго и корветскаго, на узкомъ галузѣ. Далѣе слѣдуютъ чины оберъ-офицерскіе: корабельный лейтенантъ (арміи капитанъ) и фрегатскій лейтенантъ (арміи штабъ-капитанъ) имѣють по 3 золотыя звѣздочки на воротникъ; корабельный прапорщикъ (арміи поручикъ) двѣ, и фрегатскій прапорщикъ (арміи подпоручикъ) одну золотую звѣздочку. Наконецъ кадетъ имѣеть одинъ эпюлетъ на лѣвомъ плечѣ, а когда исправляетъ офицерскую должность, то одинъ же на правомъ; саблю имѣеть офицерскую, но вмѣсто золотого темляка, шелковый. *Дѣйствительный* морской кадетъ ра-

вируется арміи прапорщику, но отдаетъ сему послѣднему респектъ, какъ и всѣ офицеры въ Австріи отдають респектъ каждый старшему его чиномъ.

Полная форма — съ шарфомъ шелковымъ (желтый съ чернымъ); вторая форма безъ шарфа, но въ шляпѣ и эполетахъ, и наконецъ третья, ежедневная форма, безъ эполетъ, — но всегда одинъ казакинъ.

Англійскій 40 пушечный фрегатъ «Тетисъ» въ исходѣ июня возвратился изъ Средиземнаго моря въ Плимутъ. Начальникъ порта дѣлалъ смотръ этому фрегату, причемъ всѣ гребныя суда его, поднятыя въ ростры и поставленныя одно въ другое, по данному приказанію: *вооружить ихъ* — были готовы въ 14 минутъ. Въ это время сняты найтовы, положены и закрѣплены банки, суда спущены на воду, поставлены на нихъ пушки и паруса съ принадлежностями, положена провизія и вода, и, съ полнымъ комплектомъ вооруженныхъ людей, онѣ стояли у борта фрегата, ожидая приказаній. Никогда прежде не дѣлался этотъ маневръ скорѣе 16 минутъ.

Фрегатъ Тетисъ перевозилъ однажды 1,000 мышковъ сухарей и 150 тонновъ (9,300 пудовъ) разной провизіи, изъ Мальты въ Дарданеллы. Адмиралъ Паркеръ, въ эскадрѣ котораго состоялъ тогда этотъ фрегатъ, посѣтилъ его и удивился какъ весь этотъ грузъ былъ искусно уложенъ. Каждая пушка готова была для дѣйствія, шпиль также; проходы въ крыть-камеру, къ инкиперской и баталерской каютамъ совершенно чисты; надо знать, что и своя провизія и вода на фрегатѣ были въ полномъ количествѣ. Адмиралъ Паркеръ благодарилъ командира фрегата, капитана Кодрингтона, за найденный во всемъ порядокъ.

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ..

— Корабль *Бородино* пришелъ изъ Архангельска въ Кропштадтъ 7-го сентября. Плаваніе его продолжалось 64 дня, по причинѣ крѣпкихъ противныхъ вѣтровъ. Въ Скагерракъ выдержалъ онъ штормъ, принудившій его укрыться въ заливъ Христіаніи (Христіанія-Фьердъ), гдѣ простоялъ онъ, на двухъ якорныхъ мѣстахъ, 10 дней, но болѣе никуда не заходилъ.

— Въ Англіи новымъ тарифомъ сложена, между прочимъ, пошлина съ вывоза каменнаго угля, бывшая по 4 шиллинга съ тонна, или 2 коп. сер. съ пуда.

— Въ Голландіи на нѣкоторыхъ пароходахъ, плавающихъ по Зюйдерзее, съ выгодною начали употреблять торфъ, вмѣсто каменнаго угля.

— Капитанъ погибшаго Англійскаго парохода *Оріонъ* (М. Сб. т. IV, стр. 78) Томасъ Гендерсонъ присужденъ къ 18 мѣсячному тюремному заточенію, а, бывшій во время крушенія на вахтѣ, второй штурманъ Джонъ Вилліамсъ, къ семилѣтней ссылке.

— На всесвѣтную выставку будущаго года въ Лондонѣ, готовится модель этого города въ масштабѣ 8 дюймовъ за милю, слѣдовательно она займетъ почти 13 квадратныхъ сажень.

— Въ Биркенгедѣ (на южномъ берегу рѣки Мерси, противъ Ливерпуля), въ прошедшемъ августѣ мѣсяцъ, на верфи г. Лерда, построена была въ 25 дней, желѣзная яхта *Фиджеть*, въ 15 тонновъ; спустя три дня, она готова была выйти въ море — и слѣдовательно судно это поспѣло въ морской мѣсяцъ.

— Пишутъ, что въ Сондерлэндѣ (въ Англіи, на берегу Нѣмецкаго моря, при устьѣ рѣки Виръ) маякъ, стоящій на южной молѣ, освѣщается постоянно электрическимъ свѣтомъ, который былъ принятъ послѣ многихъ, вполне удовлетворительныхъ опытовъ.

— На Камско-Воткинскомъ горномъ заводѣ строится третій

железный пароходъ въ 100 силъ (длина 150 ф., ширина 23 ф. и глуб. 10 ф.) для Каспійскаго моря, гдѣ находится и первый пароходъ; второй же у насъ на Невѣ, и описанъ въ предъидущемъ номерѣ Морскаго Сборника (стр. 188).

— Въ Портсмутѣ открытъ недавно новый докъ подъ № 9, вводимъ 120 пушечнаго корабля «Нептунъ», въ 2,705 тоннъ. Длина дока 305 футъ, ширина въ серединѣ 58 ф., при входѣ 66 ф. Докъ этотъ двумя футами шире самаго широкаго дока Портсмутскаго адмиралтейства. Нептунъ былъ спущенъ на воду, въ Портсмутѣ же, въ 1832 году, и хотя еще не былъ испытанъ (?), но почитается знатоками лучшимъ трехдечнымъ кораблемъ.

— Въ теченіе 1849 года пароходы Австрійскаго Ллойда сдѣлали 819 рейсовъ (92 болѣе противъ 1848 года), проплыли 428,319 морскихъ миль (98,117 болѣе противъ 1848 года), перевезли 143,028 пассажировъ (24,685 болѣе противъ 1848 г.), и доставили 342,099 писемъ (52,533 болѣе противъ 1848 года). Капиталъ общества къ 1-му январю 1850 года составлялъ 5,361,468 гульденовъ 7 крейцеровъ.

— Купеческій флотъ Великобританіи состоитъ теперь изъ 33,672 судовъ, въ 52,160 тоннъ, съ 230,069 матрозами. Цѣнность этого флота 38 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ.

Въ послѣдніе 10 лѣтъ увеличеніе числа судовъ было около 600 въ годъ, что прибавляло ежегодно до 5,000 матрозовъ. Замѣчательно, что чистая прибыль изъ фрахтовыхъ денегъ, въ этотъ протекшій времени полученная, — $9\frac{1}{2}$ милл. фунт. ст., равняется издержкамъ на содержаніе экипажей, и нѣсколько менѣе того, что стоили постройки и исправленія судовъ ($10\frac{1}{2}$ м. ф. ст.).

— Въ 1849 г. приняли въ порта Великобританіи 35,000 судовъ (въ томъ числѣ 13,000 иностранныхъ) въ $6\frac{1}{2}$ милліоновъ тоннъ, съ экипажами въ 350,000 человекъ. Привозъ и вывозъ товаровъ въ тотъ годъ простирался на 75 м. ф. ст. Въ ту же навигацію, прибыли въ Лондонъ болѣе девяти тысячъ

судовъ, въ два милліона тоннъ; 500 судовъ болѣе противъ предшествовавшаго года.

— На сѣверо-американскихъ озерахъ, съ 1830 по 1850 г., было семь взрывовъ на пароходахъ, причѣмъ погибло 111 человекъ; между 1836 и 1850 годами, 11 пароходовъ были истреблены пожарами, съ потерей 804 человекъ; съ 1840 по 1850 годъ, было 31 столкновение пароходовъ, при которыхъ погибло 62 человека. Общая потеря людей на озерахъ, въ теченіе этого времени — отъ взрывовъ, пожаровъ, и столкновений пароходовъ — простиралась до тысячи человекъ.

О П Е Ч А Т К И.

Въ № 8 М. Сб. напечатано:
Стран. 140, строка 11: 34 года
— 195, — 5: луженіемъ

Читай:
84 года
луженіемъ

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Генералъ-Адъютантъ *Мининъ*.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКІЯ ОБЪЯВЛЕНІЯ*.

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

Д. А. ЦАКОВА,

въ Гостиномъ дворѣ подѣ № 22,

ПРОДАЮТСЯ СЛѢДУЮЩІЯ КНИГИ :

(цѣны на сентябрь.)

ABRÉGÉ de tous les Voyages autour du monde depuis Magellan jusqu'à D'Urville et Laplace. 4e édit. orné de 16 gravures sur acier. 2 vols. in-12. Tours. 1843. 1 rbl.

ADHÉMAR. Révolution de la mer. In-8. Paris 1842. 2 rbls. 40 c.

AMBLIMONT. Tactique navale ou traité sur les évolutions, sur les signaux et sur les mouvemens de la guerre. In-4. Paris 9 rbls.

ANDRAUD. De l'air comprimé et dilaté comme force motrice ou des forces naturelles. 3e édit. Un vol. in-8. Paris 1841. 95 c.

ANNALES Maritimes et Coloniales. 12 № par an. Abon. 9 rbls. 50 c.
Franc de port pour l'intérieur. 12 rbls. 50 c.

ARMENGAUD. Traité pratique des moteurs hydrauliques et à vapeur. Un vol. gr. in-8, avec 14 planches. Paris 1844. 4 rbls. 50 c.

AUDIBERT-RAMATUELLE. Cours élémentaire de tactique navale. Un vol. in-4. avec 68 planches. 9 rbls.

BATAILLE ET JULLIEN. Traité des machines à Vapeur. 2 vols. et Atlas in-4. Paris. 1847—49. 24 rbls. 20 c.

BAUDIN. Manuel du pilote de la mer Méditerranée. 2e édit. 2 vols. in-8. Paris 1840. 4 rbls. 30 c.

BEGAT. Traité de Géodésie à l'usage des marins. Un vol. in-8. Paris 1839. 1 rbl. 90 c.

(*) Редакція М. Сб. будетъ, время отъ времени, помѣщать объявленія о продаваемыхъ въ С. Петербургѣ иностранныхъ книгахъ: морскихъ, учебныхъ, военныхъ, путешествіяхъ и т. п.

- BENOIT.** Voyage à Surinam. Description des possessions Néerlandaises dans la Guyanne. Un vol. in-fol., orné de 100 dessins pris sur nature. 1840. 29 rbls. 50 c.
- BERGHAUS.** Physikalischer Atlas. 8 Abtheilungen:
1) Meteorologie; 2) Hydrographie; 3) Geologie; 4) Erd-Magnetismus; 5) Pflanzengeographie; 6) Zoologische Geographie; 7) Anthropologie; 8) Ethnographie; 2 vols. in-folio. Gotha 1848. Relié. 45 rbls.
- BIBLIOTHÈQUE** (nouvelle), des voyages anciens et modernes, contenant la relation complète ou analysée des voyages de Colomb, Cortez, Pizarre, Anson, Byron, Bougainville, Cook, d'Urville, Klaproth, Choiseuil-Gouffier, etc., etc.; ouvrage illustré de 100 magnifiques planches gravées sur acier et 5 cartes géographiques. 12 forts vols. in-8. Edit. compacte. Paris 1844. 15 rbls.
- BONEFOUX** et Paris. Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur. 2 gros vols. in-8. Paris 1848. 12 rbls. 20 c.
- BOURG** (Du). Les principes de l'organisation de la marine de guerre, suivis des vues nouvelles sur la restauration du commerce maritime de la France. 1 vol. in-8. Paris 1848. 1 rbl. 90 c.
- BUENOS-AYRES, PARAGUAY, URUGUAY, CHILI**, par M. César Famin.
PATAGONIE, TERRES POLAIRES, ILES DE L'OCEAN, par M. le colonel Bory de Saint-Vincent et par M. Frédéric Lacroix. 1 vol. et 83 planches. 1 rbl. 90 c.
- CAMPAGNE** dans les mers de l'Inde et de la Chine à bord de la frégate *L'Erigone*, commandée en 1841 à 1844, par MM. Cécile et Roy. Publié par ordre du Roi. Météorologie. T. 1 — 3. in-8. Paris 1847 — 1849. Le vol. à 4 rbls. 80 c.
- CARTE** de la navigation à vapeur dans la Manche, la mer du Nord, la Baltique, etc. présentant les lignes régulièrement parcourues, les époques de départ et d'arrivée des bâtimens, par Piquet. Une gr. feuille. Paris 1844. 2 rbls.
- CHARPENTIER.** Essai sur le matériel de l'artillerie de navires de guerre. Un vol. in-8. Paris 1845. 1 rbl. 70 c.
- CHOPART.** Essai sur les évolutions navales, suivi de quelques tables destinées à en faciliter l'exécution et en apprécier la durée. Un vol. in-4. Paris 1839. 2 rbls. 50 c.
- CHRISTIAN.** Histoire des pirates et corsaires de l'Océan et de la Méditerranée depuis leur origine jusqu'à nos jours, édition ornée de grav. sur acier. Livrais. 1 à 30. gr. in-8 ont parus. Prix de la livrais. à 7 c.

— III —

- CLERCO.** Formulaire à l'usage des Consuls, suivi d'un appendice contenant le tarif des chancelleries consulaires et les principales lois et ordonnances relatives aux Consuls. Un fort vol. in-8. Paris 1848. 3 rbls. 90 c.
- CLOQUET.** Etudes sur l'Industrie, le Commerce, la Marine et la Pêche nationale. Un vol. gr. in-8. Paris 1842. 2 rbls. 50 c.
- CŒUR (Le).** Des Bains de mer. Guide médical et hygiénique du baigneur. 2 vols. gr. in-8. Paris 1846. 2 rbls. 85 c.
- CONNAISSANCE** des tems ou des mouvemens célestes à l'usage des Astronomes et des Navigateurs pour l'an 1850, 1851, 1852. In-8. Paris. Avec additions. Chaque volume à 2 rbls. 35 c.
- Même ouvrage, sans additions, à 1 rbl. 70 c.
- CORNULIER.** Mémoires sur le pointage des mortiers à la mer et sur les améliorations du système des hausses marines. In-8, avec planches. Paris 1842. 90 c.
- Proposition et expériences relatives au pointage des bouches à feu en usage dans l'artillerie navale. In-8, avec planches. Paris 1843. 2 rbls. 35 c.
- COULIER.** Description générale des phares et fanaux. 7-e édition, augmentée. 1 vol. in-12. Paris 1847. 1 rbl. 40 c.
- DELESSERT.** Voyage dans les deux Océans Atlantique et Pacifique (1844 — 1847.). Brésil, Etats-Unis, Nouvelle Hollande, Taïti, Nouvelle-Zélande, etc. 1 vol. gd. in-8, orné de gravures et cartes. Paris 1848. 4 rbls. 60 c.
- DOUGLAS.** Traité d'artillerie navale, trad. de l'anglais par Charpentier. Un vol. in-8. Paris 1826. 2 rbls. 25 c.
- DUBOURG (Général).** Les principes de l'Organisation de la Marine de guerre, suivis de vues nouvelles sur la restauration du Commerce maritime de la France. 1 vol. in-8. Paris 1848. 1 rbl. 80 c.
- DU BOURGUET.** Traité de navigation. Un vol. in-4. Paris 1808. 6 rbls.
- DUBREUIL.** Manuel de matelotage et de manœuvres. 2e édit. Un vol. in-8. Paris 1839. 2 rbls.
- DUCHEMIN (Colonel).** Recherches expérimentales sur les lois de la résistance des fluides. 1 vols. in-8, Paris. 1842. 2 rbls.
- DUFLOT DE MOFRAS.** Exploration du territoire de l'Oregon, des Californies et de la mer Vermeille, exécutée pendant les années, 1840 à 1842. 2 forts vols. in-8, avec un atlas grand in-folio. Paris 1844 — 45. 23 rbls.

- DEMONT D'URVILLE.** Voyage autour du Monde. Revu et mis au niveau des découvertes les plus récentes. 2 vols. in-8, ornés de 40 gravures et de 2 Cartes. Paris 1849. 9 rbls. 50 c.
- Voyage au pôle Sud et dans l'Océanie, sur les Corvettes *l'Astrolabe*, et la *Zélée* exécuté pendant les années 1837 — 1840. 10 vols. in-8. Paris 1847. 42 rbls. 50 c.
- Histoire du Voyage. 10 vols. in-8. Paris 1841 — 1844. 8 rbls. 55 c.
- DU PETIT-THOUARS.** Voyage autour du monde sur la frégate la *Vénus*, pendant les années 1836 — 39. Relation du Voyage. 1 vol. in-8, et atlas pittoresque contenant 70 planch. in-folio, dont beaucoup sont coloriées. Paris 1840 — 1843. 65 rbls. 50 c.
- DUPIN.** Application de géométrie et de mécanique à la marine, aux ponts et chaussées. Paris 1822. 4 rbls. 50 c.
- EMY.** Traité de l'art de la charpenterie. 2 vols. in-8, et atlas de 130 planches in-folio. Brux. 1842 — 43. 21 rbls.
- Du mouvement des ondes et de travaux hydrauliques maritimes. Un vol. in-4. Paris 1831. 4 rbls. 50 c.
- ETUDES sur la marine.** De l'organisation des Arsenaux par un Philoaute. In-12. Paris 1842. 65 c.
- EXERCICES** des bouches à feu en usage dans la marine. In-8. Paris 1841. 1 rbl. 10 c.
- FEDIX.** L'Orégon et les côtes de l'océan Pacifique du nord. Aperçu géographique, statistique et politique. Un vol. in 8, avec une carte. Paris 1846. 2 rbls.
- FORFAIT.** Traité élémentaire de la nature des vaisseaux, à l'usage des élèves de la marine. 2e édit., revue et augmentée par Willaumez. In-4. Paris 1815. 5 rbls. 30 c.
- FORGET.** Médecine navale, ou nouveaux élémens d'hygiène, de pathologie et thérapeutique médico-chirurgicales. 2 vols. in-8. Paris 1832. 4 rbls. 40 c.
- FREYCINET.** Voyage autour du monde. Magnétisme terrestre. Un vol. in-4. Paris 1842. 4 rbls. 60 c.
- GAIMARD.** Les Voyages de la Commission scientifique du nord. Voyage en Scandinavie, en Laponie, au Spitzberg et aux Féroë, pendant les années 1838 — 40, sur la corvette la *Recherche*, commandée par Fabvre, sous la direction de M. Paul Gaimard. 20 vols. gr. in-8, accompagnés de 516 planches, gr. in-folio. Le voyage formera 86 livrais. de planches et 40 livrais. de texte. 20 livrais. du texte et 71 livrais. de planches ont paru. Paris 1843 — 49.

- Prix de chaque livrais. de planches. 3 rbls. 60 c.
 — — — du texte. 1 rbl. 65 c.
- Voyage en Islande et au Grönland, exécutés pendant les années 1835 et 1836, sur la corvette la *Recherche*, commandée par Tréhouart. 7 vols. gr. in-8, et deux atlas in-folio, ensemble 248 planches dont 60 tirées en couleur et retouchées au pinceau.
 Ce Voyage formera 33 livrais. de planches et 14 livrais. de texte. Prix de la livrais. avec le texte. 4 rbls.
- GALIBERT (Léon). Histoire de la République de Venise, de sa grandeur et de sa décadence. 1 vol. gr. in-8, orné de 20 vignettes. Paris 1847. 5 rbls. 15 c.
- GALLOIS. Les corsaires français sous la République et l'Empire. 2 vols. in-8. Paris 1847. 3 rbls. 10 c.
- GAMA. Esquisse historique du service de santé militaire en général et spécialement du service chirurgical, depuis l'établissement des hôpitaux militaires. Un gros vol. in-8. Paris 1841. 2 rbls. 50 c.
- GERIN-ROZE. Manuel de navigation, anglais et français. Un vol. in-8. Paris 1843. 3 rbls 60. c.
- GRANDIER DE CASSAGNAC. Voyage aux Antilles Françaises, Anglaises, Danoises, Espagnoles, St-Domingue et aux Etats-Unis d'Amérique. 2 vols. in-8. Paris 1843 — 1844. 4 rbls. 50 c.
- GROUVELLE ET JAUNEZ. Guide du chauffeur et du propriétaire de machines à vapeur, ou essai sur l'établissement, la conduite et l'entretien des machines à vapeur, etc. 2e édition. Un vol. in-8 et Atlas in-fol. Paris 1840. 3 rbls. 15 c.
- GUÉPRATTE. Problèmes d'astronomie nautique et de navigation, précédé de la description et de l'usage des instrumens. 3e édit. 2 vols. in-8. Paris 1839. 7 rbls. 25. c.
- GUERIN. Histoire maritime de France. 2 gros vols. in-8, ornés de belles gravures. Paris 1843. 6 rbls. 30. c.
- Même ouvrage. 2 vols. in-12. Paris 1844. 2 rbls.
- Les marins illustres de la France. Un vol. gr. in-8. illustré de 18 magnifiques dessins à deux teintes. Paris 1845. 1 rbl. 25 c.
- Veillées du Vieux Matelot. 1 vol. gr. in-8, illustré par T. Johannot. Paris 1848. Relié en percaline. 2 rbls. 85 c.
- Même ouvrage, relié en percaline, tranches dorées. 4 rbls. 30.
- GUIDE du Voyageur en Orient, comprenant les côtes de la Méditerranée, l'Algérie, l'Egypte et la Syrie, les Iles Ion-

- niennes, la Grèce, Constantinople, la Mer Noir et la navigation du Danube jusqu'à Vienne. Un fort vol. in-12. Paris. 2 rbls. 70 c.
- CUILLOU.** Voyage autour du monde de *l'Astrolabe* et de la *Zélée* pendant les années 1837 — 40. Ouvrage enrichi de 33 dessins, et mis en ordre par J. Arago. 2 vols. gr. in-8. Paris 1844. 4 rbls. 40 c.
- Même ouvrage, avec figures coloriées. 6 rbls. 40 c.
- HISTOIRE** générale de la marine, comprenant les naufrages célèbres, les voyages autour du monde, guerres et batailles navales publiés sous la direction de M. Van Tenac. 4 vols. gr. in-8, illustrés. Paris 1848.
- HODGE.** Des machines à vapeur aux Etats-Unis d'Amérique, particulièrement considérées dans leur application à la navigation et aux chemins de fer. Un vol. in-4, contenant de nombreuses figures dans le texte, avec atlas in-folio de 46 planches. Paris 1842. 16 rbls. 40 c.
- ILES DE L'AFRIQUE**, Malte, Madagascar, Canaries, etc., par M. d'Avezac. 1 fort vol. et 69 planches. 2 rbls. 20 c.
- JOURNAL** des sciences militaires des armées de terre et de mer, 12 Numéros par An. Abonnement. 15 rbls.
- Franc de port pour l'intérieur. 17 rbls. 50 c.
- JURIEN. DE LA GRAVIERE.** Guerre maritime sous la République et l'Empire. 2 vols. in-12. Paris 1847. 1 rbl. 90 c.
- LABORIA.** De la Guyanne française et de ses colonisations. Un vol. in-8. Paris 1833. 2 rbls. 25 c.
- LABROUSSE.** Des propulseurs sous-marins. In-4, avec planches. Paris 1843. 9 rbls.
- LAFAY.** Aide-mémoire d'Artillerie navale, imprimé d'après l'autorisation du Ministre de la Marine. 1 fort vol. in-8, accompagné de 50 planches. Paris 1850. 4 rbl. 60 c.
- LEMÉTHÉYER.** Dictionnaire moderne des termes de marine et navigation à vapeur. Un vol. in-12. Paris 1843. 1 rbl.
- LAFOND.** Voyage autour du monde et Naufrages célèbres. 8 vols. gr. in-8, ornés de 40 planches, dont 20 sont color. Paris 1843 — 1844. Prix du vol. à 2 rbls. 25 c.
- LAMARE.** Nouvelles considérations sur les travaux de défense projetés au Havre. In-8. Paris 1846. 57 c.
- LAPLACE.** Voyage autour du monde par les mers de l'Inde et de Chine, exécuté sur la corvette de l'Etat *la Favorite*, pendant les années 1830 — 32. 4 vols. in-8 de texte. 3 livrais. d'atlas et un album, gr. in-fol. Paris 1833—35. 60 rbls.

- Campagne de Circumnavigation de la frégate *L'Artémise*, pendant les années 1837 à 1840. 8 vols. in-8, ornés de 30 — 35 vignettes même format, grav. sur acier et accompagnés d'une carte générale du globe. Paris 1844 — 44. 17 rbls. 60 c.
- LECOMTE ET GIRARD. Chroniques de la marine française 1789 à 1830, d'après les documens officiels. 5 vols. in-8. Paris 1836 — 1837. 11 rbls.
- LEMERCIER. Les marins célèbres de la France. Un vol. 12. Tours 1844. 40 c.
- LUCCHESI-PALLI. Principes du droit public maritime, et histoire de plusieurs traités qui s'y rapportent; trad. de l'italien par Galiani. In-8. Paris 1841. 1 rbl. 50 c.
- MALAISIE ET POLYNÉSIE, précédées du tableau général de l'Océanie, par M. de Rienzi. 2 vols. de 204 planches et cartes. 3 rbls. 80 c.
- MÉLANÉSIE, AUSTRALIE et fin de l'OCÉANIE, composant le tome III et dernier, et formant 40 feuilles de texte, 100 planches et 1 carte. 1 rbl. 90c.
- MARRYAT. Le Naufrage du Pacifique. 2 vols. 1846. 1 rbl. 20 c.
- MAZAUDIER. Supplément au guide pratique d'architecture navale. Un vol. in-8, avec planches. Paris 1840. 2 rbls. 20 c.
- MINARD. Cours de construction des ouvrages hydrauliques des ports de mer, etc. Un vol. in-4, avec atlas de 25 planches. Paris 1846. 7 rbls. 15 c.
- MONTEMONT. Voyages nouveaux effectués par mer et par terre de 1837 à 1847, dans les diverses parties du monde. 5 vols. in-8. Paris 1847. 3 rbls. 80 c.
- MUTEL. Elémens d'hygiène militaire. Un vol. gr. in-18. Paris 1843. 1 rbl. 10 c.
- PACINI. La Marine, arsenaux, navires, équipages, etc., avec illustrations par Fatio. Un vol. in-8. Paris 1844. 4 rbls. 20 c.
- PAIXHANS. Nouvelle force maritime de l'artillerie et application de cette force à quelques parties du service de l'armée de terre. Un vol. in-4, avec planches. Paris 1822. 5 rbls. 60 c.
- PARDESSUS. Us et coutumes de la mer ou collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge. 2 vols. in-4. Paris 1847. 10 rbls.
- PELLARIN. Mémoire sur le mal de mer. In-8. Paris 1847.
- PELOUZE. Histoire de la marine militaire de la France et de tous les Etats belligérants. 1 vol. in-8, avec Atlas in-4. Paris 1847. 3 rbls. 85 c.
- PELOUSE. Traité méthodique de la fabrication du Coke et du

- charbon de tourbe. In-8. Paris 1843. 1 rbl. 90 c.
- PIGEARD. Voyage dans l'Océanie centrale. 2 vols. in-8. Paris 1847. 6 rbls. 30 c.
- PLAINES (des) d'armes à feu. Communications faites à l'Académie nationale de médecine par MM. Malgaigne, Blondin, Piorry, Velpeau, etc. 1 vol. in-8. Paris 1849. 1 rbl. 10 c.
- POIREL. Mémoires sur les travaux à la mer, contenant l'histoire des ouvrages exécutés au port d'Alger, et l'exposé complet et détaillé d'un système de fondation à la mer au moyen de blocs de béton. Un vol. in-4, avec atlas. Paris 1841. 6 rbls. 30 c.
- PONCELET. Traité de la construction des ports-levis. Un vol. in-8, avec pl. Bruxelles 1846. 70 c.
- PORTAL. (Baron) Ministre de la Marine et des Colonies sous Louis XVIII. Mémoires. 1 vol. in-8. Paris 1847. 1 rbl. 25 c.
- PRIMAUDAIRE (Elie de). Etudes sur le commerce au moyen âge. Histoire du commerce de la mer Noire et des Colonies Génoises de la Crimée. 1 vol. in-8. Paris 1848. 2 rbls. 30 c.
- REYBAUD. La Polynésie et les îles Marquises; voyage et marine, suivis d'un voyage en Abyssinie, etc. Un vol. in-8. Paris 1843. 2 rbls. 30 c.
- RIENCOURT (Comte de). Défense de Dantzik en 1813. In-8. Paris 1845. 1 rbls. 50 c.
- ROCHAT D'HÉRICOURT. Voyage sur la côte orientale de la mer Rouge, dans le pays d'Adel et le royaume de Choa. Un vol. gr. in-8, avec portrait et carte. Paris 1844. 4 rbls. 80 c.
- Second voyage sur les deux rives de la mer Rouge dans le pays des Adels et le Royaume de Choa. 1 vol. in-8 et Atlas. Paris 1846. 4 rbls. 80 c.
- ROUDE. Système complet de signaux de jour et de nuit, à l'aide des moyens les plus simples, à l'usage des navigateurs de toutes les nations. Un vol. in-8. Paris 1835. 3 rbls. 20 c.
- ROQUEFEUIL. Voyage autour du monde, suivi d'un vocabulaire des termes de marine. 2 vols. in-8, avec grav. Paris 1843. 2 rbls. 20 c.
- SIMONS. Considérations sur l'armement actuel de notre marine. Supplément aux Considérations sur les effets de la grosse Artillerie. In-8. Paris 1846. 90 c.
- Considération sur les effets de la grosse Artillerie employée pour les vaisseaux de guerre, etc. 1 vol. in-8, avec planches. Paris 1846. 2 rbls. 25 c.
- SPECTATEUR MILITAIRE (le), recueil des sciences, d'art et d'his-

- toire militaire. 12 № par an. Abon. 11 rbls. 70 c.
Franc de port pour l'intérieur. 14 rbls.
- THIROUX.** Reflexions et études sur les bouches à feu de siège,
de place et de côte. 1 vol. in-8, avec planches. Paris 1849.
2 rbls. 35 c.
- VALERIUS.** Traité théorique et pratique de la fabrication du fer.
Un vol. gr. in-8, et Atlas in-4. Brux. 1844. 10 rbls. 40 c.
- VINCINDON-DUMOULIN.** Hydrographie pour le voyage au pôle Sud
et dans l'Océanie, par Dumont d'Urville. Un vol. in-8. Paris
1843. 2 rbls.
- VINCENT.** Guide du commandant de navires à vapeur, ou Ré-
sumé des principales connaissances théoriques nécessaires
pour bien diriger ces sortes de navires, etc. Un vol. in-12.
Paris 1845. 1 rbl. 15 c.
- VITET.** Histoire de Dieppe. Un vol. in-12. Paris 1844. 1 rbl.
- VIVIEN** de Saint-Martin. Histoire des découvertes géographi-
ques des nations Européennes dans les diverses parties du
monde. Tome 1 et 2. In-8. Paris 1845. Prix du vol. à
2 rbls. 25 c.
- (L'ouvrage aura 4 volumes.)
- WEILAND.** Die Herzogthümer Schleswig, Holstein, Lauenburg.
1 feuille. 1818 Weimar. 1849. 50 c.
- WILLAUMEZ.** Dictionnaire de marine, avec 8 planch. 3e édit. Un
vol. gr. in-8. Paris 1831. 3 rbls. 80 c.
-

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНЪ

ГЕТЦА И КОМП.

(БЫВШІЙ ГРЕФФА.)

На углу Невскаго проспекта и Адмиралтейской площади, въ домъ Грегффа,

ПРОДАЮТСЯ СЛѢДУЮЩІЯ КНИГИ:

(Цѣны на серебро.)

	Р.	К.
Humboldt. Ansichten der Natur. 2 Bände. 1849.	3	80
Jahn. Populaire Sternkunde. 1848.	3	25
Herschel. Lehren der Astronomie für Gebildete faßlich dargestellt.	2	65
— Outlines of Astronomy. London. 1850.	7	20
Littrow. Wunder des Himmels. 848.	4	20
— Atlas des gestirnten Himmels. 1840.	2	80
Rlöden. Der Sternenhimmel — eine vollständige populaire Sternenkunde. 1823.	4	20
Mädler. Populaire Astronomie. 1850.	5	10
— Fixsterne im Allgemeinen und Doppelsterne ins besondere. 1848.	1	40
Meyer. Die Erde in ihrem Verhältniß zum Sonnensystem.	4	35
Nürnberg. Astronomisches Handwörterbuch 1-tes bis 17es Heft. 1850.	7	
Voß. Handbuch der Seefahrtskunde. 4 Bände.	20	
— Nautisches Wörterbuch 1849.	6	40
Rümker. Handbuch der Schifffahrtskunde, mit		

einer Sammlung von Seemanns Tafeln. Gr. 8. 1850.	R. 7	R. 20
Bremser. Nautisches Jahrbuch f. 1850.		85
Schilling. Der Ocean oder physisch-geographische Beschreibung des Weltmeers in seinen einzelnen Theilen. 1843.	3	40
Weiland. Allgemeiner Handatlas der ganzen Erde. 72 Blätter gebunden, folio.		36
Berghaus. Physikalischer Atlas. 2 Bände gebunden, folio.		35
Krusenstern. Atlas de l'Océan Pacifique. Folio. 1827.		50
Stieler's großer Atlas in 83 Karten.		20
— dito in 63 Karten.	} gebunden.	16
— dito in 31 Karten.		7
Amsterdamer See-Atlas. Eine Sammlung von 154 höchst speciellen Seekarten.		50
Atlas sämmtlicher Seehäfen Hollands, in 31 schönen Royal folio Kupfern.		20
Börl. Große Karte von Mittel Europa.		40
Seekarten der Ost- u. Nordsee.		
Berghaus. Atlas von Asien.		
(Die einzelnen Blätter zu verschiedenen Preisen.)		
Adermann. Das Kaiserreich Brasilien, nebst einer Karte vom Stromgebiete. 8. 1834.	1	
Bartak. Anleitung zur Kenntniß des gestirnten Himmels. Gr. 8. Wien. 1827.	1	30
Bleibtreu. Darstellung des Sternhimmels. 8. Frankfurt. a. M. 1823.	1	
Bode. Astronomisches Jahrbuch für 1820, 1827 u. 1829. Gr. 8. Berlin.	3	
(Die einzelnen Bände à	1	15
— Anleitung zur Kenntniß der Erdkugel Gr. 8. Berlin.	2	50
Braakenridg. Reisen nach Südamerika. 2 Bände. Gr. 8. Darstellung des Feldzugs der Briten gegen die Nordamerikanischen Freistaaten in den Jahren 1814 und 1815 unter den Generalen Ross, Lambert etc. Gr. 8.	1	80
Duttenhofer. Reise der Vereinigten Staaten von Nord-America. 1835.	1	
Ebner. Reise nach Süd-Afrika. Gr. 8. 1829.	1	
Ehrenberg. Das Leuchten des Meeres. Gr. 4. 1835.	3	
Encke. Astronomisches Jahrbuch für 1831, 1832, 1835 bis 1839. Gr. 8. Berlin. Jeder Jahrgang.	1	80
— Die Entfernung der Sonne von der Erde. Gr. 8. Gotha.	1	50

	R.	R.
— Astronomische Beobachtungen auf der Sternwarte zu Berlin. 1r. Band 1840. Fol.	5	60
— Über den Kometen von Pons. Gr. 4. Berlin. 1832.		80
Erman. Reise durch Nord-Asien und die beiden Oceane. Gr. 8. 1835.	3	
Eschwege. Brasilien, die neue Welt. 2 Bände. Gr. 8. Braunschweig 1830.	1	80
Ettingshausen. Vorlesungen über die höhere Mathematik. 2 Bände gr. 8. 1827.	3	
Förster. Untersuchung über die Wolken und andere Erscheinungen in der Atmosphäre. Gr. 8. Leipzig. 1819.	1	50
Gruithuisen. Neue Analecten für Erde u. Himmelskunde. I. 1 à 3, 6. II. 1. 2. Gr. 8. München. 1838.	4	
— Astronomisches Jahrbuch für 1839 u. 1840.	4	
— Naturgeschichte des gestirnten Himmels. Gr. 8. München. Handbuch der Schiffahrtskunde. Gr. 8. Hamburg 1832.	2	40
Floeden. Anleitung zur Sternkenntniß. Gr. 8. Berlin.	6	
— Grundlinien zu einer neuen Theorie der Erdgestaltung. Gr. 8. Berlin. 1832.	4	
Korth. Die Schiffbaukunst. Gr. 8. Berlin. 1826.	3	
Krusenstern. Beiträge zur Hydrographie der größern Oceane. Gr. 4. Leipzig. 1819.	4	50
Lacynski. Abweichungen der Magnethadel. Gr. 8. 1833.	3	60
Lampadius. Beiträge zur Atmosphärologie. 8. Freiberg.	1	
Littrow. Elemente der physischen Astronomie. Gr. 8. Wien. 1827.	1	
— Vorlesungen über Astronomie. 2 Bände gr. 8. Wien.	3	50
— Sterngruppen und Nebelmassen des Himmels. Gr. 8.	1	
— Die Doppelsterne. Gr. 8. 1835.	1	15
Marimilian, Prinz v. Wied. Reise nach Brasilien. 2 Bände in 4. u. Atlas in folio. Frankfurt a. M.	40	
Astronomische Nachrichten von Schumacher. 4. Bände: 5, 11, 15, 17, 18, 19. Altona. — Jeder Band.	5	
Oltmans. Nachtrag zu Bodes Astronomie. Gr. 8. Berlin.	1	20
Reisen in die Aequinoctiale und Gegenden des neuen Continents herausgegeben von Humboldt u. Bonpland.	6	
Bände gr. 8. Stuttgart.	17	
Reisen in Brasilien — herausgegeben von Spix und Martius. 3 Bde. g. 4. München.		66
— dito dito dito mit Atlas.		10
— dito dito ohne Atlas.		10
Richter. Handbuch der populären Astronomie. 2 Bände. 8.	3	
Schön. Grundriß der gesammten theoretischen Astronomie.		

		R.	R.
Gr. 8. Nürnberg.		2	50
— die Witterungskunde in ihrer Grundlage. 4. Würzburg. 1818.		3	
Schulze. Lehrbuch der Astronomie. Gr. 8. Leipzig. 1821.			90
Schwerd. Astronomische Beobachtungen. 2 Hefte 4. Speyer. 1830.		4	
TAIBOUT de Marigny. Hydrographie de la mer Noire et de la mer d'Azow. 1 volume in-8, avec un atlas comparé de 77 cartes. 1850.		9	

Sous presse:

Le Pilote de la mer Noire et de la mer d'Azow ou Guide très détaillé du marin dans ces deux mers, avec un atlas de 77 plans. En français, en anglais, en italien et en grec.	40
---	----

Ältere Werke zu billigen Preisen.

Agren. Physische Erdbeschreibung. Gr. 8.	85
Afin s. Geographische Schilderungen. 2 Bände. 8.	1 25
Allix. System des Weltalls. 8.	65
Ammon. Lehrbuch der mathematischen Erdbeschreibung. 2 Bände. G. 8.	1
— Lehrbuch der Mathematik. 2 Bände. Gr. 8.	1 50
Andre. Lehrbuch der allgemeinen Erdkunde. Gr. 8.	90
Anger. Tafeln zur Erleichterung des Gebrauchs der Mond Ephemeriden. Gr. 8.	20
— Ueber die sicherste Bestimmung der geographischen Breite. G. 4. Königsberg.	50
Anleitung, praktische, zur Recognoscirung und Beschreibung des Terrains aus dem tactischen Gesichtspunkte. Gr. 8.	1 50
Anleitung zum zweckmäßigen Studium der Kriegswissenschaft. Gr. 8.	50
Ansichten und Betrachtungen über sogenannte leichte Infanterie. 8.	1
Aphorismen aus der Theorie und Praxis des Kriegswesens. 8.	60

— VIX —

Archiv für Officiere des preussischen Artillerie- und Ingenieur- Corps. Jahrgang 1835 — 1840. Gr. 8.	6	60
Artillerie- oder Schnellbelagerung. Mit 3 Kupfertafeln. Gr. 8.		60
Aster. Lehre von dem Festungskriege. Niedereer Theil: die Leistungen der Officiere und Untergeordneten. Dritte Auflage mit 8 Kupfertafeln.	5	50



МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ
ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 10.

Содержаніе:

	Стр.		Стр.
Появленіе Турецкаго флота на Черномъ морѣ въ 1829 г.		островъ Малерѣ и Фун- чальскомъ рейдѣ. Соч. А. Е.	385
Перев. <i>Сергія Елагина</i> . . .	291	Фрегатъ Намада и Англій- ская эскадра въ рѣкѣ Таго, 1849—1850 года. Соч. А. Е.	341
Еще отрывокъ изъ путеше- ствія капитана Росса въ Южныя Полярныя страны.		Французскій флотъ въ Шер- бургѣ, перев. К.	350
Перев. В. З.	327	Смѣсь.	364
Нѣсколько замѣчаній объ			

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обозрѣніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по всемъ отраслямъ морскаго искусства.
 2. Извѣстія по части военнаго морскаго дѣла; о современномъ состояніи флотовъ и портовъ иностранныхъ; о плаваніи судовъ и эскадръ.
 3. Извѣстія о морскихъ экспедиціяхъ, замѣчательныхъ въ военномъ, или ученомъ отношеніи.
 4. Событія прежнихъ временъ во всехъ флотахъ; краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
 5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
 6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, рассказы, анекдоты и проч.
 7. Библіографія. Краткій обзоръ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.
- Въ случаѣ надобности, будутъ прилагаться къ Сборнику карты, чертежи и рисунки.
-

Выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ IV.

№ 10.

ОКТЯБРЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.

ПОЯВЛЕНИЕ ТУРЕЦКАГО ФЛОТА НА ЧЕРНОМЪ МОРЬ ВЪ 1829 ГОДУ.

Въ предыдущихъ книжкахъ Морскаго Сборника, въ статьѣ о дѣйствіяхъ Черноморскаго флота въ послѣднюю Турецкую войну, читатели наши видѣли, какъ показывался иногда флотъ Оттомановъ на Черномъ морѣ. Вотъ описаніе одного изъ этихъ появленій, заимствованное изъ записокъ лейтенанта Англійскаго флота, Следа (бывшаго тогда пассажиромъ на адмиральскомъ Турецкомъ кораблѣ), изданныхъ подъ слѣдующимъ заглавіемъ: *Records of Travels in Turkey, Greece, etc., and of a cruise in the Black Sea, with the Capitan Pasha, in the Years 1829, 1830 and 1831. By Adolphus Slade, Esq., Lieut. R. N. In two volumes. Second edition. London, 1833.*

Слѣдуетъ переводъ изъ VI и VII главъ перваго тома упомяну-
таго сочиненія.

....На другой день прибытія моего въ Терапію, кажется 5 іюня 1829 года, около восхода солнца, мы пустились въ Буюк-дере, чтобы посѣтить капитана пашу, котораго, по причинѣ его скорого отправленія, не удалось бы увидѣть позже. По пути мы заѣхали на султанскій пароходъ, выпить чашку кофе у ко-

мандира его г-на Келли * (прежде бывшаго штурмана нашего флота), успѣвшаго прекрасными качествами своими и поведеніемъ, вполне заслужить пріязнь и уваженіе Турокъ. Познанія его въ морскомъ дѣлѣ, принесли бы имъ большую пользу, еслибъ гордость правовѣрныхъ позволяла принимать совѣты отъ христіанъ.

Такъ какъ пароходъ стоялъ южнѣе флота, то для достиженія адмиральскаго корабля, стоявшаго вторымъ отъ сѣвера, мы прошли вдоль всей линіи. Корпусы кораблей, благодаря краскѣ покрывавшей ихъ, имѣли довольно красивый видъ; но такелажъ доказывалъ, что капитаны, сообразно законамъ вкуса, предпочитали кривыя линіи прямымъ. Положеніе мачтъ и реевъ не показывало нетерпимости крестовъ.

Множество ялюпокъ, столпившихся у борта Селимьера, держали насъ на нѣкоторое время. Это былъ прекрасный стопушечный корабль, безъ юта. На гафелъ его висѣлъ, касаясь воды, огромный шелковый флагъ краснаго цвѣта, съ изображеніемъ трехъ полумѣсяцевъ, а на гротъ-брамъ-стенгъ флагъ паша, съ тѣми же изображеніями. Пушки выглядывали изъ портовъ по различнымъ направленіямъ: одніе какъ бы готовились сбивать брамъ-стенгъ, другіе топить ялюпки, нѣкоторые смотрѣли на носъ, а нѣкоторыя цѣлили въ боканцы. Люди въ разныхъ

* Въ февралѣ 1829 года, Султанъ прибылъ на пароходѣ въ Родосто. Во время этого перехода, совершеннаго при неблагопріятной погодѣ, онъ имѣлъ случай убѣдиться въ достоинствахъ своего командира, и по временамъ оказывалъ ему знаки своей милости; между прочими подарками, пожаловалъ ему медаль съ алмазнымъ изображеніемъ парохода. Въ маѣ 1829, Русскій пароходъ показался у входа въ Босфоръ, гдѣ и пробылъ, нѣсколько часовъ, какъ бы насмѣхаясь надъ непріятельскимъ флотомъ. Г. Келли принялъ это за вызовъ, и просилъ капитана пашу дать ему нѣсколько челобѣтъ, и позволить идти на встрѣчу непріятелю, обѣщая привести его. Но капитанъ паша не согласился.

костюмахъ, сидѣли съ трубками на портовыхъ косякахъ; ноги ихъ висѣли за бортомъ; крамболъ и галсъ-боканицъ также были заняты любопытными. Мы поднялись наверхъ по крутому трапу, и остановились на минуту, пораженные новымъ зрѣлищемъ, и въ свою очередь служа предметомъ общаго любопытства. Ахметъ Палуджи, капитанъ паша, сидѣлъ развалился на кушеткѣ, посреди палубы. Онъ былъ человѣкъ болѣзненнаго вида и съ обыкновенною наружностію, съ длинною сѣдою бородою, придававшею ему видъ суровый, но нисколько не важный; одежду его составляли куртка, шальвары, шелковый оранжевый *актери* (въ родъ русской поддевки), съ богато-вышитымъ кушакомъ, и шуба сѣраго цвѣта. Онъ курилъ изъ фарфороваго кальяна, змѣистый чубукъ котораго оканчивался янтаремъ. Толпа богато одѣтыхъ прислужниковъ стояла передъ нимъ полукругомъ, въ готовности ловить малѣйшее движеніе его устъ, или перемѣнить положеніе какого-либо изъ его членовъ, или, ежели нужно, почесать ему голову. Секретарь читалъ ему бумаги, самъ онъ былъ совершенно чуждъ этаго неблагороднаго занятія; сзади стоялъ Грекъ, драгоманъ, въ почтительномъ положеніи; дюжина кавассовъ, выстроенныхъ въ рядъ, вооруженная пистолетами, ятагашами, и длинными бунчугами, стояла поодаль, также въ готовности исполнить его волю. Позади бизань-мачты, между пушками, видѣлись группы матросовъ, изъ которыхъ одни спали, другіе играли въ шапки, завтракали или совершали намазъ: при первомъ взглядѣ, въ толпѣ нельзя было различить офицеровъ, кромѣ одного тучнаго пожилаго эфенди (старшаго лейтенанта), сидѣвшаго на запасномъ рангоутѣ со спущенною рубашкою, и прилежно искавшаго кровожадныхъ нарушителей его утренняго сна.

Мы чуть не разсмѣялись при видѣ этого маскарада, но его превосходительство, замѣтивъ насъ, воскликнулъ «Гельсиягъ!» и свита мгновенно разступилась, давая намъ дорогу. Онъ встрѣтилъ насъ лукавымъ взглядомъ (свойственнымъ Туркамъ)

и дозволилъ моему спутнику, котораго онъ зналъ, прикоснуться губами и лбомъ къ полъ его одежды—честь, которой я никогда не старался удостоиться, ни отъ него, и ни отъ кого изъ другихъ Турокъ. Франкъ непременно долженъ избѣгать ее: намѣреніе сдѣлать простое привѣтствіе, непременно примется иначе; и потому для иностранца необходима нѣкоторая гордость, чтобы заставить уважать себя, въ противномъ случаѣ, Турки готовы и простую учтивость приписать покорности. Нерѣдкость, ежели Турокъ, съ намѣреніемъ узнать качества чужеземца, уронить что нибудь на землю, напр. платокъ, и вы не обратите на это вниманія, то васъ просятъ садиться какъ знатную особу, привыкшую принимать услуги, но не оказывать ихъ другимъ; но ежели вы поднимете, что очень натурально, то непременно послѣдуетъ противное. Одна непріятность въ знакомствѣ съ Турками, если желаемъ собственной пользы, состоитъ въ томъ, что во многихъ случаяхъ, должно пренебрегать приличіями; напр. бей или ага дѣлаютъ вамъ визитъ; вы поднимаетесь съ мѣста при входѣ его; движеніе ваше онъ сочтетъ врожденнымъ чувствомъ уваженія христіанина къ мусульманину. Вы же, хоть пятьдесятъ разъ войдите къ нему, и никогда не получите отъ него того же, а между тѣмъ Мусульманина, одинаковаго съ нимъ званія, онъ встрѣтитъ поклономъ. Однимъ словомъ, Франкъ, въ сношеніи съ Турками, долженъ стараться на каждомъ шагѣ поддерживать права своего званія; стоитъ уступить только разъ, и на него будутъ смотреть съ пренебреженіемъ. Положимъ, онъ посѣщаетъ пашу: ежели при входѣ паша не приглашаетъ садиться, должно немедленно сѣсть самому, несмотря на свирѣпыя взгляды присутствующихъ, негодующихъ на эту дерзость. Въ слѣдующій разъ паша тотчасъ же самъ предложитъ мѣсто на софѣ, чтобы опять не сѣли безъ приглашенія въ его присутствіи, и тѣмъ во второй разъ не помрачили величія его сана. Ежели вы пришли къ сановнику, у котораго надѣетесь быть опять, вамъ подають кофе безъ трубки; прикажите подать послѣднюю: се

принесутъ, несмотря на то, что неудовольствіе выразится на чель хозяина, за то, въ слѣдующій разъ, вамъ непременно подадутъ трубку. Трубка есть признакъ равенства; кофе подаютъ всякому, трубку не многимъ. Подобныя продвки ведутся съ большимъ искусствомъ у Турокъ; поддержите себя въ первый разъ, онъ не повторятся, и на васъ будутъ смотреть какъ на челоуѣка, имѣющаго право на почетъ. Это можетъ показаться притязаніемъ франкскаго дворянина — стать въ уровень съ высшими сановниками, но какъ бы Франкъ скромнѣн былъ, упустить этого нельзя, потому что на Востокъ нѣтъ середины между равенствомъ и рабствомъ; выборъ, слѣдовательно не труденъ. Я зналъ Франковъ, состоящихъ въ службѣ Порты, которые, надѣясь успѣть лестію, впади въ очень незавидное положеніе. Они скоро сознали свою ошибку, но въ этомъ случаѣ, уваженіе, потерянное однажды, вознаграждается рѣдко.

Паша пригласилъ насъ спуститься въ каюту. Два офицера повели его подъ руки, свита пошла за нами.

Каюта была чисто и изящно отдѣлана. Мебель состояла изъ софы, и подюжины стульевъ, спинки которыхъ были украшены золотыми изображеніями солнца и луны. Въ различныхъ рамкахъ висѣли вензеля Султана, изреченія корана и два морскихъ вида. Карта Чернаго моря, повидимому никогда не употребляемая, циркуля и линейки, лежали на маленькомъ столикѣ; на оттоманѣ были раскрыты коранъ и книга Сунны* въ богатыхъ переплетахъ. Дамасскія сабли, французскіе пистолеты, и двѣ зрительныя трубы Доллонда довершали украшеніе. Для очищенія воздуха, у портовъ лежали груды лимоновъ, и рѣшетка задней галереи была установлена свѣжими померанцовыми вѣтвями.

* *Коранъ* почитается у Мусульманъ непосредственнымъ божественнымъ откровеніемъ; а *Сунна* есть законъ, основанный на преданіи о словахъ, дѣлахъ и, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, даже на молчаніи пророка Магомета.

Намъ подали трубки, кофе, и шербетъ. Паши отгоняли она-халами отъ насъ мухъ. Разговоръ обратился на достоинство отульевъ и софъ; паша увѣрялъ, что онъ завелъ первые собственнo для Франковъ. Мы поблагодарили его, но казалось что это не что иное, какъ тонкая лесть новому вкусу Султана. Онъ объявилъ намъ, что отправляется въ тотъ же день въ Черное море, искать Русскій флотъ. Слово «искать» удивило меня, потому что его превосходительство вовсе не казался человекомъ, готовымъ рисковать стеньгами для погони за неприятелемъ. Онъ пенялъ, какую пользу могъ извлечь изъ совѣтовъ англійскаго офицера, и предложилъ мнѣ ему сопутствовать. Какъ ни лестно было это предложеніе, но по отношеніямъ нашимъ не могло быть привлекательно. Однако, любопытство превозмогло, и я принялъ предложеніе, но съ условіемъ, чтобъ быть на правахъ гостя, а никакъ не считаться въ его службѣ; онъ согласился; и мы оставили корабль.

Было около половины осьмага часа утра, и я поспѣшилъ въ Перу, чтобы занастись всѣмъ нужнымъ для путешествія. Шлюпка, на которой мы пріѣхали, стояла у борта, я прыгнулъ въ нее, и пустился по теченію. Въ девять часовъ я былъ въ Перѣ, а въ десять въ томъ же канкѣ летѣлъ по Босфору. Обогнувъ мысъ, скрывающій Буюкдере, я, къ огорченію моему, увидѣлъ флотъ подъ парусами. Онъ только что снялся съ якоря и шелъ въ удивительномъ порядкѣ; нѣкоторые корабли несли одни нижніе паруса, другіе шли подъ стаксельами, третьи подъ брамселями и бомъ-брамселями. Во всякое другое время это было бы забавнымъ зрѣлищемъ; но теперь я проклиналъ себя за возвращеніе въ Перу, которое, какъ я полагалъ, непременно припинуть всякой другой причинѣ, кромѣ истинной.

Разстояніе между нами увеличивалось каждую минуту; вѣтеръ, будто съ намѣреніемъ, усиливался, чтобъ задержать насъ, а теченіе, также противное, ускоряло, казалось, ходъ кораблей. Къ довершенію всего солнце жгло меня невыносимо. Замокъ

за замкомъ исчезали за проходящими кораблями, и когда послѣдній фрегатъ обогнулъ Симплегады, мы были еще отъ него въ разстояніи четырехъ миль. Гребцы мои, почти выбившись изъ силъ, перестали грести. Впередъ! вскричалъ я, удвоивъ общація, и канкъ снова полетѣлъ, разсыкая пѣнистыя волны. Слѣдующій часъ показался вѣкомъ, и запечатлѣлъ въ моей памяти каждое дерево, каждое углубленіе бѣжавшаго мимо насъ крутаго берега. Я смотрѣлъ на нихъ съ мучительнымъ нетерпѣніемъ. Наконецъ мы достигли Симплегадъ*. Но-

* Эти скалы обозначаютъ входъ въ Босфоръ; отъ нихъ до мыса Калпедоніи, находящагося на другой оноечтости, двадцать миль. Средняя глубина отъ тридцати до сорока сажень, десятью саженьми болѣе глубины Чернаго моря при самомъ вступленіи. Измѣненіе ея такъ велико при входѣ въ проливъ, что лотъ, показывавшій, на протяженіи двухъ миль, двадцать шесть сажень, вдругъ переходитъ на тридцать шесть; изъ этого видно, какъ быстро должно быть теченіе во всю глубину, которое прорыло себѣ такое ложе. Это опровергаетъ мнѣнія Полибія и Страбона, подтверждаемыя новѣйшими писателями, что Черное море первоначально было озеромъ; ежели бъ оно было имъ, то весьма ясно, что при незначительной глубинѣ, мѣстами достигающей двухъ сотъ сажень и мѣстами только ста, и при впаденіи двухъ большихъ рѣкъ Дуная и Дона и еще нѣсколькихъ меньшихъ, не могло бы существовать, въ продолженіи столькихъ лѣтъ, безъ широкаго выхода, какой имѣетъ теперь. Воды его должны бы значительно увеличиться, и въ короткое время вырыть себѣ проходъ безъ помощи землетрясенія, какъ говорится въ нѣхъ теоріи; самый прорывъ скорѣе образовался бы въ низкихъ мѣстахъ, въ двадцати или тридцати миляхъ отъ Босфора. Совершенное несходство береговъ Босфора (подобно берегамъ Геллеспонта), какъ въ видѣ такъ и произрастеніяхъ, не допускаетъ мысли, чтобъ они когда нибудь были ближе нежели теперь. Скалы, разбросанныя здѣсь, удивительно живописны, въ особенности одна, ближайшая къ Европейскому берегу; эта неправильная, шероховатая масса, мѣстами обитая дѣйствіемъ волнъ, разбивающихся о нее при сѣверо-восточномъ

вая задача. Большая зыбь Чернаго моря (еще не пересиленная зюйдъ-вестомъ), и увеличенная отбоемъ отъ выдавшихся скалъ, серьезно начала угрожать нашей утлой шлюпкѣ. Испуганные гребцы принялись молиться. Флотъ былъ около шести миль впереди. Я пришелъ въ бѣшенство. Въ это время корабли начали приводить къ вѣтру, отдали марса-фалы, повидимому ожидая нашего прибытія. Теперь догонимъ! воскликнулъ я. Гребцы засмѣялись надо мною, объявляя, что не тронутся dalje, и что шлюпка ихъ не можетъ держаться въ морѣ. Они начали поворачивать. Только необходимость сидѣть неподвижно помѣшала мнѣ употребить силу, и самому взяться за весла. Я просилъ, угрожалъ; но они продолжали смѣяться. Какъ послѣднее средство, я бросилъ горсть долларовъ на дно шлюпки, указывая, въ то же время, на пистолетъ. Это возымѣло успѣхъ. Мы продолжали нашъ путь, но нельзя сказать, чтобы очень покойно, потому что необходимо было соразмѣрять съ большою точностію силы прилагаемыя къ весламъ, чтобы не залило нашей шлюпки; одного вала для этого было бы достаточно. Люди дѣйствовали съ удивительною вѣрностію; наконецъ въ половинѣ четвертаго часа мы достигли Салимьера, прогребя съ утра тридцать восемь морскихъ миль. Здѣсь представилось новое препятствіе: мы никакъ не могли пристать. Ог-

вѣтрѣ, съ дикимъ оглушающимъ шумомъ, представляла вѣстѣ съ разстилающимся позади ея гористымъ Азіатскимъ берегомъ, восхитительное зрѣлище. Я часто любовался ею изъ покоевъ моего пріятеля, губернатора замка, отстоящаго отъ нея не болѣе, какъ на пистолетный выстрѣлъ. Всѣ путешественники считаютъ долгомъ взобраться на ея вершину, гдѣ находится остатокъ колонны бѣлаго мрамора, шести футовъ вышиною и трехъ въ окружности, соединенной съ основаніемъ, но вовсе неукрѣпленной къ скалѣ. Касательно ея существуютъ два мнѣнія: 1) что она была воздвигнута въ честь Помпея; 2) что это былъ жертвенникъ Аполлона. Почему бы не допустить, что онъ былъ посвященъ Цептуну?

ромная машина раскачивалась конечно не замѣтно для находящихся на ней, но водовороты и прибой, образуемые ея движеніями, угрожали каяку. Гребцы убѣждали меня воротиться на берегъ, говоря, что выходъ мой непременно опрокинетъ каякъ. Дѣйствительно оно такъ и было бы. Концы! вскричали мы. Два были брошены : къ одному я привязалъ свои вещи, ихъ подняли; за другой схватился самъ, и выждавъ моментъ, когда каяку можно было на гребнѣ опускающейся волны выйти изъ подъ меня, рванулся и чрезъ минуту былъ на палубѣ. Аfferимъ! (браво) вскричало нѣсколько голосовъ. Я оглянулся назадъ; каякъ нырялъ между волнами, почти уже на кабельтовъ разстоянія; гребцы махали мнѣ своими красными фесками.

Капитанъ паша курилъ, сидя на гака-бортѣ. Аfferимъ, капитанъ! воскликнулъ онъ съ веселымъ видомъ, какъ удержались вы въ такой скорлупкѣ? Благодію Божію, отвѣчалъ я. Великъ Богъ, продолжалъ онъ; прошу садиться.... Подать трубку!

Капитанъ корабля подошелъ къ нему и поцѣловалъ полу его одежды. Онъ былъ маленькій человекъ, одѣтый весь въ бѣлое, за исключеніемъ туфлей и фески. Въ рукахъ у него былъ огромный бичъ*, но употреблялъ онъ его кажется не слишкомъ часто. Получивъ приказаніе, онъ вскакнулъ сперва на кнехтъ, потомъ на пушку, и наконецъ побѣжалъ на бакъ. Вскорѣ подняли сигналъ: «лѣво руля». Нѣсколько сотъ оборванныхъ бродягъ бросились на фока-галсъ, и стали садить его съ такою силою, что затрещала даже рея; подняли марса-фалы, и мы пустились въ Черное море, по девяти узловъ. Я былъ въ восхище-

* По англійски сказано: *cowskin*. Это вѣроятно *курбагы*, бичъ, выдѣлываемый изъ гиппопотамовой кожи, и весьма употребительный въ Турціи, какъ для наказанія людей и погони животныхъ, такъ и для занятія рукъ отъ нечего дѣлать. Бичъ этотъ бьетъ такъ сильно, что, при хорошемъ ударѣ, даже на лошадиной шкурѣ вскакиваетъ желвакъ.

ни; мнѣ, въ которую корабль полетѣлъ, всплывая воду, заставила меня забыть все дневныя заботы и усталость. Я могъ позволить себѣ мечту о плаваніи по Черному морю на трехдечномъ кораблѣ, но никакъ не ожидалъ исполненія ея, потому что это море закрыто для нашихъ военныхъ судовъ, также какъ Каспійское, или какое нибудь другое озеро.

Селимъ слушался руля, какъ куттеръ и летѣлъ какъ фрегатъ. Какой прекрасный корабль! воскликнулъ я, обращаясь къ его превосходительству. «Да, отвѣчалъ онъ, по милости Божіей, хорошъ.» — Не великъ комплиментъ строителю, подумалъ я. Къ чему онъ построенъ? — «Право, не знаю!» былъ отвѣтъ. — «Онъ приноситъ честь вашему превосходительству», продолжалъ я. — «Дай Богъ,» возразилъ онъ.... Увы, подумалъ я, какъ мало славы для человека между этимъ народомъ: Аллахъ все себѣ присвоиваетъ. Изъ пяти-минутнаго съ нимъ разговора, я догадался, что не его будетъ вина, ежели мы встрѣтимъ непріятеля: онъ вышелъ изъ Босфора по приказу Султана; но, по его собственному мнѣнію, поддерживаемому офицерами, главно было бы вступать въ сраженіе. Между тѣмъ, мы разсуждали о ходѣ дѣлъ, и въ особенности о занятіи Русскими въ февралѣ этого года, важнаго пункта Сизополя. «Надо ихъ выгнать оттуда, замѣтилъ я, «попытаемая!» Такая попытка не вѣщалась, однакоже въ головѣ его. «Бакалумъ!», отвѣчалъ онъ. Бакалумъ (посмотримъ) было постояннымъ его отвѣтомъ на всякое предложеніе, дурное и хорошее. Я скоро постигъ его важность, и колкость замѣчанія Себастьяни Селиму III. «Ваше величество жалуетесь на судьбу, опредѣлившую Россію и Англію быть вашими непріятелями; но вы имѣете трехъ непріятелей несравненно могущественнѣйшихъ.» — «Боже сохрани! сказалъ султанъ, что ты говоришь?... могущественнѣе сѣвернаго льва, и владычицы морей?... невозможно!» — «Да, продолжалъ генералъ, *Иншаллахъ, Аллахъ Керимъ и Бакалумъ*, ваши смертельные враги. Проницательный Себастьяни! Бакалумъ дѣйствительно злѣйшій врагъ Турокъ: благодаря ему, они разсуждаютъ по

цѣлымъ недвижымъ о такихъ вещахъ, которыя бы должно порѣшить въ одинъ день. Между тѣмъ удобный случай пропадаетъ; причину этого надо бы отнести къ Бакалуму, но они опираются на силу свыше и повторяютъ «Аллахъ-Керимъ» (Богъ милостивъ).

Мы прошли уже болѣе двадцати миль, когда солнце стало закатываться; неправильныя и мелко сгруппированныя на горизонтѣ облака, такъ походили на суда, что сигнальный офицеръ, принявъ одно изъ нихъ за парусъ, обратилъ на него тревожное вниманіе пашы. Прежде чѣмъ мы успѣли убѣдиться въ несправедливости явленія, къ сѣверу отъ насъ показался дѣйствительный фрегатъ. «Какое это судно?», спросилъ меня паша. — «Форъ-зейль непріятельскаго флота», отвѣчалъ я, какъ въ самомъ дѣлѣ и полагалъ.... Вѣроятно адмиралъ Грейгъ выжидаетъ случая отмстить за потерю фрегата, взятаго вами въ послѣднее крейсерство; мы можемъ надѣяться встрѣтить его завтра». Паша поспѣшно собралъ разсѣянные корабли и взялъ курсъ къ берегу. Я совѣтовалъ ему послать въ погоню фрегатъ, вызываясь самъ отправиться на немъ; но онъ не согласился, потому что считалъ главною обязанностію держать всѣ свои корабли, фрегаты, корветы и брики какъ можно ближе одинъ къ другому. Бѣдный Ахметъ-Папуджи! онъ признавалъ собственную неспособность. Будучи сперва папуджи (сапожникомъ), онъ служилъ примѣромъ быстрой переменны счастья, столь обыкновенной на Востокъ. Два года тому назадъ, я зналъ его въ службѣ Иззетъ-Мегемета-Паши, доставившаго ему мѣсто воеводы въ Галать. Онъ былъ прекраснымъ полицейскимъ офицеромъ, почему султанъ и вообразилъ, что онъ будетъ прекраснымъ адмираломъ, и будетъ такъ же хорошо охранять моря какъ охранялъ улицы.

Наступила ночь. Я стоялъ на икафутъ, любуясь свѣтящимися слѣдами рыбъ, и размышляя о предстоящемъ на другой день сраженіи, какъ вдругъ мелодическіе звуки «Аллагу экберъ, ашгеду анна ла иллага илла Лагу, ашгеду анна Мухаммедъ

ресулу Лага; хай ала-ссалатъ, хай ала-ль-фелахъ, Аллагу эк-беръ, ла илага ила Лагу *», произносимые какъ бы невидимыми духами, потрясли воздухъ. Они происходили съ бизань-мачты каждаго корабля, откуда имамы призывали правозвѣрныхъ къ молитвѣ. Призывъ этотъ вездѣ прекрасенъ, но на морѣ, передаваясь съ корабля на корабль, онъ казался божественнымъ.

По призыву имамовъ, всѣ палубы покрылись распростертою командою: матросы — на своемъ верхнемъ платьѣ, а офицеры на коврахъ, въ баттарейной палубѣ; каждый предварительно совершилъ умовеніе рукъ и ногъ. Паша также молился въ своей каютѣ. Видъ этой общей молитвы былъ умилителенъ даже для христіанина.

Отужинавъ вмѣстѣ съ пашей, я вышелъ на палубу, и, завернувшись въ плащъ, легъ на голыхъ доскахъ между спящими. На корабль вовсе не было постелей, даже и у пашы; его превосходительство спалъ позади бизань-мачты, въ ящикъ, видомъ и величиною совершенно схожимъ съ собачьей конурою. Гнусливое пѣніе, или лучше сказать, мурлыканье нѣсколькихъ матросовъ, однообразное и несносное, какъ жужжанье комаровъ, не давало мнѣ уснуть; въ полночь и въ четыре часа утра, выводилъ меня изъ дремоты шумъ, который былъ бы въ состояніи разбудить мертваго: двѣнадцать барабанщиковъ разхаживали по палубѣ, возвѣщая изо всей мочи, время смѣны съ вахты.

Утромъ былъ почти штиль; мы находились близъ самаго входа въ Босфоръ. Ни одного судна не было въ виду, что очень успокоило команду, сколько я могъ замѣтить, сильно

* Великъ Богъ. Нѣтъ Бога кромѣ Бога, и Магометъ пророкъ Его; пойдемъ молиться, пойдемъ въ садъ. Въ прежнія времена Мусульмане, за неимѣніемъ мечетей, молились въ садахъ, отсюда и выраженіе это.

опасавшуюся встрѣчи съ непріятелемъ. Не похващаюсь, чтобы и я въ некоторой степени не раздѣлялъ этого чувства, одно то обстоятельство, что на корабль не было врача, могло уже внушить его; однакожь я его не обнаруживалъ, рѣшась быть полезнымъ, сколько по обстоятельствамъ было возможно. Я былъ убѣжденъ, что, рано или поздно, намъ придется испытать наши силы. Главное стараніе мое было внушить бодрость начальнику, и потому, позавтракавъ густымъ, какъ неколадъ, кофе, безъ сахара, хлѣба или меда, я отправился къ нему. Я засталъ у него цирюльника, брившаго ему голову; видъ пашы былъ мраченъ. По окончаніи бритья, онъ совершилъ малое умовеніе и произнесъ молитвы; въ продолженіе этого времени я сидѣлъ на софѣ и курилъ изъ его кальяна. «Что мнѣ дѣлать, произнесъ онъ въ отчаяніи, съ такими средствами, съ такими людьми? они ничего не понимаютъ.» И ты не больше ихъ, подумалъ я, но отвѣчалъ: «постараемся сколько возможно; позволю мнѣ заняться пушечнымъ ученіемъ, это придастъ людямъ увѣренность: не допусти насъ, при встрѣчѣ съ непріятелемъ, умереть какъ собакамъ!» Онъ разсѣянно слушалъ слова мои, потому что вниманіе его въ это время, было обращено на подходившую шлюпку. Онъ полагалъ, что на ней ѣдутъ его шутъ и лоцманъ, не поспѣвшіе наканунѣ, и отсутствіе которыхъ было ему крайне непріятно. Но она привезла новое огорченіе: сераскиръ-паша прислалъ приказаніе снова отправиться въ море. Мы только что хотѣли наполнить гротъ-марсель, какъ изъ пролива показалась другая шлюпка. Въ ней можно было ясно различить сидѣвшихъ Франка и Турка, которыхъ паша ожидалъ съ такимъ нетерпѣніемъ.

Шутъ прыгнулъ на палубу съ видомъ чловѣка, увѣреннаго что возвращеніе его загладитъ вину отсутствія. Онъ былъ одѣтъ въ алое платье съ золотомъ, на головѣ была феска, окаймленная серебрянымъ галуномъ. Онъ былъ нестроенъ, но ловокъ; и наружность его выражала скорѣе хитрость нежели глупость. Видя дурно скрываемыя улыбки офицеровъ, онъ од-

нимъ скачкомъ очутился подлѣ пашни, и перекувырнувшись въ воздухъ, схватилъ его за полу одежды, говоря: «Вотъ такъ перевернется Русскій адмиралъ передъ твоимъ побѣдоноснымъ громомъ, и вотъ чѣмъ я буду его привѣтствовать, прибавилъ онъ показывая на ногу.» — «Пезавенгъ, сказалъ старикъ, взявши его за ухо, я велю пригвоздить это къ дверямъ моей каюты.» — «Тогда дуракъ будетъ слышать тайны мудреца, отвѣтилъ тотъ, правда ты велишь зашить ему ротъ... но что же ты сдѣлаешь безъ его языка? Спроси его, продолжалъ онъ, указывая на лоцмана, стоявшаго въ нерышимости на шканцахъ; безъ его пилупки, шутъ вашей свѣтлости долженъ бы былъ приплыть на спинѣ морской свиньи, потому что гребцы пезавенга не принимаютъ шутокъ за пiастры». Это признаніе, заключавшее въ себѣ тонкій намекъ на скудность его жалованья, окончательно умлостивило пашу, и мы пустились въ путь. Шутъ былъ прежде дервишемъ (ремесло почти шутовское) и былъ очень любимъ командою, въ пользу которой онъ всегда готовъ былъ употребить свое вліяніе. Лоцманъ былъ Рагузинецъ, вполне знакомый съ Чернымъ моремъ. Жалованье онъ получалъ не даромъ, потому что все относящееся къ плаванію, какъ-то бросаніе яга и проч. лежало на немъ. Онъ былъ лоцманомъ на фрегатѣ Тагиръ-Паша, при Наваринѣ. По его словамъ дѣло это было жаркое; кромѣ его и пашни, не осталось никого на верхней палубѣ; болѣе трехъ сотъ человекъ было убитыхъ. Между прочимъ, рассказалъ онъ мнѣ забавный анекдотъ о Тагиръ-пашѣ, когда тотъ командовалъ флотомъ: однажды въ крейсерствѣ, два изъ его корветовъ худо исполняли сигналы; онъ легъ въ дрейфъ и потребовалъ съ нихъ капитановъ и сигнальных офицеровъ. Когда они прибыли, онъ поставилъ послѣднихъ подъ палки кавасовъ, первымъ же отсчиталъ равное число ударовъ тростью изъ собственныхъ рукъ: Тагиръ сдѣлалъ это для соблюденія приличій, потому что заставить командира претерпѣть наказаніе отъ лица низшаго чиновъ, онъ считалъ нарушеніемъ порядка службы. Примеръ

этотъ, прибавилъ лопатки, подѣйствовалъ усильнѣнно; въ послѣдствіи оба корвета служили образцомъ всему флоту.

Флотъ нашъ состоялъ изъ одного трехъ-дечнаго и пяти двухъ-дечныхъ кораблей, трехъ фрегатовъ, пяти корветовъ и трехъ бриковъ. Кромѣ флага капитана-пашы, были еще флаги патрона и реала-беевъ, т. е. полнаго, вице и контръ-адмирала. Двое первыхъ, храбрые люди и хорошіе моряки, командовали кораблями при Наваринѣ. Я часто съ ними разговаривалъ. Они не могли вспоминать хладнокровно о Мугаремъ бей, командовавшемъ въ то время Египетскимъ отрядомъ. Они рассказывали мнѣ, что онъ не только не открывалъ огня съ своего фрегата, но съѣхалъ на берегъ при самомъ началѣ сраженія, и прекратилъ огонь съ крѣпости, который непременно бы уничтожилъ арріергардъ при самомъ его вхождѣ. Теперь-то понятна причина молчанія крѣпости, и личнаго спасенія измѣнника Мугарема, когда фрегатъ его, несмотря на нейтралитетъ, былъ потопленъ ядрами корабля Азіи.

Въ числѣ нашихъ фрегатовъ былъ Рафаилъ, взятый три недѣли тому назадъ. Не полагая чтобъ Оттоманскій флотъ рѣшился выйти въ Черное море, Русскій капитанъ, крейсерованный у береговъ Анатолиі, принялъ его въ темнотѣ ночи за свой. Не дѣлая сигнала, онъ присоединился къ нему; но утромъ, къ удивленію, увидѣлъ себя окруженнымъ непріятелемъ. Конечно, смѣлое и искусное движеніе, и нѣсколько залповъ, можетъ быть помогли бы ему уйти отъ столь неопытнаго непріятеля, или еслибъ онъ поднялъ Турецкій флагъ, то имѣлъ бы довольно времени вывернуться; потому что офицеры на Салимиерѣ, такъ худо умѣли различать свои суда, что для узнаванія чужаго, принуждены были ожидать, пока все поднимутъ флаги. На Рафаилѣ подняли Русскій флагъ, который вскорѣ и спустили подъ выстрѣлы пашы. Удивленный этимъ неожиданнымъ пріобрѣтеніемъ и приписывая его милости Аллаха, паша перемѣнилъ прежнее названіе приза на «Даръ Неба». На шкѣ, вмѣсто ангела, посаженъ былъ анапась.

Фрегатъ былъ не одинъ во время взятія его въ плѣнъ: съ нимъ вмѣстѣ шелъ брикъ, который, къ счастью, не былъ окруженъ, но остался подъ вѣтромъ у непріятеля. Ни мало не медля, онъ, подъ немытными выстрѣлами капитана-бей, поставилъ всѣ возможные паруса, выкинулъ весла и ушелъ съ весьма не большимъ поврежденіемъ. Капитанъ-бей бѣсился, рассказывая мнѣ этотъ случай. «Заяцъ былъ въ моихъ рукахъ», говорилъ онъ, «но собаки мои испугались собственнаго лая: при первомъ пролетѣвшемъ ядрѣ они бросили орудія. Увы! наши храбрые пали при Наваринѣ! Теперь матросы у насъ Чабаны (пастухи), и въ первый разъ видятъ море и слышать запахъ пороха». Онъ говорилъ правду.

Не берусь описывать ужаснаго безпорядка, между тысячею четырьмястами чело­вѣкъ, говорившихъ на двадцати языкахъ, въ первое сдѣланное мною ученіе. Они забавлялись имъ и шумѣли, но были послушны. Топчи-баши (старшій артиллерійскій офицеръ) усердно помогалъ мнѣ въ этомъ дѣлѣ, и тростью вразумлялъ непонятливыхъ. Опасаясь, чтобъ его метода преподаванія не повредила моей, я совѣтовалъ ему объяснить матросамъ лучше причину по которой, я заставляю ихъ учиться. Я старался болѣе вразумлять ихъ, чѣмъ требовать безусловнаго повиновенія. На слѣдующій день они были гораздо внимательнѣе, и выражали удовольствіе, доставляемое имъ моимъ пребываніемъ на корабль. Во избѣжаніе непріятностей, я остерегался показывать, что имѣю надъ ними какую-либо власть, хотя паша меня на то и уполномочилъ: я зналъ щекотливость Мусульманъ въ этомъ отношеніи. Хотя люди и имѣли расположеніе къ занятію, но лѣнь преобладала такъ сильно, что я не могъ дѣлать ученія болѣе одного раза въ день, и то самое непродолжительное время. Они довольно хорошо выдвигали и вдвигали орудія, и не посылали уже ядра прежде картуза; но все я не могъ приучить ихъ затыкать запаль; и какъ не убѣждалъ въ опасности подобнаго пренебреженія, но слова мои оставались тщетными и притомъ, по самой про-

стой причинъ : человекъ , который долженъ былъ исполнять это , не могъ испытать на самомъ себѣ важности послѣдствій . «Всякъ за себя , одинъ Богъ за всѣхъ» . Какое дѣло комендору , оторветъ ли руку или нѣтъ посылающему зарядъ . Впрочемъ это была бездѣлица , на которой я не очень и настаивалъ , въ сравненіи съ главнымъ предметомъ ученія , а именно съ прицѣливаніемъ ; неспособность ихъ въ этомъ превосходила всякое взростіе . Не выдавъ никогда , даже не допуская мысли , чтобы цѣлая команда могла состоять изъ новонабранцевъ , первое время я приписывалъ ихъ упрямству ; комендоры старались болѣе всего , держаться подалѣе отъ орудій во время отдачи , тоже самое было и въ примѣрномъ ученіи . Назначая самую видную цѣль , именно бортъ корабля на траверзѣ , чрезъ пять или десять минутъ я обходилъ повѣрять прицѣлы , и , часто во всей баттарее не находилъ ни одного хотя сколько нибудь близкаго : одни были направлены въ бомъ-брамъ-реи , другіе въ полъ-рангоута , и такъ далѣе . Устройство глазъ , казалось , подчинялось у нихъ особеннымъ законамъ . Впрочемъ это было натурально . Когда мы принимаемся за какое нибудь новое дѣло , то люди , понимающіе его , смотрятъ на насъ какъ на дѣтей , сидящихъ за азбукою , забывая что некогда и сами были въ такомъ же положеніи .

Артиллерія Селимьера состояла изъ тридцати шести , 26-ти и 20-ти фунтовыхъ орудій въ декахъ , и изъ длинныхъ двѣнадцати и девяти фунтовыхъ пушекъ на шканцахъ , всего изъ ста двадцати орудій (французскаго калибра) . Баттарей были великолѣпны и снабжены всѣмъ , кромѣ фитильныхъ кадокъ . Фитили прикрѣплялись къ пальникамъ съ острыми наконечниками , и такимъ образомъ разставлялись по палубѣ , готовые жечь все встрѣчающееся на пути — картузы или пальцы . Пушки не имѣли прицѣловъ , ни даже мушекъ ; но главѣйшій недостатокъ состоялъ въ клиньяхъ , вмѣсто которыхъ употреблялись куски грубо-обдѣланнаго дерева , почти равной толщины съ обоихъ концовъ ; въ слѣдствіе чего было почти невозможно поставить

орудіе горизонтально ; даже приведенное въ такое положеніе, оно могло опуститься казенною частью при откатѣ, и остаться такъ во все время дѣйствія, что я и видѣлъ, потому что ни кто не думалъ привести его въ надлежащее положеніе. Такъ привержены были офицеры къ старымъ обычаямъ, или предубѣждены противъ христіанскаго вмѣшательства, что я никакъ не могъ убѣдить пашу ввести другія орудія лучшей формы*.

Кромѣ упомянутыхъ орудій, въ мидель-декъ было еще четыре, изъ которыхъ стрѣляли гранитными ядрами въ семьдесятъ пять фунтовъ, а въ нижнемъ декъ, четыре орудія, сто-десяти фунтоваго калибра, также съ гранитными ядрами. Чугунныя ядра такой же величины, всили бы непременно болѣе трехъ сотъ фунтовъ. На корабль, для дѣйствія этими чудовищными орудіями, или лучше сказать для того только, чтобы смотреть на нихъ, какъ увидимъ ниже, находилось нѣсколько чѣловѣкъ кумбараджи (бомбардировъ)** . Желая испытать одно изъ нихъ, я спустился въ нижній декъ ; появленіе мое произвело тревогу между спящими и курящими матрозами. Всѣ вскочили на ноги. Что такое? спросилъ я ; но, не получивъ отвѣта, прошелъ мимо. Осмотрѣвъ орудіе, и, найдя, что оно заряжено какъ слѣдуетъ, я приказалъ кумбараджи выпалить, а самъ, для наблюденія за полетомъ, отошелъ къ носовому порту. Оглядываясь назадъ, и — ни одного кумбараджи, ни одной души не было на разстояніи ярдовъ двѣнадцати отъ орудія : «Магшалахъ», кричало нѣсколько голосовъ — «изъ этой пушки никогда не пали-

* Турецкій кливъ имѣетъ ручку, посредствомъ которой можно легко приводить его въ движеніе одною рукою. Заднія колеса у длинныхъ пушекъ, на шканцахъ, находятся внутри станка, что даетъ болѣе мѣста, и придаетъ лучший видъ. То и другое не худо бы ввести и у насъ.

** Турецкое слово *кумбара* по всей вѣроятности есть исковерканное французское *bombarde*.

ли!» — «Развѣ это достаточная причина, чтобы не палить теперь?» спросилъ я. — «Она очень стара,» былъ отвѣтъ, «ее разорветъ.» Дѣйствительно это былъ антикъ, который послѣ предостереженія показался мнѣ несравненно хуже, нежели былъ въ самомъ дѣлѣ. Но отступить мнѣ не хотѣлось. Итакъ ни кто не хочеть стрѣлять?... Такъ я же самъ выстрѣлю!» вскричалъ я, размахивая фитилемъ, въ смертельномъ страхѣ, (трусость такъ заразительна). — «Дельхи, дельхи, Аллахъ керимъ! Бакалумъ!» Трусы бросились къ трапамъ, поддерживая одною рукою шальвары, а въ другой держа трубки, и оставили меня одного съ топчи-баши, притаившимся за помпами. Только одна голова его была видна, но и ту, я увѣренъ, онъ спряталъ, когда я коснулся трубки, въ чемъ онъ конечно не сознается. Я приложилъ фитиль, и опасаясь взрыва, стремглавъ бросился въ носовую часть. Страхъ нашъ былъ не основателенъ. Ядро разлетѣлось на три или на четыре части, подобно картечи. Мы зарядили другой разъ уменьшеннымъ количествомъ пороха, и ядро, къ нашему удовольствію, полетѣло цѣлымъ, такъ же далеко какъ и первое. Въ послѣдствіи я не имѣлъ болѣе случая стрѣлять изъ этой пушки

Опытъ этотъ такъ сильно подѣйствовалъ на нервы наши, что когда, на другой день, я пришелъ просить пашу позволенія осмотрѣть крйотъ-камеру, то онъ отказалъ мнѣ. Сильный кашель мучилъ его въ это утро. «Капитанъ,» сказалъ онъ, «вы увидите ее, когда мы вступимъ въ сраженіе.» — «Эфенди, тогда будетъ поздно : вы захотите, чтобъ я былъ на верху ; позвольте теперь—опасаться нечего ! Богъ великъ!» — «Бакалумъ,» отвѣчалъ онъ ; потомъ, послѣ нѣкотораго размышленія, прибавилъ : «хорошо, ступайте, но будьте осторожныѣ, не трогайте ничего : порохъ вещь опасная». Онъ пересталъ курить и принялся быстро перебирать свои четки. Видъ крйотъ-камеры, въ которую проникнуть можно было только чрезъ арсенальный люкъ, исполнѣ оправдалъ опасенія старика. Порохъ такъ небрежно былъ разсыпанъ по полкамъ и ящикамъ, что я, во избѣжаніе вос-

пламененія, принужденъ былъ снять башмаки. Меня сопровождалъ топчи-башни съ четырьмя помощниками, вооруженными фонарями; и не смотря на то, что уже отъ неисправныхъ фонарей этихъ мнѣ было жарко какъ въ банѣ, онъ, непременно хотѣлъ еще вынуть свѣчи, чтобъ я могъ лучше восхитаться его порядкомъ въ крѣпость-камеръ. Репутація моя въ этомъ случаѣ могла послужить мнѣ во вредъ, потому что невѣжды и малое знаніе считаютъ за удивительное; артиллеристъ и его помощники полагали, что въ присутствіи моемъ опасности быть не можетъ. Я же напротивъ думалъ, что намъ очень легко было взлетѣть на воздухъ, и никогда не чувствовалъ себя въ такомъ непріятномъ положеніи, какъ во время пребыванія въ этой заряженной минѣ, гдѣ опасность, болѣе всѣхъ другихъ на кораблѣ, была очевидна для меня, привычнаго къ совершенному отсутствію ея въ крѣпость-камерахъ Англійскихъ кораблей. Обвѣсовъ не было ни гдѣ, и мнѣ казалось непонятнымъ — какимъ образомъ, при передачѣ пороха безъ кокоровъ, сыпавшагося изъ неплотно-смытыхъ картузовъ, Турецкіе корабли не взлѣтали на воздухъ. Противъ обыкновенныхъ пожаровъ предосторожности были достаточны: Селиміеръ имѣлъ четыре англійскихъ браднспойта, также какъ и всѣ прочіе корабли.

Команда наша состояла изъ тысячи четырехъ сотъ человѣкъ, худо понимавшихъ дисциплину; но такъ какъ большая часть изъ нихъ были люди смирные по природѣ, то дѣла шли довольно хорошо, и изъ элементовъ безпорядка, порядокъ возникалъ самъ собою. Въ службѣ, на команду почти вовсе не обращали вниманія. Главное требованіе состояло въ томъ, чтобъ она жила и спала у своихъ орудій, въ готовности, во всякое время, къ бою. Прислуга каждаго орудія составляла особую артель, которая, разостлавъ на палубѣ коверъ, постоянно и исправно сидѣла на немъ съ трубками и кофе; для приготовленія послѣдняго, въ каждомъ декѣ было по двѣ кофейни, которыя день и ночь были заняты своимъ дѣломъ. Люди постоянно забавлялись игрою въ шашки или шахматы; полемъ сраженія

была простая доска или палуба, расчерченная мѣломъ; вмѣсто ишекъ были кусочки дерева, а вмѣсто фигуръ раковины. Большая часть команды состояла изъ мусульманъ; было также нѣсколько Грековъ, Франковъ, и шестдесятъ человекъ казаковъ, (замѣчательныхъ по красивой прическѣ и барапымъ шапкамъ), которые по приближеніи Русскихъ войскъ ушли съ Дуная въ Константинополь, и поступили въ Турецкую службу. Они были рослы, здоровы и кротки, жили на кораблѣ отдѣльно отъ всѣхъ другихъ, позади бизань-мачты. Пища ихъ состояла изъ оливковъ, хлѣба и рису, чѣмъ, по видимому, они были довольны. На меня они смотрѣли съ пріязнію; но-Турецки говорили только двое изъ нихъ.

Въ ночное время палубы освѣщались даже великолѣпно. Я возражалъ противъ этого обыкновенія, потому что оно служило непріятелю удобнымъ средствомъ, для усмотрѣнія нашего флота; но капитанъ сказалъ мнѣ, что это было необходимо для соблюденія порядка въ палубахъ.

Вскорѣ я сдѣлался совершенно какъ дома, и получалъ знаки лестнаго и забавнаго вниманія. Когда мнѣ случалось гулять по палубамъ, всѣ зелено-шапочные потомки пророка, съдобородые ветераны и юноши, употреблявшіе часъ времени на завивку усовъ, охотно предлагали мнѣ трубку и мѣстечко на ковръ. Сколь многія оскорблялись тѣмъ, что я отказывался отъ предлагаемой чашки кофе, потому что въ ней не было сахара. Умовеніе рукъ и ногъ, совершаемое мною, по причинѣ жаровъ, два и три раза въ день, было причиною расположенія ко мнѣ. Основываясь на этомъ, они считали меня за полу-мусульманина, потому что чистоплотность есть основаніе ихъ религіи. Невѣжливость я видѣлъ только отъ двухъ ренегатовъ (Хіотовъ). Будь они природные мусульмане, я не обратилъ бы вниманія, но тутъ я не вытерпѣлъ. Одинъ изъ нихъ въ особенноти надоелъ мнѣ: я сносилъ все терпѣливо, пока въ одно утро, когда я спалъ въ батарейной палубѣ, онъ вздумалъ лечь возлѣ меня и положить голову на мою подушку. Вскочивъ на

ноги, я столкнулъ его съ ковра и перетащилъ на другую сторону палубы, гдѣ капитанъ курилъ въ то время трубку. Онъ схватилъ трость и отсчиталъ ему нѣсколько пощипывающихъ ударовъ, не возбуждившихъ ни чьего сожалѣнія; напротивъ, видимому все были недовольны что я, гость ихъ, подвергся оскорбленію.

Должно непременно полагать, что я былъ предметомъ общаго любопытства. Турки не знали, что думать обо мнѣ: причины, по которымъ человекъ, по собственному желанію крейсруетъ по фена Кара-Денизу (дурному Черному морю), безъ всякой видимой цѣли, кромѣ возможности встрѣтить смерть, была выше ихъ повятія. Это было очень естественно, потому что лѣность есть самая рѣзкая черта ихъ характера. Прогулки мои по палубѣ забавляли ихъ, не менѣе какъ и самого меня, потому что между сотнями людей, только одинъ я употреблялъ въ дѣло свои ноги; но однажды, когда я пошелъ на салингъ, чтобы высмотрѣть Русскій фрегатъ, они прозвали меня дельхи. Вся команда высыпала на палубу посмотрѣть на человека, лѣзавшаго для собственнаго удовольствія. Какъ бы то ни было, дельхи или нѣтъ, но склонность мою къ прогулкамъ они начали стараться обращать въ свою пользу. Когда я выходилъ гулять въ ночное время, офицеры и часовые преспокойно засыпали, иногда даже и рулевой, и управленіе кораблемъ предоставлялось мнѣ.

Единственная обязанность, возложенная на всѣхъ, состояла въ молитвѣ; это выполнялось, можно сказать, ежечасно. Муэззины призывали къ ней три раза въ день: утромъ, въ полдень, и послѣ сумерекъ. Более ревностные, молились еще въ промежуткахъ и выполняли такимъ образомъ предписанныя пять моленій. Какъ только наступаетъ припадокъ набожности, правоверный бросается на колѣни, не думая ни о мстѣ, ни о чѣмъ либо присутствіи, ни о дѣлѣ, которымъ былъ занятъ. Толкнетъ ли его человекъ во время молитвы, упадетъ ли блокъ, разорвется ли парусъ, ему нѣтъ дѣла; какъ эти, забавныя для

меня сцены, повторялись часто во время работъ, то я приписалъ бы ихъ желанію уклониться отъ службы, еслибъ не убѣдился, что никакое занятіе, въ продолженіе двадцати минутъ не можетъ быть утомительнѣе мусульманской молитвы. Она состоитъ изъ семи коленнопреклоненій, изъ которыхъ каждое сопровождается тремя земными поклонами. Пожилые и слабые люди, часто такъ ими утомляются въ жаркое время, что остаются распростертыми на землѣ не имѣя силъ встать; обмороки въ этомъ случаѣ также нередки.

Работы на кораблѣ шли порядочно, но рифы брались самымъ неисправнымъ образомъ, чему виною были болѣе паруса, нежели люди; марсовые урядники должны были спускаться на шкаторины, всякій разъ чтобъ продѣть штыкъ-болтъ, что было очень затруднительно по причинѣ немнѣнія коушей въ люфферахъ. На счетъ бездѣлицъ, я рѣшился не дѣлать замѣчаній, видя что они неприяты, но эта была важная ошибка, поправить которую было очень не трудно; думая придать болѣе силы словамъ моимъ, я сказалъ что бываютъ случаи (при шквалѣ, или когда корабль выйдетъ изъ вѣтра), въ которыхъ и хорошо поставленный парусъ заполаскивается, причемъ человеку, находящемуся на шкаторинѣ, очень легко оборваться. Слова мои были напрасны: доселѣ дѣлалось такъ, за чѣмъ же дѣлать иначе? Причина, убѣдительная, по ихъ мнѣнію, на которую я не могъ придумать достаточнаго возраженія. Рагузи-нецъ лоцманъ, часто улыбавшійся при подобныхъ сценахъ, и знавшій по опыту нелѣпыя предубѣжденія старыхъ Турокъ, сказалъ мнѣ послѣ, что доводъ мой былъ неудачно придуманъ, «человѣкъ упадетъ въ море — да что за бѣда?»

Общія дѣйствія флота не были такъ счастливы какъ дѣйствія отдѣльныхъ судовъ. Въ лавировкѣ мы поворачивали всегда послѣдовательно, почему въ ночное время нѣкоторые суда сходились между собою но, не претерпѣвали важныхъ поврежденій, кромѣ одного случая съ двумя корветами, кото-

рые и были принуждены воротиться въ портъ; появленіе ихъ въ Босфоръ въ жалкомъ состояніи, подало поводъ думать, что весь флотъ былъ взятъ или потопленъ. Частыя повторенія подобныхъ случаевъ вывели наконецъ пашу изъ терпѣнія, и онъ спросилъ у меня совѣта, какъ бы ихъ прекратить. Съ такими офицерами, какіе вообще находились на эскадрѣ, нельзя было поправить этого дѣла, но я предложилъ испытать ночью повороты всѣмъ вдругъ. Это ему понравилось, и онъ позволилъ мнѣ внести этотъ сигналъ въ книгу. Два часа спустя, разумется подумавъ объ этомъ, онъ опять прислалъ за мною и объявилъ, что не можетъ слѣдовать моему плану. Я увѣрилъ его, что это былъ вовсе не мой планъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ объяснить причину. «Потому, отвѣчалъ онъ, что, при поворотѣ вдругъ, флотъ не сохранитъ линіи.» Этого, конечно, я не могъ оспаривать, и дѣло такъ и осталось; съ пашей можно было бы спорить до скончанія міра, и не заставить его отказаться отъ любимой мысли — что вся тайна морской тактики состоитъ въ сохраненіи линіи.

Кромѣ тысячи четырехъ сотъ человекъ команды, паша имѣлъ при себѣ свиту, состоявшую болѣе нежели изъ ста человекъ офицеровъ и прислуги; первые отличались отъ корабельныхъ офицеровъ, и считались выше ихъ. Они занимали каютъ-компанію, убранную только одними коврами, на которыхъ и проводили день и ночь совершенно также какъ и матрозы: даже на случай болѣзни не было ни одной постели. Они постоянно искали моего общества и убѣдили меня въ истинѣ пословицы (вполнѣ относящейся къ Туркамъ): «отъ глаза хозяина жирѣетъ лошадь» и я долженъ отдать справедливость, что во все время пребыванія моего между ними, пользовался постоянно ихъ дружескимъ расположеніемъ. Они любили спрашивать я меня о моемъ отечествѣ. Имя Сиднея Смита, было извѣстно имъ, и произносилось съ уваженіемъ, какъ имя Буюкъ-Адама (великаго человека). Они помнили также Кокрена, но отзывались о немъ не очень выгодно, за его бездѣйствіе, во время

пробыванія въ Греціи *. Они часто спрашивали меня о морскихъ силахъ Англіи, и когда я описывалъ имъ ея величіе, они поднимали вверхъ пальцы недовѣрчивости. Могуществу Англіи на океанѣ, едва вѣрятъ и образованные жители Европейскаго материка, поэтому я не удивлялся, что Османлы приписывали мнѣ общую слабость путешественниковъ — преувеличваніе.

Утромъ на шестой день нашего плаванія, мы зашли въ семидесяти миляхъ отъ берега, къ ужасу нашей команды, опасавшейся, чтобъ непріятель не прошелъ между нами и Босфоромъ; опасенія увеличивались еще болѣе тѣмъ, что не было видно форъ-зейля (фрегата), постоянно державшагося отъ насъ въ разстояніи десяти миль. Не зная хорошо состоянія Русскаго флота, я самъ думалъ то же, и потому совѣтовалъ пашѣ идти въ Сизополь, въ Варну, или даже въ Севастополь, нанесть какой только можно вредъ оставленнымъ тамъ судамъ, и, воротившись, пробиться силою. Первую часть этого замысла можно было бы исполнить въ нѣсколько дней, прежде нежели узнали бы о нашемъ предпріятіи; послѣднее же, сраженіе при Босфорѣ, представляло намъ много выгодъ, потому что наши поврежденные корабли, имѣли бы подъ вѣтромъ портъ, куда, въ случаѣ нужды, можно было спуститься, тогда-какъ Русскимъ поврежденнымъ судамъ, сильное противное теченіе, воспрепятствовало бы идти къ сѣверу, для достиженія своихъ береговъ.

Легкій вѣтеръ задулъ отъ нордъ-оста; впереди показался корветъ, и паша потребовалъ къ себѣ на корабль адмираловъ и капитановъ всей эскадры на совѣщаніе о моемъ предложеніи.

* Я былъ въ Архипелагѣ когда прибылъ Кокренъ, и помню какой страхъ произвело его имя въ Турецкомъ флотѣ, который поспѣшно удался. Чувство это къ нему было такъ велико, что я увѣренъ, еслибъ онъ появился на шкупѣ, капитанъ паша бѣжалъ бы отъ него.

Капитанъ, патронъ и реалъ-бей привѣтствовали своего начальника съ рабскою покорностію, прикладывая помы его одежды къ губамъ и головъ. Онъ пригласилъ ихъ садиться, но не возлѣ себя, а поодаль, и подчивалъ ихъ трубками и кофе. Нуррей-бей, командиръ пятидесяти-пушечнаго фрегата Шерифъ-Резанъ, былъ также въ числѣ пріѣхавшихъ. Будучи казнадаромъ (казначеемъ) паши, онъ не могъ сидѣть въ его присутствіи, но стоялъ впереди его свиты и подавалъ ему трубку.

Нуррей-бей командовалъ лучшимъ фрегатомъ изъ всего флота, несмотря на то, что шесть мѣсяцевъ тому назадъ былъ только султанскимъ пажемъ. Онъ былъ человекъ красивой наружности, кроткаго нрава и обходителенъ; ему было около двадцати осьми лѣтъ; борода его выказывала духъ независимости, въ то время когда всякій сколько пибудь близкій султану, брилъ бороду изъ угожденія его новымъ идеямъ.

Предложеніе мое было отвергнуто. Совѣтъ кончился, и я отправился съ Нурреемъ, къ нему на фрегатъ, обѣдать. Онъ былъ ко мнѣ очень внимателенъ, но распростеръ свою въжливость слишкомъ далеко, заставивъ меня осмотрѣть всѣ углы его фрегата. Должно отдать справедливость, фрегатъ былъ очень чистъ, какъ и всѣ другіе; на Селимперѣ, напр., палубы мылись каждое утро, и такъ-какъ Турки никогда не плюютъ кругомъ себя, то онъ были несравненно чище, чѣмъ вообще суда другихъ націй.

Нуррей очень основательно порицалъ безразсудное обыкновение поручать суда людямъ, вовсе не знакомымъ съ моремъ. «Я умѣю управлять конемъ, говорилъ онъ, владѣю саблею и лукомъ, но, до назначенія меня командиромъ, никогда не бывалъ на суднѣ». Правда, онъ имѣлъ офицеровъ, понимавшихъ морское дѣло, но не могъ избавиться отъ ответственности возложенной на него самаго, ни отъ заботъ, ни отъ безпокойнаго вмѣшательства, общаго всемъ командирамъ судовъ (во всѣхъ службахъ). Какая бы работа не производилась, командиръ Турецкаго корабля, сидитъ на палубѣ и предоставляетъ

распоряжаться старшему офицеру. Если въ то время какъ онъ набиваетъ свою трубку, что нибудь его обезпокоитъ, напр. разорветъ парусъ въ пиквалъ, или въ сраженіи ударить ядро, онъ взбѣсится, воображая, что это произошло отъ оплошности подчиненныхъ; тотчасъ вскакиваетъ, набрасываетъ туфли на ноги, отдаетъ приказанія, которыхъ никто не понимаетъ, схватываетъ рупоръ, и колотитъ имъ старшаго офицера, бѣжитъ на бакъ, повторяетъ ту же операцію надъ боцманомъ, и потомъ съ восклицаніемъ «Машаллахъ», возвращается къ своей трубкѣ.

До сихъ поръ я говорилъ мало о привычкахъ капитана паша, общихъ почти всѣмъ высшимъ Турецкимъ сановникамъ. Онъ велъ жизнь вполне скучную, и не только не умѣлъ читать и писать, но даже не имѣлъ никого, кто бы могъ доставить ему это развлеченіе, ежелибъ онъ и пожелалъ его. Не игралъ въ шахматы, слѣдовательно имѣлъ однимъ развлеченіемъ меньше, чѣмъ его матрозы; не имѣлъ ни одного собесѣдника, въ чемъ не было недостатка ни у кого изъ находящихся на кораблѣ. Между владыкою и его рабами не можетъ быть разговора; послѣдніе должны соглашаться и улыбаться по формѣ. Ноги его, казалось, были созданы для того только, чтобъ быть поджатыми подъ нимъ, а руки, чтобъ перебирать четки. Трубка никогда не выходила изъ зубовъ его, за исключеніемъ времени, въ которое онъ ѣлъ, спалъ, или молился. Офицеры всегда стояли передъ нимъ, скрестивъ на груди руки, и опустивъ глаза внизъ (испытаніе тяжкое, которое долженъ выдерживать всякій Турка, прежде возвышенія) и въ готовности предупредить малѣйшее желаніе съ удивительною точностію. Едва изъяснялъ онъ желаніе встать, его поднимали; когда хотѣлъ пить — подносился къ губамъ его стаканъ; во время прогулки, его поддерживали подъ руки; ежели какая нибудь безразсудная муха вздумала коснуться его чела, нѣсколько опыхалъ гнали дерзновенную; даже когда онъ плевалъ, что съ нимъ по причинѣ одышки случалось нерѣдко, тотчасъ подставлялся платокъ для принятія драгоцѣннаго дара.

При всѣхъ своихъ недостаткахъ, Ахмедъ-Папуджи былъ отъ природы человекъ добрый и не подражалъ своимъ предшественникамъ, которые въ продолженіе послѣднихъ двадцати лѣтъ, славились особенно своимъ звѣрствомъ.

Около полдня онъ отправлялся въ свою кануру за бизань-мачту, и отдыхалъ въ ней нѣсколько часовъ; офицеры, слѣдуя его примѣру, разваливались на палубѣ и прикрывались отъ солнца флагами. При пробужденіи подавался кофе и трубка, потомъ приносилась вода и полная перемяна платья; въ этомъ тѣсномъ ящикѣ, шести футъ длиною, трехъ шириною, и двухъ вышиною, онъ мылся и одѣвался; потомъ садился на шканцахъ наслаждаться вечернею прохладою, всегда удостоивая меня чести сидѣть возлѣ него съ трубкою; наше *l'été-à-tête*, безъ сомнѣнія, было забавнымъ зрѣлищемъ для команды, всегда собиравшейся вокругъ насъ. Хоръ музыки, состоявшій изъ барабановъ и цымбалъ — которыхъ кажется старались набрать какъ можно болѣе — изъ двухъ кларнетистовъ и одной флейты, оглушалъ насъ, ради нашей же потѣхи. Хоръ охотниковъ изъ Фрейшюца, Zitto-Zitto, и Мальбрукъ, вѣчно ими повторяемые, надоели мнѣ наконецъ до-нельзя, и тѣмъ болѣе, что я не только не могъ заткнуть уши, но и долженъ былъ еще аплодировать имъ. Въ одинъ вечеръ, думая что національная музыка будетъ сносите, и вмѣстѣ съ тѣмъ желая угодить пашѣ, я спросилъ его: играютъ ли они Турецкія аріи. «Турецкія аріи! повторилъ онъ съ удивленіемъ; Машаллахъ! что же вы слушали въ продолженіи двухъ часовъ?» Я поклонился ему, и отговорился невѣденіемъ.

Однажды онъ спросилъ меня, не желаю ли я видѣть его солдатъ, о существованіи которыхъ на кораблѣ я и не зналъ. Тотчасъ же показалось шесть чучелъ, предшествуемыхъ флейщикомъ и барабанщикомъ, вооруженныхъ ружьями, и одѣтыхъ въ изношенное платье. Хотя сотни глазъ были устремлены на меня, но я едва удерживался отъ смѣха. Паша пресерьіозно сказалъ имъ, чтобъ они постарались отличиться въ присут-

ствіи судьи военнаго дѣла. Они начали дѣлать ружейные приемы, а шутъ, вооружившись длиннымъ чубукомъ, подражалъ всѣмъ ихъ движеніямъ, при громкомъ смѣхѣ, какъ зрителей, такъ и солдатъ. Я съ жаромъ аплодировалъ, и паша въ восторгъ награждалъ капрала золотою монетою, которую шутъ принялся у него оспаривать, клянясь, что безъ него они заслужили бы немилость.

Главнымъ развлеченіемъ, въ продолженіе каждаго вечера, было присутствіе при играхъ матросовъ, которые по окончаніи музыки, начинали забавляться грубыми шутками, какъ напримеръ: доставаніемъ губами мелкой монеты со дна кадки наполненной водою, причемъ многіе бѣдники захлебывались до полу-смерти безъ всякаго успѣха; или игрою въ медвѣдя и обезьяну, гдѣ оба дѣйствующія лица, за получаемые побои получали піастры; но главною забавою были жмурки. Человѣкъ, съ завязанными глазами, вооруженный палкою, имѣлъ право бить всѣхъ безъ разбора, подвергаясь только непріятности спотыкаться за расprostертыхъ товарищей, или упасть въ люкъ. Свита паша щедро награждалась ударами, и по поспѣшности, съ которою, такъ называемый, слѣпой всегда вторгался въ середину ея, я подозрѣвалъ, что въ повязкѣ нарочно оставалась щель, для удобнѣйшаго вторженія палки въ окружающихъ его превосходительство, что очень потышало его. Также вѣшаніе людей попарно чрезъ гикъ, пока одинъ изъ нихъ падалъ безъ чувствъ, признавая себя побѣжденнымъ — доставляло большое удовольствіе. При всякой подобной сценѣ, палуба оглушалась громкимъ смѣхомъ; паша, забывая величіе своего сана, присоединялся къ смѣющимся, и быстро расчесывая бороду пальцами, бросалъ золотыя монеты побѣдителю.

«А что?» спросилъ онъ у меня однажды вечеромъ, когда глупости эти наскучили мнѣ болѣе обыкновеннаго, «вашъ капитанъ паша забавляется подобнымъ образомъ?» Еслибъ дѣло шло о моей жизни, я и тогда не сталъ бы лѣстить ему; и просто отвѣтилъ что Англіійскій капитанъ-паша всегда ниветъ ка-

кое нибудь другое занятіе. Мертвое молчаніе, и взгляды, выражавшіе удивленіе, последовали за моимъ отвѣтомъ.

Таковы были занятія третьяго лица въ Имперіи, одного изъ сановниковъ, отъ котораго зависѣла судьба Турціи. Если и другіе таковы, подумалъ я, то не завидна ея участь. Свита его во всемъ ему подражала. Ни одинъ изъ нея не былъ тѣмъ, чѣмъ бы долженъ быть, кромѣ Кючукъ-Магомета, одного изъ капитановъ, который искренно сожалѣлъ о недостаткѣ энергій въ своемъ начальникѣ. Между нами завязалась дружба, продолжавшаяся во все время пребыванія моего на Востокъ. Онъ командовалъ кораблемъ при Наваринѣ, и носилъ на себѣ слѣды одиннадцати ранъ, частію полученныхъ тамъ, и частію въ войнѣ съ Греками; въ 1822 году, онъ долго держался съ брикомъ противъ сильнаго огня шести греческихъ судовъ, и, во избѣжаніе плѣна, выбѣжалъ на берегъ въ заливъ Кіэри, недалеко отъ города Занта. Я былъ въ то время въ Зантѣ, на фрегатѣ Серингапатамъ, и хорошо помню это обстоятельство. Жители бросились къ берегу съ намѣреніемъ перерезать Турокъ, но были остановлены отрядомъ Англійскихъ солдатъ, по которымъ также было сдѣлано нѣсколько выстрѣловъ, ранившихъ офицера и убившихъ одного или двухъ человекъ; въ слѣдствіе этого варварскаго поступка, сэръ Т. Мейтлэндъ обезоружилъ всѣхъ жителей острова. Кючукъ-Магометъ былъ помещенъ въ госпиталь, гдѣ, вылежавъ шесть мѣсяцевъ, поправился, и возвратился въ свое отечество, унеся съ собою чувство живѣйшей благодарности къ Англичанамъ, безъ помощи которыхъ, какъ говоритъ онъ самъ, долженъ бы былъ погибнуть. Онъ былъ уроженецъ Трапезондскій, восемнадцать лѣтъ не видалъ своей родины, и во все это время получалъ только *одинъ разъ* извѣстіе о своихъ родственникахъ. Кстати замѣтить что почтовая часть находится въ большомъ пренебреженіи въ Турціи.

Кромѣ его никто изъ офицеровъ не зналъ своего дѣла; нерадивость вахтенныхъ офицеровъ, въ почтовое время, никогда не за-

ботившихся закрывать порты нижняго дека; постоянно тревожила меня, и я напрасно приводилъ тысячу и одинъ примѣръ несчастныхъ послѣдствій такой безпечности. Однажды, проснувшись въ два часа утра, я нашелъ на верху всѣхъ спящими. Мы несли бомъ-брамсоли, реи были обрасоплены кое-какъ; по направленію подвѣтреннаго крамбола шелъ шквалъ. Разбудивъ вахтеннаго офицера, я попросилъ его взглянуть на паруса и на состояніе погоды «Почемъ я знаю, что надо дѣлать?» пробормоталъ онъ, зѣвая и протирая глаза. И точно, какъ бѣдняку было знать то, къ чему его вовсе не готовили? Сердиться было некогда; поспѣшно собравъ въскольکو Франковъ и Грековъ, я началъ брасопить и убирать паруса. Едва успѣли мы кончить, какъ шквалъ налетѣлъ съ яростію, и привелъ флотъ въ большой безпорядокъ. Я подошелъ къ пашѣ, въ безпокойствѣ выльзавшему изъ своей капуры, и сказалъ, что ежели впередъ будутъ также безпечны, то когда нибудь ночью корабль пойдетъ ко дну безъ его вѣдома. Слова мои привели его въ бѣшенство, и онъ приказалъ немедленно бросить за бортъ виновнаго офицера. Его схватили, и чрезъ минуту, сдѣлали бы буквально тѣмъ, чѣмъ онъ никогда не былъ — *морскимъ чело-ловкомъ*; испугавшись такого неожиданнаго результата моей жалобы, я вступился за него, и по моей просьбѣ, господинъ этотъ, нелюбившій меня въ послѣдствіи, избѣжалъ наказанія, хотя, разумѣется, вполне заслуживалъ его, за небрежность, которая могла стоить жизни полутора тысячи чело-вѣкъ.

Нѣсколько дней, проведенныхъ мною на кораблѣ, по достаточности разнообразія, прошли очень пріятно. Русскіе фрегаты были постоянно въ виду, но флотъ не показывался ни разу: почему, я не знаю; этимъ онъ потерялъ блестящій случай вступить въ сраженіе съ Оттоманскимъ флотомъ и разбить его.

Наконецъ утромъ, въ десятый день нашего плаванія, паша уступилъ моимъ просьбамъ, и послалъ въ погоню фрегатъ и

корветъ. Они пошли по направленію къ Сизополю. Мы последовали за ними при связемъ остъ-нордъ-остовомъ вѣтрѣ; чтобы не уйти впередъ отъ дурныхъ ходоконъ, Селимъ-паша неслъ малые паруса. Никакія убѣжденія не могли заставить пашу пуститься въ погоню съ своимъ кораблемъ, который черезъ три часа непременно догналъ бы бѣгущихъ. Мы были въ безпокойствѣ въ ожиданіи дѣла съ непріателемъ. Капитанъ и топчанъ выказывали свою храбрость; я старался воодушевить офицеровъ, унижая храбрость московитовъ, напоминая о наградахъ, которыя даруетъ имъ Падинахъ, и о славѣ, какую они приобретутъ въ глазахъ всего свѣта. Слова мои были напрасны: Османъ питаетъ наслѣдственный страхъ къ Русскимъ; чтожъ касается до Грековъ, то они полагали, что лучшая для нихъ награда была бы не вступать въ сраженіе.

Передъ закатомъ солнца, гонимыя суда подошли къ южной оконечности Бургасскаго залива, а мы были отъ него въ девяти миляхъ. Къ несчастію, въ это время задулъ противный вѣтеръ. Паша приказалъ поворотить и лечь на остъ, продолжая нести малые паруса; онъ объявилъ мнѣ о своемъ желаніи встрѣтить непріателя, который, еслибъ былъ въ силахъ, непреминулъ бы вѣроятно выступить въ ту же ночь; въ противномъ случаѣ, къ утру мы очутились бы довольно далеко на вѣтрѣ, чтобы подойти къ нему съ другаго галса и атаковать его на якорѣ. Потомъ прибавилъ, что во всякомъ случаѣ предоставить мнѣ полное управленіе кораблемъ, на что маленькій капитанъ, находившійся тутъ же, согласился съ благороднымъ самоотверженіемъ.

Въ этотъ вечеръ не было ни музыки, ни игръ; муззыны призывали громче обыкновеннаго, и люди молились несравненно усерднѣе.

Линія наша была разстроена: Реаль-бей упалъ далеко подъ вѣтеръ; въ продолженіе цѣлаго дня онъ былъ непростительно нерадивъ и неслъ малые паруса, отчего мы упустили вѣтеръ, и

потеряли случай взять Русскій корветъ; даже и теперь онъ не ставилъ грота и его продолжало валить подъ ветеръ. Въ этомъ случаѣ, я почти сожалѣлъ, что паша нашъ не походилъ на своего предшественника Иззета-Магомета, обращавшагося съ головами, какъ съ луковницами.

Наступила ночь темная и шквалистая; у насъ на шканцахъ возникъ серьезный вопросъ, должны ли мы по кораблю Реала-бея выстроиться въ линію, или лежать въ дрейфѣ, пока онъ выберется на свое мѣсто; въ исполненіи послѣдняго онъ могъ найти затрудненіе, или стараться избѣжать его. Построеніе могло быть опасно, потому что въ темнотѣ судамъ легко было сойтись. Такъ или иначе, но дѣйствовать признано было необходимымъ, и дюжина голосовъ толковала объ этомъ различно. Шутъ саркастически говорилъ, что ежели мы спустимся, то уже не одинъ корабль послѣ не остановится. Главный буфетчикъ полагалъ, что по причинѣ темноты трудно выполнить какой нибудь маневръ. Поставщикъ табаку изъясняя опасенія, что дождь разстроитъ здоровье его превосходительства, а его превосходительство и то уже былъ промоченъ насквозь, и что еще хуже, взбѣшенъ: онъ бѣгалъ со шкафута на шкафутъ, съ зрительною трубою въ одной рукѣ, и съ рупоромъ въ другой; два офицера поддерживали его шлейфъ. Бѣда тому, кто бы наступилъ ему на ногу: у него легко могли бы вырваться слова: «бросить его за бортъ!» и неосторожный полетѣлъ бы за бортъ непременно. Я никогда не видалъ сцены страннѣе той, которую по временамъ освѣщала молнія у насъ на палубѣ. Въ числѣ дѣйствующихъ лицъ недоставало только одного лица именно повара; но и онъ вскорѣ явился, и, вмѣшавшись въ толпу, смѣло началъ подавать совѣты о томъ, что дѣлать — какъ будто рѣчь шла о блюдахъ. Не имѣя терпѣнія выслушать его до конца, я схватилъ его за плечи, повернулъ и оттолкнулъ въ сторону. Шутъ разсмѣялся во все горло, капитанъ пожалъ мнѣ руку, иные старались скрыть смѣхъ, другіе отговаривались, тогда какъ обиженный громко бранилъ невѣрнаго. Паша

самъ принялся успокоивать его *, я въ это время успѣлъ собраться съ мыслями. Тендеръ былъ отправленъ съ приказаніемъ къ упавшему подѣ вѣтеръ кораблю, и около половины одиннадцатаго, всѣ корабли находились на своихъ мѣстахъ, въ сомкнутой линіи; каждый держалъ огонь; мелкія суда составляли линію подѣ вѣтромъ. Паша все еще оставался на палубѣ, не отнимая глазъ отъ зрительной трубы, и часто принимая фосфорическій всплескъ, или восходящую звезду, за корабельный огонь. Около полуночи шквалы начали усиливаться: онъ сильно встревожился, и просилъ меня обойти палубы и осмотрѣть, все ли въ порядкѣ. Я повиновался. Внизу зрѣлище было великолѣпное. Всѣ три деки были чисты, и ярко освѣщены; всякая вещь была на своемъ мѣстѣ, и около пушекъ съ каменными ядрами сидѣли избранные люди, которымъ я приказалъ беречь свои выстрѣлы, пока не приблизимся на разстояніе двадцати ярдовъ къ непріятелю. Недостатка не было ни въ чемъ, кромѣ храбрости: офицеры и матросы окруживъ меня, просили чтобъ я присовѣтовалъ воротиться. Я отъ роду не видывалъ такого сборища трусовъ; Англичане не усерднѣе просили бы о встрѣчѣ съ непріятелемъ, какъ этотъ народъ о избѣжаніи ея.

Я увѣрилъ пашу въ несомнѣнности успѣха; потомъ, видя что мнѣ дѣлать болѣе нечего, и чувствуя большую усталость, легъ отдохнуть въ его каютѣ. Едва успѣлъ я сомкнуть глаза, какъ шумъ воды вдоль борта разбудилъ меня. Подозрѣвая причину, я выскочилъ на палубу: флотъ летѣлъ на фордевиндѣ по двѣнадцати узловъ. Паша, какъ бы облегченный отъ большой тяжести, сидѣлъ и разговаривалъ съ своими офицерами... Что могъ я сказать? — Разумѣется не то, что думалъ; но въ первый разъ съ начала нашего знакомства, онъ не пригласилъ меня присое-

* Когда отравка составляетъ ремесло, то поваръ по необходимости дѣлается почетною особою.

двинуться къ нему. Я прошелъ мимо. Храбрый маленькій капитанъ былъ тутъ же: увидя меня, онъ вздохнулъ.

Къ утру перебъжали мы все разстояніе до Босфора, и вошли въ него, едва разсмотря сквозь пасмурность маякъ на мысѣ Фаро. Мы быстро прольтели мимо замковъ, расположенныхъ вдоль берега, и чрезъ двадцать минутъ по проходахъ Симплегадъ, бросили якорь въ Буюкдеръ. Будь на нашемъ мѣстѣ Русскій флотъ, онъ не получилъ бы и двадцати выстрѣловъ съ двѣнадцати сильныхъ баттарей, устроенныхъ на протяженіи первыхъ четырехъ миль отъ входа въ проливъ. Корабли наши удивительно вѣрно заняли свои мѣста, бросивъ плехты соответственно мѣстамъ на берегу, гдѣ ихъ дагликсы были врыты въ землю. Дагликсовый канатъ Селимѣра былъ взятъ кругомъ огромнаго чинара, осыняющаго красивую кофейню, въ селеніи Сары-эри, прилежащемъ къ Буюкдере. Сто пушечный корабль привязанный къ дереву!... Этимъ осуществляется идея одного дворянина, спросившаго однажды лорда Ансона — привязываетъ ли онъ свой корабль на ночь къ дереву.

Я немедленно отправился на пароходъ къ капитану Кэлли, гдѣ за хорошимъ англійскимъ завтракомъ мы порядкомъ позабавились надъ оттоманскою тактикою. Передъ прощаньемъ со мною, капитанъ-паша, рассыпаясь въ лестныхъ выраженіяхъ, предложилъ мнѣ, по ихъ обычаю, горсть золота. Я выразилъ удивленіе. Онъ началъ упрашивать меня принять, предоставляя на мой выборъ, что либо изъ оружія или коня. Я отказалъ наотрѣзъ, говоря, что, сопровождая его въ качествѣ друга, не могу принять вознагражденія. Это обидѣло его, но еще болѣе удивило; потому что, по моему мнѣнію, онъ былъ первымъ Туркомъ, когда-либо получавшимъ подобный отказъ. Однако, видя сильное его желаніе угодить мнѣ, я просилъ о освобожденіи, находящихся на кораблѣ, четырехъ Грековъ, уроженцовъ острова Самотраки, взятыхъ въ 1826 году.

Онъ пригласилъ меня сопутствовать ему въ слѣдующій рейсъ. Я принялъ предложеніе, но съ условіемъ, чтобы онъ изгото-

вилъ брандеры, и пошелъ въ Сизополь, или въ какое другое мѣсто, гдѣ бы можно встрѣтиться съ непріятелемъ. Онъ согласился, и дѣйствительно приготовилъ четыре брандера, но флотъ въ продолженіе всей войны не покидалъ Босфора.

Ясно, что еслибъ мѣсто капитана-паши занималъ человекъ энергическій, видъ войны измѣнился бы совершенно: какъ онъ слабъ былъ Оттоманскій флотъ, но во время перваго крейсерства, вовсе неожиданнаго (что доказывается взятіемъ Русскаго фрегата), еслибъ онъ пошелъ въ Сизополь и Варну, то могъ бы легко уничтожить суда, тамъ находившіяся. Русская же армія безъ содѣйствія своего флота не имѣла бы успѣха. Когда мы приходили на видъ Сизополя, тамъ находилось только три линейныхъ корабля и три фрегата, ожидавшихъ атаки съ наступленіемъ утра. Я слышалъ это въ послѣдствіи отъ Русскихъ офицеровъ, никакъ не постигавшихъ причины нашего внезапнаго отступленія: оно удивило ихъ точно также, какъ и появленіе, которое они приписывали нашей увѣренности въ ихъ безсиліи. Конечно, можетъ показаться невѣроятнымъ, что мы, въ продолженіе всей компаніи, не имѣли никакихъ свѣдѣній о силѣ Русскихъ въ Бургасскомъ заливѣ, хотя берега его были во власти Турокъ до перехода за Балканы. Въ дѣйствительности же, капитанъ-паша не желалъ удостовѣриться въ этомъ, чтобы не быть принужденнымъ дѣйствовать наступательно. Появленіе свое въ виду Сизополя онъ выставилъ Султану какъ достославный подвигъ, и хвалился, что загналъ въ порты непріятеля, и остался владыкою Чернаго моря. Увѣнчанный этимъ лавромъ, онъ не желалъ уже ничего болѣе....

Сергей Елагинъ.

ЕЩЕ ОТРЫВОКЪ ИЗЪ ПУТЕШЕСТВІЯ КАПИТАНА РОССА ВЪ
ЮЖНЫЯ ПОЛЯРНЫЯ СТРАНЫ*.

1843 года февраля 1-е. Настало время года, когда нужно было, чтобы суда наши не замерзли среди льдовъ, отказаться отъ дальнѣйшихъ попытокъ пробираться между ними къ югу, въ особенности при настоящихъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ. Какъ только штормъ утихъ, мы направились къ чистой водѣ, указываемой цвѣтомъ неба въ небольшомъ разстояніи къ востоку. Однако жъ мрачная погода и падавшій снѣгъ мѣшали намъ видѣть прогалины, свободныя отъ льда, и мы съ трудомъ добились до чистаго моря черезъ нѣсколько дней. Въ шесть часовъ по полудни, 4-го февраля, въ широтѣ $64^{\circ} 00' S$ и долготѣ $54^{\circ} 00' W$, мы вышли изъ льдовъ, съ которыми такъ безуспѣшно боролись въ продолженіе шести недѣль, и были очень обрадованы, увидѣвъ себя на свободномъ морѣ, взволнованномъ минувшею бурей. До полуночи мы прошли много большихъ отдельныхъ льдинъ, а потомъ только изрѣдка встрѣчали мелкія глыбы.

Февраля 5. Мы хотѣли обойти восточную окраину сплошнаго льда, надѣясь найти свободное море и достигъ еще разъ большій широты на меридіанѣ 40° , по которому Веддель проникъ такъ далеко къ югу; но мрачная погода и свѣжій восточный вѣтеръ не позволяли много выигрывать. Мы продолжали лавировать, при чемъ плавающія глыбы, близъ сплошной массы, всегда во-время остерегали насъ; температура моря была не менѣе вѣрнымъ путеводителемъ.

Въ полдень 6-го февраля мы находились въ широтѣ $63^{\circ} 46' S$, долготѣ $52^{\circ} 37' W$; наклоненіе магнитной стрѣлки было

* См. М. Сб. Т. II. Стр. 528, и Т. IV. Стр. 256, гдѣ напечатаны были отрывки изъ этого же путешествія.

62° 8' S; въ часъ по полудни достали дно на глубинѣ 480 сажень, грунтъ мелкій зеленый песокъ. Птицы попадались того же рода, какой встрѣчается въ близости большихъ ледяныхъ полей. Тюленей видѣли также много: одинъ изъ нихъ, убитый нами, былъ длиною 12 футъ 2 дюйма, и вѣсилъ 1145 англ. фунтовъ (почти 32 пуда).

Лавируя вдоль окраины ледянаго поля къ востоку, и подвигаясь около 30 миль въ сутки, мы находились въ полдень 8-го числа, въ широтѣ 63° 49' S, долготѣ 51° 7' W, гдѣ не достали дна, выпустивъ 1210 сажень лотъ-линя. Температура въ этой глубинѣ была 39°,5; въ глубинѣ 600 сажень—37°,3; въ 450—36°,4; въ 300—35°,5; въ 150—33°,2; въ 100—32°,2; а на поверхности воды 32°; но между поверхностью и 100 саж. глубины, всѣ термометры показали, что они прошли чрезъ слой воды, которой температура равнялась 29°,3. Удельный вѣсъ воды, на глубинѣ 450 сажень, былъ тотъ же, что и на поверхности—1,0274, при температурѣ 33°.

Въ продолженіе слѣдующихъ трехъ дней мы обозрѣли около 160 миль сплошнаго льда, часто входя въ него, такъ далеко какъ могли, но нигдѣ не встрѣчали прогалины, чрезъ которую бы можно было проникнуть къ югу. Въ полдень 11-го находились въ широтѣ 64° 37', долготѣ 45° 39' W.

Февраля 14-го пересѣкли путь Ведделя въ широтѣ 65 13° S, но при какихъ различныхъ обстоятельствахъ! Онъ плылъ по чистому морю, а мы встрѣтили сплошную непроходимую массу льда; а такъ-какъ адмиралъ Дюрвиль не могъ достигнуть даже и 64 градусовъ широты, то должно заключить, что Ведделю необыкновенно благоприятствовало время года, и нельзя не радоваться, что это былъ лихой и отважный морякъ, умѣвшій воспользоваться такимъ обстоятельствомъ.

Продолжая осматривать восточную окраину, мы перешли, 22-го февраля, линію, не имѣющую склоненія магнитной стрѣлки, въ широтѣ 61° 30' S, долготѣ около 22° 30' W, гдѣ наклоненіе магнитной стрѣлки, будучи равно 57° 40', определяетъ

положеніе магнитнаго полюса земли весьма согласно съ прежнимъ опредѣленіемъ. Кругъ равнаго наклоненія, проходящій чрезъ Новую Зеландію, полюсъ котораго находится по срединѣ между этимъ островомъ и нашимъ мѣстомъ, кажется ясно подтверждаетъ мое прежнее предположеніе, что въ южномъ полушаріи — существуетъ только одинъ магнитный полюсъ, и очень не далеко отъ мѣста, вычисленнаго Гауссомъ, но несравненно дальше точки имъ назначенной, къ которой предприсамо было мнѣ направить свои изысканія.

Выпустивъ 750 сажень лотъ-линя, мы не достали дна; температура въ этой глубинѣ была $39^{\circ} 2$, а на поверхности 32° ; теченіе на NO 60° , по 10 миль въ сутки.

Отъ этой точки восточная сторона окраины льда заворачивается къ S; въ полдень 26-го февраля находились въ широтѣ $64^{\circ} 38'$ S, долготѣ 12° W, наклоненіе $60^{\circ} 50'$ S, склоненіе 6° W; вѣтеръ дулъ отъ NO свѣжій съ большою зыбью, при густомъ туманѣ, что заставило насъ держаться далѣе отъ подвѣтреннаго поля.

Въ продолженіе всего слѣдующаго дня, 27 февраля, шелъ такой густой снѣгъ, что нельзя было видѣть далѣе полу-мили; суда наши съ трудомъ держались вмѣстѣ, и въ особенности проходя чрезъ группу большихъ льдинъ не задолго до наступленія ночи. Послѣ того погода иногда, между паденіями снѣга, прояснивалась и даже просвѣчивало между тучами полярное сіяніе, простиравшееся отъ SW до SO.

Съ разсвѣтомъ 28-го февраля мы поставили всѣ паруса, стараясь воспользоваться чистымъ моремъ. Такъ-какъ край поля быстро заворотился къ S, то мы не могли болѣе его видѣть, но полагали что миновали его восточную оконечность. Идя на SO, мы перешли параллель 66° въ долготѣ 7° W, не задолго до полдня, когда вѣтеръ зашелъ къ SO, и мы находились въ 100 миляхъ отъ пути Русскаго мореплавателя Беллинсгаузена, по которому въ январѣ 1820 года, онъ достигнулъ широты $69^{\circ} \frac{1}{2}$ S и 2° W долготы; полагая, что между путями нашими не могло

существовать значительной земли, я считалъ безполезнымъ идти по его слѣдамъ до этой широты, даже если бы то было и возможно, и предпочелъ посвятить оставшееся удобное для плаванія время, изслѣдованію между тѣми меридіанами, по которымъ позволено было намъ проникнуть на нѣсколько градусовъ южнее всѣхъ предшествовавшихъ намъ мореплавателей; и такъ мы повернули оверинтагъ въ 3 ч. по полудни и легли на SW. Вечеромъ и ночью, при мрачной погодѣ, мы видѣли только нѣсколько плавающихъ глыбъ, и несли большіе паруса, что конечно былъ рискъ, оправдываемый развѣ только необходимостію; съ разсвѣтомъ мы не имѣли однакожъ причины жалѣть о своей неосторожности.

Въ третьемъ часу по полудни 1-го марта, прошли полярный кругъ, только тремя днями ранѣе, чѣмъ проходили прежде, возвращаясь послѣ болѣе удачныхъ изслѣдованій. Бросивъ лотъ, и выпустивъ 450 саж. лотъ-линя, мы не достали дна; наблюденія температуры воды не удались, по причинѣ большой зыби. Въ продолженіе дня видѣли нѣсколько китовъ, черныхъ альбатросовъ и голубыхъ петрелей. Между прочимъ замѣтили перемѣну въ цвѣтъ моря, который переходилъ отъ голубаго, общаго океану, къ темно-оливковому.

Въ полдень находились въ широтѣ $67^{\circ}6' S$, долготѣ $9^{\circ} W$; наклоненіе магнитной стрѣлки $62^{\circ} 42' S$, склоненіе $8^{\circ} 12' W$. Вечеръ былъ прекрасный, и при свѣжѣмъ SO-мъ вѣтрѣ мы довольно быстро подвигались къ SW, встрѣчая тамъ и сямъ ледяныя глыбы и разсыянные обломки; звѣзды ярко сіяли на небѣ, и представляли видъ, какого мы давно не видали, бывъ окружены почти непрерывно туманомъ или падающимъ снѣгомъ. Въ самомъ дѣлѣ, въ продолженіе послѣдняго мѣсяца только три дня не было снѣга или густаго тумана.

Утро 2 марта было еще великолѣпнѣе ночи; солнце взошло совершенно ясно, и, несмотря на косвенное направленіе лучей, оживило насъ, не выдавшихъ его около шести недель. Это дѣлало мнѣ давно ожидаемый случай — сдѣлать актинометри-

ческие наблюденія. При помощи коммандора Берда я сдѣлалъ два ряда наблюденій (каждымъ изъ двухъ различныхъ инструментовъ), по которымъ можно опредѣлять съ точностію силу солнечныхъ лучей въ широтѣ наблюденія.

Въ полдень находились въ широтѣ $68^{\circ} 14' S$, долготѣ $12^{\circ} 20' W$; наклоненіе магнитной стрѣлки $63^{\circ} 28' S$, склоненіе $6^{\circ} 3' W$. Прошли много ледяныхъ глыбъ, изъ которыхъ, можно было бы пополнить истощившійся запасъ—воды, но, несмотря на тихій вѣтръ, зыбь была такъ велика, что я не рѣшился спустить шлюпки. Въ 3 часа по полудни, тучи, медленно поднимавшіяся отъ востока, скрыли отъ насъ голубое небо, за исключеніемъ пространства шириною около 20-ти градусовъ, въ которомъ зашло солнце, еще величественнѣе, чѣмъ вышло изъ подъ горизонта. Маловѣтріе продолжалось во весь вечеръ, и замедляло наше плаваніе, въ такое время, когда каждый часъ былъ дорогъ, и только воспоминанія о минувшихъ избавленіяхъ могли предохранить насъ отъ зарождавшагося чувства нетерпѣнія.

Марта 3. Небо покрылось густыми снѣжными облаками особенно въ NO-й части; мы ожидали бурной погоды, но ошиблись. Послѣ легкаго SW вѣтра, который разсѣялъ тучи, сдѣлался мертвый штиль, зыбь улеглась, и мы спустили шлюпки, чтобы бросить лотъ. Такъ-какъ въ другихъ частяхъ Антарктическаго Океана мы доставали дно на глубинѣ меньше 2000 сажень, то, къ сожалѣнію, и теперь приготовили лишь не длиннѣе 4000 сажень, который весь сбѣжалъ со въюшки и не досталъ дна. Температура въ глубинѣ 1050 сажень была $39^{\circ},5$; въ 900 сажень 39° ; въ 750 саж. $39^{\circ},4$; въ 600 саж. $38^{\circ},7$; въ 300 саж. $35, 5$; въ 150 саж. 33° ; а на поверхности $30^{\circ},8$. Удельная тяжесть воды въ 150 и 600 сажень 1,0283 при 38° , а на поверхности 1,0278 при 32° . Теченіе было на SW, по 7 миль въ сутки. Мы находились въ это время въ широтѣ $68^{\circ}, 34' S$ долготѣ, $12^{\circ}, 49' W$. Наклоненіе магнитной стрѣлки $63^{\circ}, 24' S$, а склоненіе $5^{\circ}, 24' W$

Огромная глубина океана освобождала насъ отъ безнокост-
ва встрѣтить неожиданно землю, и давала поводъ заключать,
что мы могли бы найти чистое море далеко къ югу, потому
что Девисъ справедливо замѣтилъ, что «глубокое море не за-
мерзаетъ»; причину этого мы находимъ теперь въ постоян-
номъ восхожденіи теплоты снизу. Но уже наступило то время,
въ которое, какъ прежніе опыты заставляютъ насъ полагать,
наибольшія южныя широты недостижимы для человѣка. Въ
4 ч. 30 м. по полудни задулъ легкій вѣтерокъ отъ NW, и за-
свѣжелъ къ полуночи; мы несли всѣ паруса, и лежали на SW;
небо было затянуто тучами, но на разсвѣтъ мы могли видѣть
вокругъ себя на разстояніи пяти или шести миль.

Мѣ полдень 4 марта находились въ широтѣ $69^{\circ} 27'$ S, дол-
готѣ $14^{\circ} 29'$ W; наклоненіе магнитной стрѣлки было $64^{\circ} 5'$ S.
По полудни стало ясно; солнце выглянуло изъ за тучъ, что
дало намъ возможность сдѣлать наблюденія для опредѣленія
склоненія компаса, весьма важныя въ томъ отношеніи, что
онѣ послужили намъ къ опредѣленію далѣе къ югу, линіи,
на которой магнитная стрѣлка не имѣетъ склоненія.

Въ 6 часовъ по полудни прошли наибольшую широту, до
которой доходилъ Беллинсгаузенъ, около середины между пу-
темъ его и Ведделя; а въ 9 часовъ по полудни прошли па-
раллель широты 70° . Снѣгъ сталъ выпадать теперь часто, и
много попадалось ледяныхъ глыбъ; видѣли много бѣлыхъ пе-
трелей, которые служили признакомъ близости сплошняго льда.
Но такъ какъ ночь была ясная и море спокойно, то мы и
продолжали свой курсъ подъ всѣми парусами.

Марта 5 утромъ, шелъ постоянно снѣгъ, погода была мрач-
ная; въ 8 ч. 30 м. по полуночи, идучи подъ всѣми лиселями,
увидѣли ледяное поле между румбами SWIS и WNW. Тот-
часъ уменьшили парусовъ и перемѣнили курсъ; сначала легли
на S, а потомъ на SO, огибая окраину поля. Въ полдень на-
ходились въ широтѣ $71^{\circ} 10'$ S, долготѣ $15^{\circ} 47'$ W; въ это
время мы проходили между многими плавающими глыбами, от-

дальше отъ поля, которое теперь простиралось отъ О через S, до WNW, такъ что мы не могли идти далѣе на югъ, не пройдя чрезъ это поле, по прогалинѣ ясно видѣнной съ салинга. Мы прошли по ней, сколько позволяло благоразуміе, но въ 4 часа по полудни, пройдя около двадцати семи миль, встрѣтили непроходимый ледъ, который заставилъ насъ привести къ вѣтру; теперь нужно было вылавировать изъ прогалины въ море, а это было не легко, при скрипчавшемъ и совершенно противномъ вѣтрѣ. Когда мы находились въ наибольшей широтѣ $71^{\circ} 30' S$ и долготѣ $14^{\circ} 51' W$, бросили за бортъ боченокъ съ запиской, подписанной мною и офицерами, въ которой было изложено настоящее наше положеніе.

Быстро падавшій барометръ предвѣщалъ приближеніе шторма. Имѣя подъ вѣтромъ сплошную массу льда, мы должны были нести весь паруса, чтобы выйти въ открытое море, какъ можно скорѣе. Такъ-какъ позднее время года не позволило бы намъ подробно осмотрѣть всю окраину сплошнаго льда, то я сдѣлалъ сигналъ Террору о своемъ намѣреніи плыть къ мысу Доброй Надежды. Къ вечеру мы вышли въ чистое море; въ это время шелъ постоянный густой снѣгъ, при свѣжѣмъ вѣтрѣ съ сильными инквалами; но не смотря на страшный рискъ, мы принуждены были нести большіе паруса въ продолженіе всей ночи, лавируя между ледяными горами; при всемъ томъ мы едва удержали свое мѣсто, потому что съ разсвѣтомъ 6 марта увидѣли, сквозь мрачность и густой снѣгъ, подъ вѣтромъ, въ четверти мили отъ насъ, ледяное поле, представлявшее рядъ пѣнистыхъ буруновъ.

Мы тотчасъ повернули черезъ фюлдевиндъ, и легли къ О. Вѣтеръ свѣжѣлъ, и разводилъ большое волненіе; мы старались отлавироваться, имѣя марсели въ три рифа и зарифленные нижніе паруса; но къ вечеру опять открылись горы впереди и подъ вѣтромъ: это убѣдило насъ, что мы были почти совершенно окружены льдомъ (were completely embayed). Къ счастью штормъ не съ всю эту ледяную массу почти съ такою же

скоростию, съ какою насъ дрейфовало на югъ, мы повернули черезъ «ордевиндъ», и легли на О, поставивъ всѣ возможные паруса; мачты наши, хотя подкрѣпленные добавочными помочами, шатались при всякомъ ударѣ волны, а брызги, обмерзавшія на такелажъ и палубу, затрудняли работы; сверхъ того чрезвычайная темнота ночи заставляла насъ безпрестанно опасаться столкновенія съ плавающими глыбами, чего избѣжать иногда было невозможно. Мнѣ не нужно говорить, что это была очень тревожная ночь для насъ всѣхъ; необходимыя, въ этомъ случаѣ, хладнокровіе и спокойствіе могли произойти отъ твердаго убѣжденія въ попеченіи и покровительствѣ Всемогущаго Творца, который сохранилъ насъ при одинаково гибельныхъ обстоятельствахъ.

Марта 7. Хотя въ продолженіе этой странной ночи и всего слѣдующаго дня мы не могли замѣтить ни малѣйшаго уменьшенія силы вѣтра, но намъ благопріятствовала небольшая перемена въ его направленіи: онъ отошелъ нѣсколько къ О; когда стемнѣло и мы готовились провести другую тревожную ночь, вѣтеръ вдругъ стихъ и къ полночи превратился въ маловѣтріе отъ запада.

Марта 8. Въ продолженіе шести часовъ былъ интиль, послѣ котораго заревѣлъ опять сѣверо-восточный вѣтеръ съ прежней яростию. Наблюденія наши показали, что мы довольно выиграли на вѣтеръ, и миновали опасность близости ледяныхъ горъ. — Въ полдень находились въ широтѣ $70^{\circ} 28' S$, долготѣ $17^{\circ} 21' W$; наклоненіе магнитной стрѣлки $65^{\circ} 1' S$, склоненіе $0^{\circ} 16' W$.

Главная забота наша состояла теперь въ томъ, чтобы избѣжать ледяныхъ глыбъ, съ которыми, какъ и въ минувшую бурю, мы неоднократно сходились весьма близко. Однажды буря, ударившійся въ отвѣсную стѣну близкой къ намъ глыбы, обрушился на палубу.

Не нахожу словъ для изъясненія благодарности за отличныя распоряженія, и дѣйствія капитана Крозіера и его офицеровъ, и истинно морское искусство, съ которымъ Терроръ держался

во время этихъ жестокихъ бурь ; отдаю также полную справедливость бдительности, дѣятельности и присутствію духа комендора Берда и прочихъ моихъ сослуживцевъ....

В. З.

=

НѢСКОЛЬКО ЗАМѢЧАНІЙ ОБЪ ОСТРОВѢ МАДЕРѢ И ФУНЧАЛЬСКОМЪ РЕЙДѢ.

На южномъ берегу острова Мадеры расположенъ амфитеатромъ городъ Фунчалъ (Funchal, шир. $32^{\circ} 38' N$ и долг. $16^{\circ} 55' W$ отъ Гринича, склон. компаса $24^{\circ} W$), передъ нимъ лежитъ *Фунчалскій рейдъ*, который по открытому своему положенію, не представляетъ хорошей якорной стоянки. Для стоянія на немъ мореплавателю должно имѣть нѣкоторыя свѣденія, чтобы заблаговременно, хотя приблизительно, предугадывать наступленіе крикаго вѣтра.

Четырехкратныя мои пребыванія на Мадерѣ, въ продолженіе которыхъ — 19 дней, стоя на якорѣ на рейдѣ, и около 26 дней крейсера у онаго — я имѣлъ случай частію самъ, а частію отъ тамошнихъ жителей, собрать о немъ нѣкоторыя свѣденія, которыя и излагаю :

Идучи на Мадеру отъ NO, не мѣшасть первоначально придти на видъ острова Перте-Санто, открывающагося въ ясную погоду за 40 и даже за 50 миль, тремя небольшими горками; потомъ соображаясь съ силою и направленіемъ дующаго вѣтра, располагать свои курсы, или между Мадерою и островами Дезертосъ, или оставляя послѣднія въ правѣ, идти на рейдъ съ южной стороны острова.

Если вѣтеръ не тихъ, но дуетъ ровно и изъ NO четверти, то проходомъ между Мадерою и Дезертами идти можно, и въ этомъ случаѣ должно придерживаться ближе къ мысу Бразень-

Гедъ (*Brazen-head*, или *Garajao*) т. е. къ восточной части Фунчалскаго рейда, дабы, потерявъ морской вѣтеръ, можно было дойти до рейда съ вѣтромъ дующимъ съ берега; если же вѣтеръ тихъ, или дуетъ не изъ NO четверти, то, чтобы не заштилеть или не лавировать въ семь проходовъ, лучше взять курсъ кругомъ Дезертовъ, которыя обогнувъ, идти на рейдъ. Подходя къ нему ближе, должно обратить особенное вниманіе на направленіе стоящихъ тамъ судовъ, и смотря куда онѣ обращены, располагать курсами такъ, чтобы войдя въ штилевую полосу, можно было съ береговымъ вѣтромъ, дующимъ въ этой полосѣ, дойти до якорнаго мѣста. Если суда стоятъ на W, то должно придерживаться къ мысу Понта-де-Круцъ, т. е. западной оконечности рейда; если же онѣ обращены на O, то держаться ближе къ Бразенъ-Геду. Приглубый берегъ и высота острова Мадеры, которая доходитъ до 6056 футовъ, (*Pico Ruivo*), очень обманываютъ непривыкшія глазу и много скраываютъ разстояніе до берега, по этому, чтобы не отдать якоря въ океанъ, должно, подходя къ якорному мѣсту, чаще бросать лотъ, и придя на глубину 35 или 30 сажень, становиться на якорь; мелкія же военныя и купеческія суда, а равно и пароходы, могутъ становиться и въ срединѣ губы.

Въ Англійскихъ лоціяхъ есть много пеленговъ для положенія якоря; но фрегатъ нашъ три раза становился на якорь, пройдя створъ мысовъ Понта-де-Круцъ и Бразенъ-Гедъ, и имѣя крѣпость въ городѣ немного растворенную къ осту отъ крѣпости Лео-Роккъ (*Lheo-Rock*), въ 400 саж. отъ послѣдней, грунтъ илъ; мѣсто это, по словамъ тамошняго капитана надъ портомъ, есть лучшее на рейдѣ. Постоянный приливъ и отливъ, а съ ними вмѣстѣ и переменяющееся теченіе, неправильно и тихо дующій вѣтеръ, и частые штили, суть причины, по которымъ нельзя, съ помощью стакселей или другихъ парусовъ, держать всегда чисто становой якорь, по этому и должно чаще поднимать его и осматривать. Если же судно располагаетъ простоять на рейдѣ нѣсколько дней, то лучше взять съ обѣихъ

сторонѣ кормы по одному кабельтову и закрѣпить ихъ за цѣпь брошеннаго якоря. Эта предосторожность, когда при засвѣжѣшемъ вѣтрѣ, станеть дрейфовать, позволить тотчасъ, расклевпавъ цѣпь, вступить подъ паруса; причемъ кабельтовы помогутъ заворотить судно на желаемый галсъ, а буйки, привязанные къ кабельтовымъ, послужатъ хорошими указателями оставленнаго якоря. Вообще, если станеть дрейфовать, то лучше, выпустя канатъ, вступить подъ паруса, нежели бросать другой якорь, собственно потому, что когда стихнетъ, то легче и скорѣе можно поднять выпущенный канатъ, чѣмъ поднимать два якоря, съ большимъ количествомъ канатовъ, которые отъ неправильнаго теченія очень легко и скоро могутъ перепутаться.

Фунчальскій рейдъ, начиная отъ W чрезъ S, и до SSO совершенно открытъ, а потому стоя на немъ, и въ особенности въ продолженіе зимнихъ мѣсяцевъ, т. е. съ ноября до апрѣля, надобно быть осторожнымъ, и обращать должное вниманіе на барометръ, погоду, вѣтеръ, волненіе и проч., однимъ словомъ на всѣ признаки, по которымъ бы можно было, хотя приблизительно, узнать силу начинающагося вѣтра. Вотъ нѣсколько замѣчаній: если находящееся за штилевою полосою волненіе, небольшая на рейдѣ зыбь, и притомъ теченіе идуть отъ оста, то въ морѣ, вѣтеръ дуетъ между N и NO; если же, при этихъ обстоятельствахъ, штилевая полоса занимаетъ небольшое пространство, то это означаетъ, что вѣтеръ между NO и O. Когда же волненіе за штилевою полосою, также небольшая зыбь и теченіе слѣдуютъ отъ W, то въ морѣ дуетъ вѣтеръ изъ NW четверти. Очень часто случается, что N вѣтеръ, отражаясь отъ горъ острова, производитъ на рейдѣ или штиль или легкій SW вѣтеръ, который и не есть морской или повсемѣстный; но не смотря на это, если онъ только станеть свѣжѣть, то лучше, не надѣясь на чистоту якоря, сняться съ него. Признаки же настоящаго ZW или W вѣтра суть слѣдующіе: барометръ начинаетъ падать (при чемъ должно смотреть не на самое паденіе,

но на скорость онаго, ибо въ тѣхъ широтахъ часто бываетъ, что барометръ стоитъ и не высоко, а погода хорошая); горизонтъ въ SW-й четверти дѣлается мрачнымъ; за-долго до наступающаго вѣтра начинается сильный береговой прибой; идетъ большая, по направленію будущаго вѣтра, зыбь; вершины Мадерскихъ пиковъ отъ тумана очищаются. При этихъ признакахъ тотчасъ должно сниматься, и уходить за Мадеру или Дезерты, за которыми отъ этихъ вѣтровъ хорошо можно держаться подъ парусами. Для предостереженія стоящихъ на рейдѣ судовъ, при наступающихъ крѣпкихъ западныхъ вѣтрахъ, на крѣпости Лео-Роккъ поднимается, при пушечномъ выстрѣлѣ, слѣдующій сигналъ: флагъ въ три продольныя полосы — красная, бѣлая и красная—въ средней или бѣлой полосѣ красный кругъ по срединѣ; подъ флагомъ черный шаръ. Сигналъ этотъ означаетъ чтобы суда тотчасъ снимались и уходили въ море; онъ дѣлается часовъ за 12, и никакъ не менѣе какъ за 6 до наступающей бури. При ясной погодѣ, если вершины пиковъ находятся въ туманѣ, Дезерты открыты, и на рейдѣ штиль, то это признакъ, что въ морѣ тихій N вѣтеръ; закрытые туманомъ острова Дезерты и шумъ въ горахъ Мадеры, суть признаки свѣжаго N, NO или NW вѣтра, дующаго въ морѣ.

Уходя съ рейда, лучше сниматься вечеромъ, для того чтобы пользоваться вѣтромъ съ берега, но выходя изъ береговаго вѣтра т. е. изъ пространства, закрытаго островомъ, должно быть очень осторожнымъ и всегда готовымъ встрѣтить съ которойнибудь стороны довольно свѣжій вѣтеръ; а потому заблаговременно должно убрать всѣ верхніе паруса. Да и вообще, лавируя на рейдѣ, и подходя ближе къ нему, надобно быть очень внимательнымъ и всегда готовымъ встрѣтить съ подвѣтра — вѣтеръ, который въ силѣ своей измѣняется такъ, что въ продолженіе вахты заставляетъ раза два брать и отдавать рифы, а потому и должно стараться, во время лавировки на рейдѣ, находиться по возможности на срединѣ Фунчалской долины, изъ которой вѣтеръ дуетъ правильно и болѣе ровно.

8
8, nota
2

8
8, nota
8, nota.

8
8, nota
8, nota.

8
8, nota
8, nota.

Суда, идущія изъ Европы къ W и имѣющія надобность въ провизии и другихъ припасахъ, могутъ, зайдя на Мадеру, получить воду, хлѣбъ, вино, домашнихъ птицъ, зелень, плоды и проч., и все это добраго качества и по сходнымъ цѣнамъ.

Мадера принадлежитъ Португаліи, а лучшіе дома въ городѣ, дачи, сады и виноградники за городомъ принадлежатъ Англичанамъ. Не говоря о брекватерѣ, подобномъ Плимутскому, который стоитъ весьма дорого, и который можетъ-быть не возможно построить въ Фунчалѣ, надобно только удивляться, отъ чего до сихъ поръ не положить на рейдѣ нѣсколько бриделей, стоя у которыхъ, не было бы надобности беспокоиться о чистотѣ якоря, и не такъ скоро могло бы подрейфовать; при наступающемъ вѣтрѣ, скоро можно сняться, не подтягивая 60 или 70 сажень канату, что при океанской зыби бываетъ не очень легко и скоро. Всѣ эти удобства вѣроятно заставили бы всякаго капитана судна, становиться на бридель, платя за это условленную пошлину, которая очень скоро покрыла бы всѣ издержки, употребленныя на сдѣланіе и постановку такихъ бриделей, ибо число стоящихъ на рейдѣ судовъ бываетъ до 25 и въ мое пребываніе не было менѣ семи.

А. Е.

=

ФРЕГАТЪ ПАЛЛАДА И АНГЛІЙСКАЯ ЭСКАДРА ВЪ РѢКѢ ТАГО, 1849—1850 ГОДА.

Фрегатъ *Паллада*, въ продолженіе годичнаго своего плаванія за границу въ 1849 и 1850 годахъ, довольно часто заходилъ въ Лиссабонъ, гдѣ почти всегда и даже постоянно находилась Англійская практическая эскадра, подъ командою commodora Мартина. (Эскадра эта состояла большею частію изъ новыхъ фрега-

товъ большихъ ранговъ, судовъ съ винтами и большихъ пароходовъ, однимъ словомъ судовъ лучшихъ и образцовыхъ. Въ одно изъ пребываній фрегата Паллада, въ продолженіе трехъ зимнихъ мѣсяцевъ, въ Лиссабонъ, съ нимъ вмѣстѣ тогда стояла и Англійская эскадра, состоявшая изъ слѣдующихъ судовъ: 92 пушечный корабль *Prince-Regent*, коммодоръ Мартинъ (Martin); 60 пуш. корабль съ винтомъ *La Hogue*, капитанъ Дугаль (Mc. Dougall); 52 пуш. фрегатъ *Indefatigable*, кап. Смартъ (Smart); 52 пуш. фрегатъ *Leander*, кап. Декресъ (*Dacres*); 46 пуш. фрегатъ съ винтомъ *Arrogant*, кап. Фитсрой (Fitz-Roy); 42 пуш. фрегатъ *Thetis*, кап. Кондрингтонъ (Condington); 18 пуш. корветъ съ голою бизань-мачтою и винтомъ *Encounter*, кап. Гордонъ (Gordon); 20 пуш. въ 800 силъ пароходъ *Terrible*, кап. Гопъ (Hope); 8 пуш. въ 450 силъ пароходъ *Scourge*, кап. Лордъ Керръ (Lord Kerr); и 6 пуш. транспортъ съ винтомъ *Conflict*, кап. Дрекъ (Drake).

Эскадръ этой, для практическаго плаванія, а фрегату нашему для слѣдованія къ острову Мадеръ, нужно было, въ концѣ января нынѣшняго года, оставить Лиссабонъ; но противныя вѣтры задержали насъ въ рѣкъ Таго до 4-го февраля. Въ этотъ день съ утра задулъ легкій попутный вѣтръ и мы всѣ снялись съ фертоинга, но противное теченіе не позволило тотчасъ вступить подъ паруса. Во всякомъ случаѣ намъ приходилось сняться вмѣстѣ съ судами Англійской эскадры, причемъ представлялась возможность, хотя приблизительно, сравнить съ ними свой ходъ; я говорю приблизительно собственно потому, что когда мы снялись съ якоря, то едва дуvinый попутный вѣтеръ, теченіе рѣки, потомъ переменна онаго отъ начавшагося прилива, который былъ болѣе чувствителенъ для фрегата нашего, бывшаго тогда впереди всѣхъ—все это вмѣстѣ, не даетъ мнѣ права назвать это настоящимъ состязаніемъ; но судя по обстоятельствамъ, которыя всѣмъ намъ равно благопріятствовали, я, какъ свидѣтель, постараюсь только передать все это въ подробности, оставляя на произволъ каждаго судить о преимуще-

ство или недостатокъ хода фрегата *Паллада*. Но имѣвъ честь командовать, въ продолженіе 13 мѣсяцевъ вахтою на этомъ фрегатѣ, и зная хорошо всѣ его качества и отличный ходъ, я останусь навсегда увѣреннымъ, что еслибъ, во время этого испытанія, вѣтръ былъ бы посвѣжѣе, и курсъ фрегата заключался бы между $5\frac{1}{2}$ и 13-ю румбами отъ вѣтра, то навѣрное *Паллада* оставила бы далеко назадъ всѣ бывшія тогда съ нимъ суда.

Фиг. 1-я изображаетъ всѣ суда по снятіи съ фертинга 4-го февраля въ $10\frac{1}{2}$ часовъ утра. *Паллада* на дагликѣ, глубина 12 саж., канату 20 саж.; вѣтеръ самый тихій отъ OS; теченіе попутное, скорость его 2 узла. Пароходъ *Скордъжъ* и транспортъ *Конфликтъ* наканунѣ этого дня ушли, первый въ Мальту, а второй въ Англію. По болѣзни капитана Фитсроя мѣсто его на фрегатѣ *Аррогантъ* занялъ капитанъ Гордонъ, а на корветѣ *Энкоунтеръ* остался за командира старшій лейтенантъ.

Въ исходѣ 14 часа, по сигналу, ближайшій къ устью рѣки пароходъ *Террибль*, сталъ сниматься съ якоря подъ парусами; вслѣдъ за нимъ, послѣдовательно и скоро одно за другимъ, снимались слѣдующія суда: Пр. Риджентъ; Леандръ, Индефтигэбль, Энкоунтеръ, Аррогантъ, *Паллада*, Ла-Гогъ и Тетисъ. Последнія два ехали почти въ одинъ моментъ. Въ половинѣ 12-го часа, суда находились въ слѣдующемъ положеніи (фиг. 2-я): Пр. Риджентъ и Леандръ, подъ марсеями; Индефтигэбль, Энкоунтеръ, Аррогантъ, Ла-Гогъ, Тетисъ и Террибль подъ всеми парусами и лисеями съ обѣихъ сторонъ—у первыхъ двухъ унтеръ-лиселей и фока не было. *Паллада* имѣла всѣ лисеи съ лѣвой, и фокъ, курсъ W, теченіе слабѣе, ходу 4 узла.

Изъ 3-й фигуры видно, что эскадра находилась въ томъ же положеніи, какъ и прежде, но *Паллада* обошла *Аррогантъ* и стала равняться съ *Энкоунтеромъ*. Вѣтеръ и курсъ были тѣ же, теченія не было, ходу 3 узла, время четверть перваго часа.

★

Около 20 минутъ перваго часа, *Пр. Риджентъ* и *Леандръ* поставили всѣ паруса, лисели съ лѣвой, и фокъ. *Паллада*, *Тетисъ* и *Индефэтигэбль* поставили полъ-грота, а послѣдній убралъ лисели съ правой; *Террибль*, остался подъ брамсеями, а прочія суда подъ тѣми парусами, какія имѣли прежде. Въ половинѣ перваго часа, пройдя крѣпость Белемъ, перемѣнили курсъ на $1\frac{1}{2}$ румба въ лѣво; будучи тогда изъ передовыхъ и находясь на срединѣ рѣки, мы ранѣе прочихъ встрѣтили противное теченіе, почему и оставались долго въ одномъ положеніи; тогда—какъ заднія суда, до которыхъ не дошелъ еще начинавшійся приливъ, стали съ нами сближаться. Обстоятельство это въ особенности очень помогло фрегатъ *Тетисъ*, который, будучи у насъ назади и влѣвъ, не могъ подвергаться всему дѣйствію противнаго теченія, ибо былъ закрытъ косою маяка Бужію. Слѣдовательно фр. *Тетисъ* догналъ насъ и, поровнявшись, убралъ лисели, бомъ-брамсели и спустил шлюпку, чтобъ поймать упавшія съ корабля *Принцъ Риджентъ* двѣ служительскія койки. Фигура 4-я изображаетъ это положеніе, въ которомъ видно, что *Паллада* догнала и *Индефэтигэбль*; время половина 2-го часа, теченіе противное, ходу $2\frac{1}{2}$ узла. Фрегатъ *Тетисъ* считается въ англійскомъ флотѣ однимъ изъ лучшимъ ходоковъ, а потому и неудивительно, что онъ догналъ фрегатъ *Палладу*; но сомнѣваясь кажется, въ преимуществъ своего хода, и не желая помрачить славу свою, онъ поспѣшилъ воспользоваться удобнымъ случаемъ остановится для поимки коекъ.

Изъ фиг. 5-й видно, что *Паллада* впереди *Индефэтигэбля* и много обошла *Пр. Риджентъ* и *Леандръ*; суда имѣли тѣ же паруса, *Тетисъ* подъ брамсеями; суда съ машинами стали готовить пары; время $\frac{3}{4}$ 4-го часа, теченіе противное, ходу $1\frac{1}{2}$ узла. Спустя не много совершенно заштилело, дунулъ на моментъ легкій противной вѣтерокъ, обстенилъ всѣ паруса, и суда потеряли ходъ, почему мы и стали на якорь. Въ началѣ 5-го часа корабль *Ла-Гогъ*, взявъ на буксиръ корабль

Принцъ Риджентъ, корветъ *Энкоунтеръ* — фрегатъ *Тетисъ*, пароходъ *Террибль* — фрегатъ *Индефэтигэбль*, и фрегатъ *Аррогантъ* — фрегатъ *Леандръ*, и всѣ вмѣстѣ ушли въ море; часа черезъ три послѣ этого, мы, получивъ попутный вѣтеръ, отправились къ острову Мадеръ.

По приходѣ нашемъ обратно въ Лиссабонъ, застали тамъ опять Англійскую эскадру, которая, во время пребыванія нашего на Мадеръ, занималась въ морѣ практическими упражненіями, въ числѣ которыхъ было и сравненіе хода сихъ судовъ; оказалось, что *Леандръ* имѣетъ преимущество въ этомъ предъ фрегатомъ *Тетисъ*, слѣдовательно фрегатъ Паллада имѣетъ рѣшительное преимущество въ ходѣ предъ прочими Англійскими судами, бывшими 4-го февраля вмѣстѣ. Очень жаль, что тихій вѣтеръ не позволилъ фрегату Палладѣ показать свой превосходный ходъ, который—съ марселями въ одинъ рифъ, фокомъ и гротомъ, въ ровный вѣтеръ безъ волненія, при курсѣ $6\frac{1}{2}$ румбовъ отъ вѣтра—бываетъ 11 узловъ. Въ доказательство этого приглашаю читателя посмотреть въ иланечный журналъ «14 Октября 1849 года, 11 часовъ по полудни» и къ этому прибавлю еще, что ходъ тамъ означенный, показавали два лага, бросаемые три раза; и что 8 и 9 узловъ въ бейдевиндѣ, безъ волненія, есть всегдашній ходъ фрегата. — Въ апрѣль мѣсяцъ сего года, къ судамъ Англійской эскадры присоединились еще два, вновь выстроенные 52 пушечные фрегаты *Фазтонъ*, капитанъ Элліотъ (Elliot) и *Аретуза*, капитанъ Саймонсъ (Symonds); первый изъ сихъ фрегатовъ построенъ по чертежу Г. Вайта (White), извѣстнаго въ Англіи строителя яхтъ, а второй по чертежу Г. Саймонса, отца теперешняго командира. Фрегатъ *Аретуза* примѣчателенъ тѣмъ, что, будучи выстроенъ изъ тяжелаго американскаго дуба и имѣя особенныя подводныя линіи, не имѣетъ надобности въ балластѣ. Фрегаты эти, имѣя большую длину, удивительно какъ красивы и хорошо сидятъ на водѣ; сверхъ-того въ маѣ мѣсяцѣ ходъ этихъ судовъ сравненъ съ прочими судами эскадры,

и оказалось, что они, при всѣхъ курсахъ, ходятъ лучше прочихъ, и фрегатъ *Фаэтонъ*, въ теченіи шести-часовой лавировки, уходитъ на горизонтъ отъ прочихъ судовъ; слѣдовательно онъ держитъ круче полъ-румбомъ, и идетъ однимъ узломъ болѣе; теперь фрегатъ этотъ считается лучшимъ ходякомъ въ англійской эскадрѣ.

Въ продолженіе кампаніи, мы постоянно почти находились съ вышеозначенными судами, а потому и считаю не лишнимъ упомянуть о нѣкоторыхъ изъ нихъ въ особенности, и о всѣхъ вообще въ-кратцѣ.

60 пушечный корабль *Ла-Гогъ* построенъ въ 1807 году и былъ 74 пушечнаго ранга; но, по постановленіи на него машины, число орудій уменьшено, а калибръ увеличенъ*; залпъ этого корабля почти равняется залпу 84 пушечнаго корабля. Для скораго сообщенія съ крѣпость-камерой, сдѣланъ въ нижней палубѣ очень простой но хорошо придуманный телеграфъ; во время боя, батареи освѣщаются потайными фонарями. Команды на корабль 500 человекъ; длина его 208 футовъ, ширина 52 футовъ; машина работы Г. Сиварда въ 450 силъ, вѣсъ ее 300 тоннъ; при полномъ ходѣ, винтъ дѣлаетъ 49 оборотовъ. Угля можетъ взять 200 тоннъ, которыхъ достаточно на 8 дней полного, или 12 дней половиннаго хода корабля. Машина очень сложна и много занимаетъ мѣста, почему провизіи и воды корабль можетъ взять только на два мѣсяца, и въ самомъ крайнемъ случаѣ не болѣе какъ на три мѣсяца. Одинъ котелъ машины трубчатый, а другой обыкновенный, пары можно приготовить въ 1½ часъ и никакъ не менѣе 35 минутъ, рискуя въ этомъ послѣднемъ случаѣ испортить машину. Вооруженіе гротъ мачты проволочное; мачта доходитъ только до кубрика, гдѣ и поставлена на четырехъ желѣзныхъ пиллерсахъ. Запасный желѣзный румпель особеннаго устройства, постоянно на мѣстѣ.

* Объ артиллеріи корабля *Ла-Гогъ* см. М. Сб. Т. II, стр. 760.

52 пуш. фрегатъ *Индефэтигэбл* построенъ въ Плимутъ въ 1848 году, имѣетъ 500 человѣкъ команды, и огромную артиллерію. На верхней палубѣ у него 22 пушки 32 фунтоваго калибра; въ баттарейной палубѣ 28 орудій 68 фунтоваго калибра, длиною 9 футъ, а въ діаметръ 8 дюймовъ; ядра со внутреннею пустотою, всѣхъ ихъ 58 фунтовъ. Длина фрегата 221 футъ, ширина 51 футъ. Водоизмѣщеніе 2046 тоновъ, полный грузъ 264,3 тона; баласту 80 тоновъ. Всѣхъ орудій нижней баттарей 91 тонъ, всѣхъ станинъ 12 тоновъ, следовательно всѣхъ всей артиллеріи нижней баттарей 103 тона или 6180 пудовъ. По срединѣ фрегата, въ баттарейной палубѣ, на бимсѣ повышенъ особеннаго устройства инструментъ, который, въ извѣстный промежутокъ времени, показываетъ число боковыхъ размаховъ фрегата; повѣсивъ сей инструментъ по килю фрегата, онъ покажетъ число и килевыхъ размаховъ. Огромныя размѣренія этого фрегата даютъ ему возможность взять на всю команду (500 чел.) провизіи на 6 мѣсяцевъ, а воды на 3½ мѣсяца; пространная бротъ-камера вмѣщаетъ въ себя 800 мѣшковъ сухарей, которые лежатъ въ ней не высыпанными; въ кормовой части каютъ-компаніи есть запасный штурвалъ.

46 пуш. фрегатъ *Аррогантъ*. Свѣденія о немъ заимствованы изъ журнала, издаваемаго офицерами этого фрегата. Журналъ этотъ имѣетъ виньетку архимедоваго винта и называется «*The Arrogant Journal, Go on Ahead* (хоть впередъ)»; выходитъ не срочно, но смотря по числу собранныхъ статей. Въ бытность мою на этомъ фрегатѣ, я видѣлъ ихъ домашнюю типографію, хоторая стоить не дорого и мало занимаетъ мѣста. Водоизмѣщеніе фрегата 1862 тона, число орудій 46, машина работы Пенна въ 360 силъ; построенъ г. Финчамомъ въ 1848 году, въ Портсмутѣ. Самая большая длина фрегата 236 футъ 6 дюйм.; (она даетъ судну весьма красивый видъ); длина между перпендикулярами 200 футъ; длина для исчисленія груза 172 фут. 9½ дюйма, самая большая ширинъ 45 футъ 4 дюйма; ширина безъ обшивки 44 фута 4 дюйма, ши-

гина для исчисленія груза 45 футъ 1 дюймъ; глубина трюма 15 фут. 1 дюймъ; длина гротъ-мачты 98 ф. 8 д., діаметръ ея 2 ф. 11 д., длина гротъ-стенъги 63 ф. 3 д., діаметръ ея 1 ф. 8½ д., длина гротъ-брамъ-стенъги 43 ф. 6 д., діаметръ ея 11½ д., длина грота-реи 91 ф., гротъ-марсарей 65 ф., гротъ-брамъ-рей 29½ футъ; длина фокъ-мачты 98 ф. 11 д., діаметръ ея 2 ф. 9 д.; прочія деревья этой мачты равны гротъ-мачтовымъ. Длина бизань-мачты 83 ф. 8 д., діаметръ ея 2 фута, длина крьюсь-стенъги 49½ ф., діаметръ 1 ф. 2 д.; длина крьюсь-брамъ-стенъги 32 ф. 6 д., діаметръ 8 д.; длина бегинъ-реи 61 ф., крьюсель-реи 45 ф., крьюсь-брамъ-рей 29½ ф., крьюсь-бомъ-брамъ-рей 22 ф., бизань-гафеля 41 ф., гика 58 ф., его діаметръ 1 ф. 1½ д.; длина бушприта 41½ ф., діаметръ 2¼ ф.; наконецъ длина утлегаря 43½ ф. Артиллерія *Арrogанта* слѣдующая: 12 орудій 65 фунтоваго калибра; длина орудій 9 ф., діаметръ ядра 8 д.; 14 орудій 36 фунтоваго калибра, вѣсъ ядра 56 фунтовъ, діаметръ 6 д., длина оныхъ 9½ ф.; 2 орудія 32 фунтоваго калибра, вѣсъ ядра 50 фунтовъ, длина орудій 9 ф.; всѣ эти орудія поставлены въ баттарейной палубѣ. На ютъ и бакъ по одному 68 фунтовому бомбическому орудію, вѣсъ ядра 95 фунтовъ, длина орудія 10 ф.; на шканцахъ 10 орудій 32 фунтоваго калибра, длина коихъ 6½ ф., такихъ же 6 орудій на бакъ. Размѣренія машины: діаметръ цилиндровъ 60 дюймовъ, длина хода поршня 3 фута; діаметръ винта 15½ футъ, длина его оси 2½ фута. Длина машиннаго пространства съ котлами 56 футъ; угольные ящики помѣщаютъ 265 тоновъ угля, котораго издерживается на каждую силу машины по 7 фунтовъ въ часъ; число оборотовъ винта самое большее 64, а среднее 58; наибольшая скорость 8, 9 узла. Вѣсъ машины, котловъ, угольныхъ ящиковъ и проч. 142 тона. Нижнія ванты проволочныя, которыя, по словамъ служащихъ на фрегатѣ, не совсѣмъ удобны, ибо очень тянутся и требуютъ частой тяги. На фрегатѣ этомъ, а также и на корабль *Ла-Гогъ*, для очищенія морской воды имѣются дистилляторы. Команды на фрегатѣ 460 человекъ.

Теперь нѣсколько словъ о всѣхъ вообще англійскихъ военныхъ судахъ. Коечныя разборныя шкафутныя сѣтки на нѣкоторыхъ судахъ не дѣлають уже ниже шкамачныхъ и баковыхъ, но верхнія кромки оныхъ идутъ въ одну согласную линію съ прочими, что придаетъ судну очень красивый видъ, и нѣтъ той вырубкн, чрезъ которую постоянно видны на ростерахъ гребныя суда и люди; устройство такихъ сѣтокъ, кромѣ красоты, даетъ судну возможность положить въ нихъ болѣе запасныхъ веселъ, шлюпочнаго рангоута и прочихъ нужныхъ мелкихъ деревъ. На всѣхъ фрегатахъ, въ капитанскихъ каютахъ, подъ транцами, сдѣлано для инпринговъ по два клюза, которые опрятно и плотно заткнуты деревянными пробками. На фрегатахъ, въ баттарезъ, повышены постоянно верхніе глухіе полу-портики, какъ на нашемъ фрегатѣ *Архимедъ*; вдвинувъ орудія въ фрегатъ и опустя эти полу-портики, нѣтъ уже никакой возможности буровить дуламъ орудій въ водъ, что очень часто бываетъ при попутныхъ вѣтрахъ и огромномъ волненіи съ фрегатами, у которыхъ орудія во внутрь не вдвигаются. На всѣхъ судахъ весь стоячій такелажъ тросоваго спуска; штаги мусинговъ не имѣють, грота-штаги берутся не за битенгъ, что у фокъ-мачты, но идутъ къ борту на бакъ, гдѣ и тянутся, подобно какъ на брикѣ *Аяксъ*; юнфера въ нижнія ванты и стеньгъ-ванты ввязаны вездѣ по катерному, т. е. комлемъ въ низъ; устроены громоотводы Гарриса; бомъ-брамъ-стенги безъ флагиштокъ; сдѣланы блинда-гафели и полу-круглые салинги; вмѣсто стеньгъ-бакштаговъ, фордуны изъ одного троса съ нижними винтами; слововъ у вантъ нѣтъ, на мачтахъ цѣпи, и желѣзные путень-ванты. Все это введено у нихъ во всеобщее употребленіе, а на фрегатахъ *Фазтонъ* и *Аретуза*, нѣтъ и на стеньгъ-вантахъ слововъ; вмѣсто того, на стеньгахъ перваго, наложены бугеля, а на стеньгахъ втораго—цѣпи, противъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ быть должно инвицъ-сарвинямъ; къ бугелю и цѣнямъ, по сторонамъ, привязаны по одному двухшквивному блоку, куда проходятъ брамъ-ванты и легко тянутся на марсъ; бушпритное во-

оружіе слабѣе нашего, и мнѣ удалось только на двухъ судахъ видѣть четвертый ватеръ-штагъ, или такъ называемую помощь. Винты для тяги вантъ находятся только на фрегатѣ *Фазмонъ*. Не знаю, почему они такъ мало употребительны: можетъ быть потому, что отъ частаго чищенія стираются, а слѣдовательно и слабнуть; Французы отстранили впрочемъ и этотъ недостатокъ, замѣнивъ винтъ желѣзною цѣпью: я видѣлъ это на французскомъ военномъ пароходѣ *Ниферналь*, и мнѣ кажется что цѣпь эта очень прочна, дешева, и также удобна, какъ и винтъ.

Въ заключеніе долженъ сказать, что англійскія военныя суда вооружены вообще такъ, какъ еще въ 1847 году былъ вооруженъ фрегатъ *Паллада*; вооруженіе это съ тѣхъ поръ и до нынѣ осталось на фрегатѣ, и въ продолженіе годичной кампаніи совершенно соответствовало своему назначенію, т. е., несмотря на много свѣжихъ вѣтровъ, которые мы испытали въ Океанѣ и Нѣмецкомъ морѣ, проплывъ всего 13,438 миль, осталось въ совершенной цѣлости; короче сказать, вооруженіе это чисто, очень прочно и удобно.

А. Е.

ФРАНЦУЗСКІЙ ФЛОТЪ ВЪ ШЕРБУРГѢ.

(Изъ газеты «Times».)

....За исключеніемъ путешествующихъ владѣльцевъ яхтъ и нѣсколькихъ любознательныхъ морскихъ офицеровъ (потому что въ службѣ нашей есть и такіе офицеры, которые не только никогда не видали Индіи или Америки, но и во Францію рѣдко заглядываютъ), не многіе изъ Англичанъ знаютъ, что въ 66 миляхъ отъ Портсмута находится Французскій портъ, въ которомъ, въ теченіе многихъ лѣтъ, производились огромнѣйшія работы, пока наконецъ усилія ума и высшаго искусства побѣдили

ли природу и изъ завоеваннаго пространства моря и суши, старинные недруги наши воздвигли огромный морской портъ, развѣствующійся нашимъ обширнѣйшимъ адмиралтействамъ; укрѣпленный съ несмѣтными издержками такъ сильно, что доступъ развѣ только для отчаянной храбрости и удачной отваги; возрастающій съ каждымъ днемъ въ силъ и крѣпости; доступный при всякомъ вѣтрѣ и состояніи прилива для дружественнаго флота; способный заставить прекратить огонь самой грозной артиллеріи многочисленнѣйшаго непріятеля — однимъ словомъ, это «око для наблюденія, и рука для пораженія давнишняго врага». Географическое положеніе этого берега Франціи не имѣетъ надобности въ сооруженіи такого порта насупротивъ нашего берега. Для Французской торговли портъ этотъ также не нуженъ, потому что его рѣдко посѣщаютъ купеческія суда; а между тѣмъ, ни на Брестъ, ни на Рошефоръ, ни на Тулонъ, не обращаютъ такого большаго вниманія, какъ на Шербургъ. Сосѣди наши, конечно, могутъ замѣтить, что они по опыту знаютъ важность сохраненія этого пункта, испытавшаго уже силу нашего оружія, и что они должны обезопасить Шербургъ отъ участи постигшей его въ прошломъ столѣтіи, когда адмиралъ Блэй превратилъ его въ развалины; но адмиралъ Блэй не атаковалъ бы его, ежели бы онъ не былъ важнымъ военнымъ пунктомъ; какъ бы то ни было, но нѣтъ сомнѣнія, что все эти огромныя вооруженія, готовятся для войны съ Англіею, и именно съ одною Англіею. Говоря это, я отнюдь не хочу сказать, что Франція ошибается въ выгоды избранной ею мѣстности; чтожъ касается до насъ, то мы не должны упустить изъ виду, что пунктъ этотъ находится въ разстояніи семи или восьми часовъ плаванія отъ Англіи, и что Французскій флотъ, выйдя оттуда вечеромъ съ попутнымъ вѣтромъ, на слѣдующее утро можетъ быть въ Портсмутъ или бомбардировать любой изъ нашихъ южныхъ портовъ. И такъ Шербургъ есть военный портъ и притомъ грозный для Англіи; при разрывѣ дружескихъ отношеній нашихъ къ республикѣ, первыя враждеб-

ныя дѣйствія будутъ, по всей вѣроятности, имѣть опорною точкою этотъ важный и командующій пунктъ. Шербургъ лежитъ въ небольшой бухтѣ, въ которую отъ мыса Ла-Гогъ стремились прежде сильная зыбь и быстрая струя теченія, препятствовавшія пользоваться рѣдкою выгодною на этомъ берегу—приглубостью и хорошимъ якорнымъ мѣстомъ.

Съ времени Людовика XIV постояннымъ усиленіемъ всѣхъ Королей было преобразованіе этого мѣста въ безопасную гавань, и многіе искусные инженеры предлагали различные проекты для устройства поперекъ залива брекватера. Непрестанными усиліями нѣсколькихъ тысячъ рабочихъ, брекватеръ этотъ возрасталъ съ каждымъ годомъ изъ нѣдръ моря; не рѣдко, однакожь, сильная буря въ одну ночь уничтожала труды нѣсколькихъ мѣсяцовъ, и огромныя массы камня смывала какъ песокъ, причемъ погибало множество и рабочихъ людей. Наконецъ, Наполеонъ, посѣтивъ это мѣсто, съ перваго взгляда повялъ всю важность его въ войнѣ съ непримиримыми своими врагами. Съ обычною своею гитанскою дѣятельностію, онъ такъ двинулъ впередъ работы, что еще при немъ успѣли вывести брекватеръ поверхъ воды; но въ правленіе его преемниковъ, работы опять остановились, и уже Людовику Филиппу принадлежитъ честь почти совершеннаго окончанія этого огромнаго предпріятія. Длина Шербургскаго брекватера около $2\frac{3}{4}$ мили; ширина его почти въ полтора раза, а вышина въ $1\frac{1}{3}$ разъ болѣе Плимутскаго. На каждомъ концѣ его будутъ возведены сильныя форты, которые уже начаты; по срединѣ стоитъ большая батарея, съ маякомъ, почти готовая принять назначенную ей артиллерію, часть которой уже поставлена. Брекватеръ этотъ называется *La Digue* (плотина) и отстоитъ около двухъ миль отъ внутренней гавани; глубина, какъ по сторонамъ его, такъ и на концахъ, гдѣ оставлены проходы, достаточна для военныхъ судовъ самаго большаго ранга, даже въ малую воду. На нѣсколько выдавшейся части берега стоитъ фортъ «Омэ» (*Homet*) съ казематами, обороняющій входъ на рейдъ, и вооруженный

90 орудіями большаго калибра. На островъ, лежащемъ по срединѣ восточнаго входа, стоитъ фортъ «*Пеле*,» вооруженный также 90 орудіями тяжелой артиллеріи, которой выстрѣлы пересѣкаются на рейдъ подъ прямыми углами съ выстрѣлами форта Омъ; входъ при другомъ концѣ плотины, защищенъ фортъ «*Керквилль*,» 32 фунтовые ядра его 40 орудій ложатся вдоль рейда.... И какъ бы всего этого было не достаточно, стѣны арсенала казематированы и вооружены пушками; сверхъ того, не оставлено ни одного возвышенія окрестъ города, на которомъ бы не было укрѣпленія, и даже стѣны гавани представляютъ видъ правильнаго укрѣпленія, съ поставленными на нихъ орудіями и казематированными редутами. Безразсудно было бы атаковать столь укрѣпленное мѣсто среди бѣлаго дня. Батареи его могутъ отразить цѣлый флотъ, и если бы даже удалось, внезапнымъ нападеніемъ, захватить форты— что на дѣлѣ едва ли возможно, то войдя на рейдъ, побѣдители будутъ встрѣчены, послѣ дорого приобрѣтенной побѣды, огнемъ съ упомянутыхъ высотъ. При нападеніи на арсеналъ, успѣхъ долженъ быть рѣшителенъ и скоръ, въ противномъ случаѣ нападающіе подвергнутся страшному пораженію. Сами Французы говорятъ, что на рейдъ войти легко, но весьма сомнительно, чтобы непріятель могъ выбраться съ рейда. Самый городъ не представляетъ ничего замѣчательнаго: работы на укрѣпленіяхъ продолжаются, и скоро будутъ кончены. За валомъ, къ западу, находятся арсенальные укрѣпленія. Бывалаго въ Вуличъ и Портсмутъ не поразить въ здѣшнемъ адмиралтействѣ картина какой либо особой дѣятельности, но что удивило меня, такъ это недостатокъ паровыхъ машинъ, который смѣло противорѣчитъ быстротѣ разныхъ работъ, какъ то: токарной, рѣзной и мачтовой. Адмиралтейство обнесено крѣпкою стѣною. Замѣчательнѣйшее въ немъ—это большіе бассейны, вытесанные въ скалахъ, глубина которыхъ, въ малую воду, 32 фута; въ нихъ могутъ помѣститься, въ одинъ рядъ, 20 военныхъ судовъ. Работы третьяго бассейна, еще большихъ размѣровъ, не кончены: вообще въ Шербургскихъ докахъ могутъ

совершенно удобно помѣщаться 30 военныхъ судовъ самаго большаго ранга! Тамъ находятся шесть элиговъ, изъ нихъ въ N 1 и 2, строятся пароходы 1-го класса: «Канада» и «Интерналь»; въ N 3—100 пуш. кор. «Аустерлицъ»; въ N 4 «Резолю» 40 пуш.; въ N 5 «Тильзитъ», 90 пуш.; N 6 порожній. Всякій порядочный иностранецъ, безъ затрудненія получаетъ отъ здѣшняго начальства позволеніе осмотрѣть адмиралтейство во время работъ. Паровыхъ машинъ въ Шербургѣ не строятъ, да и вообще для большей части Французскихъ пароходовъ дѣлаютъ ихъ въ Голландіи; всѣ же другія работы производятся здѣсь въ большихъ размѣрахъ.

Скажемъ теперь нѣсколько словъ о флотѣ. Мнѣ кажется я выражу общее мнѣніе всѣхъ морскихъ офицеровъ, если скажу, что никогда Французы не имѣли на водѣ такихъ отличныхъ судовъ. На нихъ испытаны и приняты всѣ удобопримѣнимыя нововведенія, даже на новые превосходные канатные стопора обращено было самое полное вниманіе.

Офицеры Французскіе знаютъ отлично теорію, расторопны и образованы; многіе изъ нихъ хорошіе математики; команды состоятъ болѣею частью изъ людей молодыхъ, и хотя не плотныхъ, но проворныхъ, дѣятельныхъ и сильныхъ. Между ними есть и рекруты, но это не мѣшаетъ общему усердію и дисциплинѣ. Со времени учрежденія республиканскаго правленія, телесныя наказанія на флотѣ уничтожены, за то другія легчайшія сдѣлались чаще. Каждый день всякій матрозъ получаетъ чарку водки и двѣ чарки обыкновеннаго вина. Артели ихъ не велики, столы не удобны. Для Француза, судно не домъ: имѣть съ собою чайники, чашки и другую посуду имъ не позволяется, какъ Англійскимъ матрозамъ; столы послѣ обѣда убираются вовсе; пространство для коекъ очень ограничено: 14 дюймовъ для юнговъ и 18 или 19 для матрозовъ; но они имѣютъ ту выгоду, что у каждаго есть отдельный ящикъ, такъ что воровства и пропажи, почти не бываетъ. Форма одежды ихъ взята съ нашей. Широкіе штаны безъ подтяжекъ, стяну-

тые въ поясъ, бѣлая или синяя куртка, откладной воротникъ, и круглая шляпа, съ именемъ судна на лентѣ. Кажется они уже слишкомъ подражаютъ нашимъ щеголямъ; на пиканцахъ любятъ много болтать, но на марсахъ и реяхъ работаютъ живо, и дѣйствуютъ ловко мелкимъ оружіемъ. Когда матрозъ имѣетъ что нибудь сказать капитану, то не передаетъ это черезъ офицера, а говоритъ ему самъ и притомъ не довольно вѣжливо. Одежда офицеровъ не походитъ такъ много на нашу, какъ матрозская, но чины отличаются также какъ и у насъ — числомъ шинуровъ, эполетами и проч.; у кадетъ и мичмановъ сохранилась еще безобразная форма — родъ ливрейныхъ аксельбантовъ.

Фридландъ, 120 пушечный корабль, подъ флагомъ адмирала Дешеня, старый но еще крѣпкій, имѣетъ 1184 человека команды, и удобно помѣщаетъ всю свою провизію; вышина палубъ значительна, только довольно тѣсны промежутки между орудіями. Адмиралъ человекъ кроткій и благородный, сражавшійся некогда съ Нельсономъ. Говорятъ, онъ большой почитатель Принца Жуанвильскаго и врагъ революціи, а потому рѣчь его, при предложеніи тоста за здоровье Президента, была довольно суха. Артиллерія на корабль состоитъ изъ длинныхъ и тяжелыхъ пушекъ 30 фунт. калибра (34 фунта Англ.) и небольшого числа орудій 68 фунтового калибра, на нижнемъ декъ.

Вальми, 120 пушечный, подъ флагомъ адмирала Дюбурдіе, огромнѣйшій корабль. Считая всѣ палубныя его настилки, у него шесть дековъ, включая въ это число орлопъ—палубу и навѣсный кубрикъ. Въ немъ были прежде прорѣзаны порты для 140 орудій, но при спускѣ на воду, онъ оказался очень валкимъ, почему, для увеличенія остойчивости, придѣлали около грузовой ватерлинии наружную обшивку; корму имѣетъ красивую, круглую съ великолѣпными галереями (у Фридланда корма обыкновенная); команды 1,160 человекъ, въ нижнемъ декъ не мѣнѣе 18 орудій 84 фунт. калибра. Одно возвышеніе корабля этого надъ водою можетъ привести въ трепетъ его противника, не говоря уже о другихъ грозныхъ качествахъ.

Каюты на немъ красиво убраны. Французское Правительство гораздо щедрѣ нашего, оно снабжаетъ капитанскія каюты отличною мебелью. Сколько бы шуму надѣлали Гг. Юмъ и Кобденъ, если бы узнали, что какой нибудь командиръ взялъ изъ адмиралтейства бесплатно простой сосновый столъ!

Генрихъ IV, весьма краивый стопушечный корабль, имѣетъ 1021 челов. команды; въ моръ онъ еще не былъ. Потомъ *Иена*, 92 пун. съ 976 чел.; *Жеманнъ*, 100 пунш. съ 1000 челов.; *Юпитеръ*, 92 пунш. съ 980 челов.; *Геркулесъ*, 100 пунш. съ 995 челов.; фрегатъ *Миерва* 60 пунш., вооруженъ практическою артиллеріею, съ 600 челов. команды. Всѣ эти суда способны держаться въ моръ и готовы вступить въ бой. Я было и забылъ *Инфлексибль*, 100 пунш. кор., лучший въ цѣломъ флотѣ; въ рейдовыхъ работахъ онъ не уступитъ любому изъ нашихъ кораблей. На всѣхъ судахъ довольно много мѣди, и оставленная нами система чищенья тамъ еще поддерживается. Адмиралъ Дюбурдіе, суровый, угрюмый, молчаливый морякъ прошедшаго столѣтія, потерявшій руку въ Наваринскомъ сраженіи, (гдѣ командовалъ небольшимъ фрегатомъ). Говорятъ, онъ до слабости любитъ полированіе пушечныхъ ядеръ и шляпокъ гвоздей. За то и судно его блеститъ какъ новая булавка.

Пароходы Французскіе нельзя назвать красивыми, но можно сказать, что они хороши. Употребленіе длинныхъ погонныхъ орудій на верхней палубѣ у нихъ совершенно отмѣнено, да и едва ли когда нибудь оно было серьезно принято; за то баттарей въ палубѣ имѣетъ на носу и кормѣ сильную артиллерію, весьма полезную въ случаяхъ погони или ретирады. *Декартъ*, наибольшій изъ пароходовъ, за исключеніемъ *Могадора*, въ 540 силъ, дѣйствующихъ за 650; машины его построены въ Голландіи и вѣсятъ 700 тоновъ. Угля сжигаетъ 60 тоновъ въ сутки и запасается имъ на 10 дней; говорятъ, онъ перевозилъ за разъ 2000 человекъ войска и ходитъ до 10 узловъ въ часъ. Въ полномъ грузу отстояніе нижнихъ портовъ его отъ воды 6 фугъ. На верхней палубѣ 8 орудій: шесть 8 дюймовыхъ бом-

бическихъ и двѣ 32 фунтовыя пушки. Въ батарее имѣеть такую же артиллерію; портовъ сдѣлано 38, а орудій поставлено только 16. Толщина бортовъ его $18\frac{1}{8}$ дюйма (а у Террибля 2 фута). За исключеніемъ Террибля, Сидона и Ретрибушена, у насъ нѣтъ такихъ большихъ пароходовъ. Для сравненія возьмемъ нѣсколько чиселъ. Ретрибушенъ, вооруженный теперь въ Портсмутѣ, имѣеть на верхнемъ декъ одну двухъ пудовую пушку, девять 68 фунтовыхъ пушекъ, стрѣляющихъ пустыми ядрами; въ нижнемъ декъ 12 пуш. 32 фунтовыхъ; толщина бортовъ его 1 футъ 8 дюймовъ; машина въ 400 силъ и можетъ работать въ 1200 силъ. *Магелланъ* (машина г. Канз, изъ Парижа) менѣе чѣмъ Декартъ, былъ предназначенъ для транспортной службы, но оказался весьма хорошимъ. Прочія суда не заслуживаютъ особеннаго замѣчанія.

ж.

На это описаніе Французская газета *la «Marine»* (29 сент. № 13) замѣчаетъ между прочимъ слѣдующее: «Франція оканчиваетъ гигантскія работы Шербургскихъ укрѣпленій отнюдь не противъ Англіи—какова была первоначальная цѣль этихъ сооружений—но чтобы съ честію и достоинствомъ сохранить миръ между этими двумя націями».

Вообще посѣщеніе Шербурга Президентомъ Французской республики и осмотръ имъ собраннаго тамъ флота, надвѣяли въ Англіи едва ли не болѣе шума, чѣмъ въ самой Франціи. Мы помѣщаемъ здѣсь описаніе этого флота и смотра, составленное изъ разныхъ Французскихъ и Англійскихъ газетъ.

Августа 25, 26 и 27 нашего стilia, Президентъ Людовикъ Наполеонъ провелъ въ Шербургѣ, гдѣ собралось болѣе 30-ти тысячъ пріѣзжихъ. Изъ этого числа, по крайней мѣрѣ четвертая часть были Англичане. На рейдѣ стоялъ въ двухъ линіяхъ флотъ, подъ командою вице-адмирала Персеваля-Дюшена, состоявшій изъ слѣдующихъ судовъ :

1) 120 пуш. кор. *Фридландъ*, кап. Жакино; подъ флагомъ начальника эскадры, съ 1100 чел. экипажа.

2) 122 пуш. кор. *Вальми*, кап. Моссиентъ-де-Кенде, подъ флагомъ контръ-адмирала Дюбурдые; экипажъ 1150 человекъ. — Это самой большой корабль во Французскомъ флотѣ; онъ имѣетъ слѣдующую артиллерію:

Въ нижнемъ декѣ . 32 пушки, 30 фунт. длинныя, въсомъ каждая 194 пуда, станокъ ея 29 пудъ.

Въ среднемъ — 32 пушки, 30 фунт. короткія, въсомъ каждая 165 пудъ, станокъ ея 29 п.

4 гаубицы 80 фунт., въсомъ каждая со станкомъ 439 пудъ.

Въ верхнемъ — 34 гаубицы 30 фунт., въсомъ каждая 92 пуда, станокъ ея 18 пудъ.

На квартеръ — 16 каронодъ 30 фунт., въсомъ каждая 105 пудъ, станокъ ея 20 пудъ.

4 гаубицы 30 фунт., въсомъ со станками 440 пудъ.

И того 122 орудія, въсомъ 21280 пудовъ.

Кромѣ того два горные 12 фунтовые единорога для десантовъ, въсомъ каждый со станкомъ 30 пудовъ, и одна 16 фунт., мѣдная гаубица, въсомъ со станкомъ будто 110 пудъ. Для гребсудовъ одна 30 фунт. мѣдная коронада, въсомъ со станкомъ 110 пудъ, и наконецъ 14 разныхъ фалконетовъ.

Эта могущественная артиллерія можетъ въ часъ времени сдѣлать 50000 выстрѣловъ и выбросить 600 тоновъ металла (по счету англ. газеты *Nautical Standard*).

3) 104 пуш. кор. *Жеманнъ*, кап. Варезъ.

4) 104 — — *Геркулесъ*, — Мессенъ.

5) 96 — — *Генрихъ IV*, — Гюйдонъ.

6) 96 — — *Лена*, — Ларріе.

7) 96 — — *Инфлексибль*, — Монлеонъ.

8) 90 — — *Юпитеръ*, — Обри-Белльетъ.

} Всѣ эти корабли двухдечные, съ экипажемъ отъ 870 до 950 чел. на каждомъ.

- | | | | | | | |
|-----|---------------|------------------|--------------------|---------|-------------------|---------------------------|
| 9) | 54 пуш. фрег. | <i>Минерва</i> , | — | Губень; | 600 чел. экипажа. | |
| 10) | Паров. | — | <i>Декартъ</i> , | — | Шопаръ; | 540 силъ. |
| 11) | — | — | <i>Магелланъ</i> , | — | Люжоль; | 450 — |
| 12) | — | корв. | <i>Кафарелли</i> , | — | Бодэ; | 400 — |
| 13) | — | — | <i>Катонъ</i> , | — | Дюпони; | 220 — |
| 14) | — | — | <i>Шапталъ</i> , | — | Лабрусъ; | 220 — |
| | | | | | | —железный,
съ винтомъ. |
| 15) | — | — | <i>Фениксъ</i> | — | Бориусъ; | 220 — |
| 16) | — | авизо | <i>Ариель</i> | — | <i>d'Heureux</i> | 120 — |
| | | | | | | —железный,
съ винтомъ. |
| 17) | 20 пуш. корв. | <i>Ликорнъ</i> | — | Розье; | учебное судно. | |
| 18) | 20 — | — | <i>Буцефалъ</i> | — | Пикардъ; | брантвахта. |

Всего 18 судовъ, на нихъ 10,000 человекъ экипажа и 900 орудій. Такого флота здѣсь прежде не бывало, исключая 1814 года, когда въ Юнѣ мѣсяцѣ собрались тутъ эскадры Французская, Англійская и Русская, на которой отвезено было тогда 9000 чел. гвардейскаго войска*. Теперь, кромѣ Французскаго флота, была тутъ также цѣлая эскадра Англійскихъ яхтъ, подъ командою Лорда Вильтона, числомъ 63 (ныне до 300 тоновъ); людей на нихъ было 823 человека; большая часть этихъ яхтъ принадлежали королевскому яхтъ-клубу. — Кромѣ того были три Англійскіе военные парохода, на которыхъ прибыли въ Шербургъ нѣкоторые Лорды Адмиралтейства, разные знаменитости Британскаго флота и до 50 человекъ воспитанниковъ Королевской морской коллегии въ Портсмутѣ.

Августа 24 вечеромъ Президентъ прибылъ въ Шербургъ, крѣпость пріѣтствовала пріѣздъ его салютомъ изъ 21 орудія. Въ 9 часовъ утра слѣдующаго дня, въ сопровожденіи Морска-

* Эскадрою нашею командовалъ Адм. Тетъ и подъ нимъ. В Адм. Кроунъ; они привезли въ іюль мѣс. 1814 года изъ Шербурга въ Кронштадтъ, на 12-ти корабляхъ, 4-хъ фрегатахъ и 6-ти разныхъ судахъ до 300 офицеровъ и 12 тыс. пѣжи. чин. старой гвардіи.

го Министра (*), онъ былъ уже въ домъ Адмиралтейства, гдѣ представлялись ему между прочими Британскіе гости: адмиралъ Оммэней, вице-адмиралъ Кокренъ, контръ-адмиралъ С. Ч. Непиръ и капитаны: Эдмондъ Лийонсъ, Сеймуръ, Стопфордъ, Галлъ, Родней-Мунди, Жонесъ и Чадсъ съ офицерами морской коллегіи. Также владѣльцы яхтъ и другіе джентельмены удостоились чести представленія. Потомъ Президентъ произвелъ смотръ войскамъ, числомъ до 6000 человекъ. Въ 3 часа былъ обѣдъ на 600 чел. въ модель-камеръ адмиралтейства; а вечеромъ у портового адмирала балъ.

Въ этотъ день флотомъ любовались только съ берега, за-то слѣдующіе два дня посвящены были рейду. Въ субботу 26 августа, въ 8 ч. утра, флотъ иллюминировался флагами (при чемъ, замѣчаетъ одна англ. газета, флаги подняты были только отъ флажнтоковъ до нижнихъ реевъ, а по штагамъ ихъ вовсе не было). Англійскія яхты тоже были иллюминированы флагами, причемъ трехцвѣтный французскій красовался надъ всеми. Яхты эти наканунѣ дѣлали маневры на рейдѣ. Можно судить, какое чудесное зрѣлище представляли стройныя движенія этихъ красивыхъ и легкихъ судовъ.

Утромъ 26 августа, Президентъ осматривалъ собственно портъ, а на рейдѣ въ это время происходили гонки гребныхъ судовъ на призы. Въ часъ по полудни, 24 весельная баржа, бѣлая съ золотыми и синими бордюрами и отдылкой, приняла Президента со свитой, подъ шелковый винъневаго цвѣта навѣсъ, раскинутый на кормѣ. У руля стоялъ флотскій капитанъ, по правилъ рулемъ квартирмейстеръ; трехцвѣтный флагъ развѣвался на особомъ флажнтокѣ, поставленномъ впереди навѣса.

Баржа отвалила въ сопровожденіи 15 большихъ катеровъ;

(*) Контръ адмиралъ Роменъ-Дефоссе (*Romain-Desfossés*) за нѣсколько дней до сего вступилъ въ отправленіе должности Морскаго Министра, которая на время поручена была Министру Иностранныхъ дѣлъ Лагитту.

тогда, по сигнальной пушкѣ, произведенъ былъ салютъ по 101 выстрѣлу съ каждаго судна; яхты палили по 21 выстрѣлу. Когда утихъ громъ салюта, послышались звуки музыки, а съ прочищеніемъ дыма, показались въ воздухѣ стройныя линіи стоящихъ по реямъ людей (*Naut.-Stand.* замѣчаетъ, что вмѣсто брамъ-рей матрозы стояли на красницъ — салингахъ, но въ иллюстраціяхъ нарисованы были люди и на брамъ-реяхъ). При провозѣ Президента, съ каждаго корабля кричали семь разъ: *Vive le Président!* Вскорѣ вышелъ онъ на адмиральскій корабль «Фридландъ»; обошелъ всѣ баттареи и спустился на кубрикъ, гдѣ слышались жалобные голоса: то были матросы, посаженные за наказаніе въ трюмъ. Узнавъ что проступки ихъ не были слишкомъ важны, онъ приказалъ вызвать виновныхъ, далъ имъ наставленіе и простилъ. Покуда обходилъ онъ визиту, на пикафутахъ выстроились подъ ружьемъ 800 чел. изъ экипажа; они проходили церемоніальнымъ маршемъ по пиканцамъ, мимо Президента, стоявшаго на ютъ. Послѣ этого онъ украсилъ достойныхъ орденами почетнаго легіона. Наконецъ Президентъ былъ въ каютѣ адмирала, гдѣ стояла также самая мебель, которая была на пароходѣ «Гомеръ», когда Король Людовикъ-Филиппъ дѣлалъ визитъ Королевѣ Викторіи въ Портсмутъ. Съ часъ времени Президентъ провелъ на Фридландѣ. При отъѣздѣ его, люди стояли по реямъ и кричали семь разъ *Vive* и-пр. Послѣ Фридланда посетилъ онъ последовательно всѣ корабли; на каждомъ повторялись тѣ же почести, на каждомъ жаловалъ онъ орденскіе знаки. На *Инфлексибль* смотрѣлъ артиллерійское ученіе. На *Іенъ* обратилъ вниманіе на золотую надпись поперекъ юта: *S. S. Pie IX a visité et béni ce vaisseau le 10 avril 1849*, т. е. Папа Пій IX посетилъ и благословилъ корабль сей 10 апрѣля 1849. На этомъ же кораблѣ закрѣпили въ 1¼ минуту всѣ отданные паруса, по сигналу съ корабля *Жеманна*, откуда Президентъ смотрѣлъ на этотъ маневръ. Потомъ онъ былъ на брекватерѣ и около 5 часовъ вечера прибылъ на практическій фрегатъ *Минерву*.

Тутъ произведено было полное артиллерійское ученье съ перемѣною станковъ и другими практическими дѣйствіями; все это исполнялось изумительно точно и скоро; послѣ того стрѣляли въ цѣль также весьма удачно. (Тутъ показанія газетъ различны: въ одной говорится, что поставлены были къ морю два щита, въ разстояніи 215 саж. отъ фрегата и оба разбиты стрѣльбою; другая говоритъ, что стояли три щита и только одинъ изъ нихъ сбитъ 60 выстрѣлами). Въ заключеніе, комендоры орудій проэкзаменованы были по одиночкѣ въ разныхъ теоретическихъ свѣденіяхъ, необходимыхъ для ихъ должности. За тѣмъ многіе офицеры и унтеръ-офицеры пожалованы были орденами поч. лег. — Газета *Times*, выхваляя дѣйствія экипажа фрегата Минервы, прибавляетъ, что онъ однакоже нисколько не страшны соперникамъ ихъ на *Экселентъ* (англ. практич. кор. въ Портсмутъ).

Съ Минервы Президентъ сдѣлалъ визитъ лорду Вильтону, на яхту его шкуну *Ксариффа*, гдѣ находились Леди Честерфильдъ и Нюпортъ, и Лорды Форестеръ и Кардиганъ. Въ 7 часовъ вечера, уже при закатѣ солнца, Президентъ вышелъ на берегъ, сопровождаемый прощальнымъ салютомъ со флота (до 2000 выстрѣловъ) и общими кликами обычнаго торжественнаго привѣтствія, быть можетъ до 50,000 голосовъ.

Въ воскресенье 27 августа, въ 9 часу утра, Президентъ прибылъ на кор. Фридландъ, гдѣ встрѣченъ былъ тихо, безъ салютовъ и ура; тутъ служили большую обѣдню. Послѣ завтрака поѣхалъ онъ на учебный корветъ *Ликорнъ*, гдѣ воспитанники, готовящіеся въ моряки, числомъ болѣе 200, показали особенное проворство въ постановкѣ и уборкѣ парусовъ; юноши эти находятся на суднѣ только около года*. Отсюда

* На Сенѣ, противу Нельи, близъ Парижа, учреждается теперь учебное судно, на 200 чел., готовящихся быть шкиперами купеческихъ судовъ; принимать будутъ юношей отъ 12 до 15 лѣтъ; плата за каждаго тысяча франковъ въ годъ, включая и содержаніе ихъ въ практическихъ плаваніяхъ.

Президентъ посѣтилъ пароходы, на которыхъ довольно щедро награждалъ крестами; кромѣ того онъ роздалъ до 30 тыс. франковъ нижнимъ чинамъ эскадры. Возвратясь около 2 часовъ по полудни на Фридландъ, сдѣлалъ общій сигналъ ученія парусами, причемъ отличился кор. Инфлексибль, закрѣпивъ весь паруса въ 1 м. 58 с.; затѣмъ приказано «начать бой»... загремяла артиллерія, и въ часъ времени сдѣлано до 4,000 выстрѣловъ. Послѣ того вѣльно было гребнымъ судамъ съ эскадры атаковать пароходъ *Декартъ*, и 55 вооруженныхъ шлюпокъ живо и стройно пустились къ цѣли; въ приличномъ разстояніи открыли они огонь изъ своихъ орудій (у большихъ были 32 фунт. калибра), потомъ и ружейную пальбу, но въ тоже время и пароходъ отвѣчалъ имъ тяжеловѣсными и мѣткими своими выстрѣлами, такъ-что, по справедливости, онъ остался побѣдителемъ, и въ серьезномъ дѣлѣ вѣрно бы отразилъ атаку. Затѣмъ съ гребныхъ судовъ дѣлали высадку на берегъ, и по возвращеніи ихъ, Президентъ смотрѣлъ опыты надъ бросаніемъ спасительнаго конца, изъ 6 фунтовой кованаго желѣза гаубицы, (въсомъ 2 п. 4 ф. нашихъ), по способу Дельвина; опыты эти были очень удачны **.

Къ 6 часамъ вечера окончены были всѣ маневры, и на Фридландъ данъ былъ обѣдъ на 120 персонъ, на который приглашены были знатнѣйшіе изъ Англійскихъ посѣтителей, всѣ наличные начальники, командиры судовъ и еще съ каждаго судна по одному офицеру всякаго чина. Въ 10 час. вечера, при свѣтѣ бенгальскихъ огней, Президентъ вступилъ на берегъ, проведя слишкомъ 12 часовъ на флотѣ. Богатый фейерверкъ, сожженный на *дигль*, заключилъ торжество этого дня, которому въполнѣ соответствовала чудная погода, стоявшая въ продол-

** Изобрѣтеніе Г. Дельвина описано было въ Морск. Сб., Т. 2, стр. 365, подъ названіемъ: *закладной спасительный конецъ* (*Porte-amarre de sauvetage, par Deloigne*).

женіе трехдневнаго праздника. Празднество это польстило честолюбію многихъ Французскихъ моряковъ, удостоенныхъ разныхъ наградъ и удовлетворило общему ихъ чувству національной гордости тѣмъ, что Британцы любовались кораблями Франціи. Президентъ съ удовольствіемъ принялъ предложенное ему званіе члена Англійскаго Королевскаго яхтъ клуба и дозволялъ 20 офицерамъ со флота воспользоваться приглашеніемъ Англичанъ—посѣтить Портсмутъ и Лондонъ. Также по два офицера, по жребію, съ каждаго судна, уволены были на нѣсколько дней въ Парижъ.

И такъ Шербургскіе гости, какъ видно, были все довольны, но и жители не менее ихъ, получивъ въ это время около трехъ милліоновъ франковъ, и не мудрено: ибо недѣли на двѣ народонаселеніе этого города удвоилось.

Шесть правителей Франціи, до нынѣшняго, удостоили Шербургъ своимъ посѣщеніемъ, а именно: Св. Людовикъ въ апрѣлѣ 1256 г., Францискъ 1 въ апрѣлѣ же 1532 г., Людовикъ XVI 22 іюня 1786 г.; Наполеонъ 26 мая 1811 г., Марія-Луиза 25 августа 1813 г. и Людовикъ-Филиппъ съ семействомъ 1 сентября 1833 года.

СМѢСЬ.

Еще объ Англійскомъ фрегатѣ «Тетисъ»—пишетъ одинъ изъ морскихъ офицеровъ нашихъ слѣдующее:

Читая въ прошедшемъ номерѣ Морскаго Сборника о фрегатѣ *Тетисъ*, съ удовольствіемъ воспоминаешь о быстрыхъ работахъ этого фрегата, который будучи нѣсколько лѣтъ въ Средиземномъ морѣ, щеголялъ ловкостію и проворствомъ своей команды.

Будучи въ прошедшемъ году въ Лиссабонъ, я былъ свидѣтелемъ, какъ фрегатъ этотъ, въ концѣ декабря, придя изъ Средиземнаго моря въ рѣку Таго, прямо сталъ фертонингъ; вмѣсто того, чтобъ закрѣпить, онъ отвязалъ всѣ паруса; спустилъ гребныя суда на воду, брамъ-реи и брамъ-стѣнги въ ростеры и всю эту работу окончилъ въ 20 минутъ.

Многимъ покажется можетъ-быть невѣроятнымъ возможность такъ скоро стать фертонингъ; но стоитъ только вспомнить, что въ рѣкѣ Таго бываетъ до 3 узловъ теченія, съ которыми легко и скоро можно окончить эту работу; при всемъ томъ работа эта была исполнена съ щегольствомъ и быстротою.

Въ январѣ нынѣшняго года, въ Лиссабонъ же, пароходъ *Терибль*, стоялъ съ извѣстною цѣлью, на верпѣ, съ котораго его стало дрейфовать и наваливать на фрегатъ *Леандръ*. По сигналу съ флагманскаго корабля:» послать со всѣхъ судовъ шлюпки буксировать пароходъ», шлюпки фрегата *Тетисъ*, не смотря на то, что онъ былъ далѣе прочихъ судовъ, прежде всѣхъ и быстро примчались къ пароходу, схватили буксиръ и остановили пароходъ, чѣмъ и избавили его отъ столкновенія съ *Леандромъ*.

На *Тетисъ* обыкновенно поднимаютъ брамъ-стѣнги съ ростеръ и ставятъ всѣ паруса и съ лиселями въ 8 и 9 минутъ.

Тишина и спокойствіе во время работъ на *Тетисъ* удивительны; проворство и ловкость матрозовъ на немъ доведены почти до совершенства, что могутъ только сдѣлать долговременная практика, морскія способности капитана, усердіе и единодушіе офицеровъ, соревнованіе и стараніе команды.



О волнахъ Атлантическаго Океана. Докторъ Скоресби въ продолженіе многихъ лѣтъ наблюдалъ величину и скорость волнъ, и еще весною 1848 года, имѣлъ удобный случай произвести это наблюденіе, возвращаясь изъ Бостона на пароходъ *Ибернія*. Для такого рода наблюденій пароходъ представляетъ особенныя выгоды. Идя прямо по вѣтру,

кожухи, утряряют боковую качку, и судно, погружаясь между волнами, бывает совершенно покойно въ продолженіе нѣсколькихъ секундъ. На пароходъ есть также удобныя мѣста, съ которыхъ можно дѣлать наблюденія, какъ напримѣръ съ на-
дубы, изъ каюты или залы, съ верху рубки и съ кожуховъ. При наблюденіяхъ съ парохода Ибернія, онъ увѣрился, что высота глаза съ рубки (*Saloon or cuddy deck*) * надъ поверхностью моря была 23 фута 3 дюйма, а съ кожуховъ 30 футовъ 3 дюйма. 5 марта 1848 года, въ широтѣ $51^{\circ} 28' N$ и долготѣ $30^{\circ} W$, задулъ крѣпкій штормъ при захожденіи солнца; высота барометра тогда была 29,50. Въ 10 часовъ слѣдующаго утра онъ опустился до 28,30 дюймовъ, когда море представляло грозно-величественную сцену. Смотри съ рубки почти каждая волна была выше глаза и слѣдовательно выше чѣмъ 24 фута отъ самаго низкаго стоянія моря, или 12 футовъ выше средняго уровня моря. Послѣ этого Скоресби поднимался на кожухъ и когда пароходъ былъ совершенно между волнами, то большая часть волнъ вздымалась выше кожуховъ, и многія, какъ по опредѣленію угла возвышенія (выше $2\frac{1}{2}$ градусовъ при разстояніи 300 футовъ) оказалось были 13 футами выше; прибавя 30 футовъ высоту глаза надъ поверхностью моря, получимъ 43 фута, высоту наибольшихъ волнъ надъ моремъ. Видъ океана представлялъ тогда величественную картину, которую когда либо удавалось ему видѣть. Въ продолженіе зыби, которая слѣдовала за штормомъ, волны достигали иногда большой высоты, но средняя высота ихъ была около 24 футовъ. Мы сказали что среднее возвышеніе самыхъ большихъ волнъ отъ основанія волны 43 фута, но случайные хребты волнъ могутъ подниматься еще выше.

Между двумя волнами послѣдовательно догонявшими судно

* На этихъ пароходахъ общая каюта пассажировъ или *Salon* дѣлается на верхней надубѣ отъ гротъ-мачты до кормы.

проходило $16\frac{1}{2}$ секундъ времени, длина судна была 220 футъ, и волна проходила отъ ахтерштевня къ форштевню въ продолженіе шести секундъ; такимъ образомъ (взявъ въ разсужденіе скорость и курсъ судна) выведемъ вѣроятное разстояніе вершины одной волны отъ другой 559 футъ. Опредѣляя среднюю скорость волны, надобно знать отношеніе этой скорости къ скорости судна въ то же время. Въ продолженіе времени, которое проходитъ между двумя послѣдовательными волнами, догоняющими судно, пароходъ имѣлъ скорость и подвинулся впередъ, такъ что дѣйствительное разстояніе, пройденное волною въ $16\frac{1}{2}$ секундъ, будетъ $790\frac{1}{2}$ футъ, откуда скорость волны будетъ около 32, 67 англійскихъ миль въ часъ, или предполагая наивозможно большія ошибки, около 30 миль.

Г. Скоттъ Россель замѣчаетъ, что наблюденія доктора Скоресби проливаютъ много свѣта на этотъ предметъ, и удостоверяетъ въ точности способа его измѣренія высоты волны (что чрезвычайно трудно), а также скорости ихъ. Изъ маленькихъ волнъ, шириною только въ 16 дюймовъ, Г. Россель предсказалъ въ таблицахъ, помѣщенныхъ за нѣсколько времени предъ тѣмъ въ *Reports of the British Association*, что волны въ 559 футъ длины будутъ имѣть скорость отъ 30 до 31 миль въ часъ. И конечно для любителей наукъ пріятно будетъ узнать, что Г. Скоресби никогда не слышалъ объ этихъ таблицахъ. Въ подобныхъ наблюденіяхъ, о которыхъ мы сейчасъ говорили, три главные предмета должны быть замѣчены: наибольшая высота волны, разстояніе отъ вершины одной волны до вершины другой и время возвышенія и пониженія волны.

(*The Artizan*, № X, 1850.)

==

Морской змѣй. Въ Англійскихъ и Американскихъ журналахъ является опять на сцену морской змѣй. На этотъ разъ дѣйствовали противъ него и изъ огнестрѣльнаго оружія, но

все еще покажутся безъ успѣха. Одинъ изъ самыхъ мѣткихъ выстрѣловъ, который можетъ быть наконецъ его и доканаетъ, сдѣланъ по немъ со страницъ *Athenaeum*'а, и мы не можемъ со-
бѣ отказать въ удовольствіи сообщить его нашимъ читателямъ

»Предпримчивые братья наши за моремъ» говоритъ *Athenaeum* (апрѣльская книжка, стр. 451) чуть чуть не поймали морского змѣя; неудача ихъ произошла на сей разъ отъ самой незначительной причины, которая, по мнѣнію профессора Оэна объясняется и всѣ прежнія ихъ неудачи, именно: что это совсѣмъ небылъ морской змѣй. Чудовище было преслѣдуемо однимъ Американскимъ капитаномъ съ такою настойчивостію, что единственнымъ средствомъ вывернуться изъ подъ категорій науки, оставалась ему только старая его уловка: доказать, что за него былъ принятъ другой. Видя ловкость, съ какою Американскіе капитаны преслѣдуютъ морского змѣя, достойно замѣчанія, какъ постоянно имъ не удается поймать его. Только что успѣютъ подобраться къ нему вплотъ, что впрочемъ случается рѣдко, онъ сброситъ кожу и оказывается «очень похожимъ на кита.» Въ настоящемъ случаѣ онъ былъ открытъ въ Портъ-Рояль-Зундѣ, и преслѣдуемъ въ рѣку Бродъ-риверъ и въ верхъ по *White-Branch River*, рукаву последней; для поимки его снаряжена была экспедиція, состоящая изъ двухъ «плотовъ.» По свидѣтельству очевидцевъ онъ былъ длиною отъ 120 до 150 футовъ и соразмѣрной толщины; змѣиная голова его возвышалась изъ воды на 5 и на 6 футовъ, когда онъ былъ въ движеніи. На хребтѣ его, футахъ въ десяти отъ головы, подымался горбъ, величиною съ большую бочку, и на сколько змѣй выказывался изъ воды виднѣнъ былъ цѣлый рядъ подобныхъ горбовъ. Объ успѣхѣ погони являлись регулярно бюллетени, и одинъ изъ послѣднихъ гласилъ, что змѣй обмелѣлъ въ Скуль-Крикъ и конечно попадетъ въ руки Бофортскихъ «плотовъ.» Кончилось однакожъ тѣмъ, что плоты осрамились, а восторжествовалъ профессоръ Оэнь. Капитанъ Б. неустрашимо бросился на миеологическое чудовище; но оно въ одинъ мигъ

обернулось и стало «стадомъ плывущихъ гуськомъ китовъ.» Знаменитая экспедиція капитана Б., говоритъ одинъ заатлантическій журналъ, вверхъ по Бродъ-риверу, для поисковъ за чудовищнымъ змѣемъ, подойдя къ нему, сильно смутилась, увидя предъ собою четырехъ китовъ, одного большаго и трехъ малыхъ, держащихъ другъ другу въ кильватеръ съ такою правильностію, что движенія ихъ совершенно походили на движеніе одного животнаго. У самаго большаго изъ китовъ, длиною отъ 60 до 65 футовъ, котораго голова поднималась нѣсколько разъ изъ воды футъ на 6, висѣло на рту нѣчто похожее на сѣдую бороду—вотъ вамъ и грива, столько разъ замѣченная у морскаго змѣя. Этою уверткою чудовище лишило городъ Бофортъ безсмертія, обѣщаннаго ему его журналистами. Не взирая на все это, между жителями города Бофорта конечно найдутся такіе, которыхъ вѣра въ морскаго змѣя еще болѣе утвердится тѣмъ обстоятельствомъ, что капитану Б. наконецъ удалось подойти къ нему такъ близко. Не будь онъ стадомъ китовъ, то былъ бы ему въ этотъ разъ пойманнымъ.»

==

Каналъ чрезъ Суэцъ. Увѣряютъ что Англійскому правительству представленъ теперь проэктъ о прорытіи Суэцкаго перешейка. Дѣло состоитъ въ устройствѣ канала, который, начинаясь отъ Средиземнаго моря въ заливѣ Тино, окончился бы при Черномъ морѣ, въ вышней Суэцкой гавани. Полагаютъ, что этотъ каналъ встрѣтится съ такъ называемою *Птоломеевою рѣкою*, или съ древнимъ каналомъ, имѣвшимъ 150 ф. ширины, который изъ Нила шелъ въ Черное морѣ.

Затрудненія представляющіяся при сооруженіи сего канала происходятъ во первыхъ отъ неравности уровней обѣихъ морей. Инженеры, которымъ поручено было Наполеономъ въ 1799 г., сдѣлать предварительныя изслѣдованія, объявили, что уровень Чермнаго моря слишкомъ на 30 футовъ выше Средиземнаго моря.

Но въ 1847 г., Французской инженеръ Бурдалу, по порученію одной частной компаніи, произвелъ точную нивелировку Суэцкаго перешейка, по которой оказалось, что средній горизонтъ Чермнаго моря выше Средиземнаго только на три фута. Допустивъ, даже, что изслѣдованія первыхъ инженеровъ были вѣрны, можно положить, что возвышеніе Чермнаго моря образовало бы въ каналъ теченіе достаточной силы, чтобы воспрепятствовать водѣ, наполняя каналъ, выходить изъ его береговъ; при чемъ содержалось бы въ каналъ достаточное количество воды, чтобы подымать суда большаго размѣра.

Другое препятствіе состоитъ въ томъ, что оба моря не имѣютъ близъ перешейка достаточной глубины; такъ что пароходы принуждены становиться на якорь въ 3 или 4 миляхъ отъ Суэца и пассажиры должны перевзжать на берегъ и съ берега на туземныхъ гребныхъ судахъ, съ безпечными и лѣнивыми Арабами. Должно будетъ углубить дно моря на нѣкоторое растояніи съ обояхъ концовъ канала.

Наконецъ, неправильность вѣтровъ, дующихъ въ Средиземномъ морѣ, и множество подводныхъ камней, разбросанныхъ по узкому протяженію Чермнаго моря, гдѣ къ тому еще встрѣчается муссонъ, сдѣлали бы тутъ плаваніе паруснаго судна продолжительнѣе, чѣмъ около мыса Доброй Надежды. Однако, употребивъ небольшіе буксирные пароходы, построенные нарочно для этой цѣли, можно бы ускорить плаваніе черезъ Суэцъ.

Инженеры Наполеона опредѣлили расходъ на сооруженіе канала, могущаго служить судамъ сидящимъ отъ 12 до 15 футовъ въ водѣ, слишкомъ въ 18 милліоновъ франковъ. Нынешній проэктъ требуетъ вдвое большаго расхода. Доходъ съ проходящихъ по каналу судовъ простирался бы до 5,375,000 франковъ, а расходъ до 1,600,000 фр.; эти цифры основаны на томъ, что въ годъ перевозится тутъ 305,000 тоновъ товаровъ; каналъ предполагается въ 85 миль длины, для судовъ сидящихъ 20 футовъ.

Крушеніе пароходовъ Польша и Сюпербъ. Буксирный пароходъ *Польша*, изъ порта Сентъ-Илеръ на островъ Джерзей, вышелъ въ понедѣльникъ 1^{го} сентября, для слѣдованія въ Сентъ-Мало съ 50 пассажирами. Будучи въ шести миляхъ отъ Минкіеровыхъ скалъ, на немъ оказалась течъ и шкиперъ едва успѣлъ дойти до самой восточной скалы, называемой *Матріель* и высадить тамъ экипажъ и пассажировъ, какъ судно стало тонуть и скоро съшло на дно. Пароходъ «Саутъ-Вестернъ» (шкиперъ Джемсъ Гудбриджъ старшій) отправился во вторникъ утромъ изъ Сентъ-Илера же (по другимъ извѣстіямъ шелъ онъ изъ Веймута) въ Сентъ-Мало. Въ 2 часа пополудни часовой замѣтилъ группу людей на *Матріель*, почему шкиперъ немедленно направилъ туда курсъ и принялъ бѣдствующихъ. Они провели 24 часа на скалѣ, получивъ восемь фунтовъ хлѣба, нѣсколько сухарей и воды отъ трехъ бѣдныхъ рыбаковъ. Въ продолженіе ночи бѣдствующие жгли большой и яркій огонь, но напрасно. Оставляя мѣсто бѣдствія пассажиры вручили 10 фунтовъ стерлинговъ рыбакамъ и дали по 10 шиллинговъ каждому изъ матрозовъ парохода; а прибывъ въ Сентъ-Мало поднесли драгоценный браслетъ той пассажиркѣ, на которую возложена была раздача провизіи на скалѣ. Черезъ восемь дней настоящій пассажирный пароходъ *Сюпербъ* шелъ изъ С. Мало на остр. Джерзей и въ 10 часу утра имѣлъ несчастіе попасть на тѣ же Минкіеровы скалы. *Сюпербъ* ударился о скалу лѣвымъ бортомъ; тотчасъ спущены были обшлюпки, въ которыя поспѣшно бросились пассажиры и отвалили; но на одной шлюпкѣ позабыли заткнуть пробку и взять весла съ парохода, отъчего она вскорѣ погрузилась, и съ нею потонуло 11 человекъ. Былъ совершенный штиль и странно почему другая шлюпка не могли подать никакой помощи, тѣмъ болѣе, что она возвратилась къ судну. Тендеръ «Юпитеръ» вскорѣ снялъ несчастныхъ со скалы и пересадилъ ихъ на пароходъ, шедшій въ Сентъ-Илеръ. Замѣчательно, что пароходъ этотъ, при входѣ въ заливъ, коснулся рифа у скалы

Oyster-Rock, къ новому, но напрасному страху спасенныхъ. Одна бѣда зоветъ другую!

==

Устройство обсерваторіи въ Триестѣ. Триестъ, самый сѣверный портъ Средиземнаго и Адриатическаго морей, съ большимъ рейдомъ, на которомъ ежегодно стоятъ тысячи купеческихъ судовъ, до сихъ поръ не представлялъ имъ средствъ опредѣлить точное астрономическое время. Шкипера, прибывшіе изъ Англіи или Америки въ Триестъ, поручали повѣрку своихъ хронометровъ часовымъ мастерамъ, которые сами не имѣли для этого астрономическихъ средствъ, потому что въ Триестѣ не было обсерваторіи; не рѣдко случалось, что суда предпринимающія отсюда дальнія плаванія и, будучи не увѣрены въ точности хода своихъ хронометровъ, заходили въ Корфу, гдѣ полуденный шаръ удовлетворялъ ихъ нуждамъ. Не задолго до послѣднихъ переворотовъ въ Венеціи, астроному тамошней обсерваторіи, въ бывшей морской коллегіи, поручено было повѣреніе городскихъ часовъ и устройство полуденнаго шара. Онъ приступилъ было уже къ дѣлу, намѣреваясь, для согласнаго хода городскихъ часовъ, употребить электро-магнетизмъ, но внутреннія безпокойства не дозволяли ему довершить этого предпріятія. Теперь опредѣленіе астрономическаго времени сдѣлалось для Венеціи, предметомъ второстепеннымъ, но тѣмъ важнѣе оно для Триеста. Первый портъ Имперіи естественно нуждается въ обсерваторіи для военнаго и торговаго флота, которымъ правительство Австрійское старается доставить возможное развитіе, почему оно и поручило дѣло это искусному человеку. Адыюнктъ Императорской и Королевской Вѣнской обсерваторіи, профессоръ Шаубъ, пріобрѣтшій нужныя практическія морскія свѣденія на военныхъ судахъ Императорскаго флота, прибылъ нынѣ въ Триестъ съ порученіемъ устроить астрономическую обсерваторію и завѣдывать ею. Кромѣ того профессоръ Шаубъ намѣренъ читать лекціи морской астрономіи.

==

Новый Австрійской пароходъ-фрегатъ «Вольта». За нѣсколько мѣсяцевъ предъ симъ пароходъ «Лучіа», при спускѣ его въ Триестъ, не сошелъ со стапеля, ибо осѣлъ фундаментъ сего послѣдняго. Вскорѣ однакоже пароходъ этотъ былъ спущенъ. Публика, подъ вліяніемъ этой неудачи, съ особеннымъ нетерпѣніемъ ожидала момента, назначеннаго для спуска парохода «Вольта», который къ общему удовольствію благополучно спущенъ на воду, 25 сентября ст. ст., въ присутствіи Эрцъ-Герцоговъ Фердинанда и Карла, вице-адмирала Дальрупа, контръ-адмирала Буяковича * и многочисленной публики. Пароходъ этотъ построенъ инженеромъ Тонелло, по плану инспектора кораблестроенія Г-на Шеффера. Длина судна по ватерлиніи 190 ф., ширина, по ватерлиніи же, 33 ф. 9. д. и глубина 19 ф. 4 д.; въ полномъ грузу будетъ сидѣть 13½ ф.; водоизмѣненіе его 1480 тоновъ; площадь грузовой ватерлиніи 5324 кв. футовъ; грузу поднять долженъ 1089 тоновъ, въ томъ числѣ 350 тоновъ угля; ходитъ долженъ 10¼ узловъ. Артиллерію его составлять девять пушекъ: одна 48 фунтовая въ носу, двѣ 30 фунтовые въ кормѣ и шесть, 30 фунт. же, по бортамъ.

=

(*) Буяковичъ командуя въ 1848 г., фрегатомъ, находился въ Неаполѣ, когда пришло туда извѣстіе о провозглашеніи Венеціанской республики. Офицеры фрегата, почти все Итальянцы, произвели бунтъ и принудили командира поднять трехцвѣтный флагъ—общій Итальянскій революціонный. Зачинщики поспѣшили на берегъ для переговоровъ съ Неаполитанскими бунтовщиками, чтобы послѣ отплыть въ Венецію и обогатить новую республику—фрегатомъ. Пользуясь ихъ отсутствіемъ, капитанъ Буяковичъ собралъ всю команду и по Славянски, на родномъ языкѣ нижнихъ чиновъ, краснорѣчиво и убѣдительно изобразилъ имъ преступное дѣйствіе бунтовщиковъ и обязанности долга службы. Рѣчь имѣла успѣхъ. Они тотчасъ снялись съ якоря и, поднявъ Австрійскій флагъ, привели фрегатъ благополучно въ Триестъ. За этотъ подвигъ Буяковичъ произведенъ былъ въ контръ-адмирала.

Уменьшеніе туземнаго народонаселенія въ Полинезій.

Отъ кори, гриппа и другихъ эпидемій, которыя свирѣпствовали между Гавайцами въ продолженіе 1848 и началъ 1849 года, погибло не менѣе 10,000 человекъ или около десятой части всего народонаселенія. Въ послѣдніе годы замѣчено также уменьшеніе народонаселенія въ Раротонгъ, что въ южномъ Тихомъ океанѣ. Капитанъ Джаксонъ писалъ тоже объ островахъ *Strong's* и наконецъ плачевное явленіе это уже давно примѣчено на Ладронскихъ островахъ. Къ этому одинъ образованный молодой человекъ, прожившій нѣсколько мѣсяцевъ на островахъ Гамбіера, сообщаетъ, что и тамъ замѣчена чрезвычайная убыль людей.

Вообще можно положить, что въ Полинезій туземная порода теперь нигдѣ не увеличивается.

Для узнанія причины этого, должно прежде рѣшить слѣдующіе вопросы : гдѣ въ Австраліи дѣйствуютъ миссіонеры и гдѣ нѣтъ? гдѣ миссіонеры эти католики и гдѣ протестанты? гдѣ нѣтъ иностранцевъ и гдѣ они есть, и сколько ихъ?....

Одинъ только островъ *Питкернъ* дѣлаетъ рѣзкое исключеніе изъ вышеприведеннаго; народонаселеніе его чрезвычайно увеличивается *.

Статья эта заимствована нами изъ газеты «*the Friend*», издающейся ежемѣсячно на Англійскомъ языкѣ, въ *Гонолулу*, на Сандвичевыхъ островахъ, Газета эта посвящена умѣренности, мореходству и общимъ извѣстіямъ; цѣна годоваго изданія полтора Испанскихъ талера; № 3 1849 года, который у насъ въ рукахъ, напечатанъ весьма хорошо, разными шрифтами и занимаетъ одинъ листъ; форматомъ въ четвертую долю листа.

Царь Арктическаго океана или огромный китъ. Вотъ еще извлеченіе изъ другаго заокееанскаго журнала «*the Neighbour*».

(*) Прелюбопытный разсказъ о заселеніи Питкерна помѣщенъ въ кругосвѣтномъ путешествіи капитана Котцебу на шлюпѣ «Предпріятіе».

выходящего ежемесячно въ Вальпарезо, также на Английскомъ языкѣ. Намъ попался случайно № 25, 13 февраля 1849 года; весь номеръ въ одинъ печатный листъ, формата большой четвертки; печать хорошая; цѣна $1\frac{1}{2}$ доллера въ годъ. Тамъ пишутъ объ огромномъ китѣ слѣдующее:

«Черезъ газету the Friend» (о которой выше было сказано), узнаемъ подробности о крейсерствѣ китоловнаго барка, «Сюперіоръ», подъ начальствомъ шкипера Ройса, въ Беринговомъ проливѣ и свѣрхѣе его. Сюперіоръ вступилъ въ Арктическій Океанъ около половины іюля 1848 года; подходилъ то къ одному, то къ другому матерiku и, поднявшись до 70° северной широты, къ 22 августу добылъ уже послѣдняго кита, которымъ и пополнилъ окончательно свой грузъ. Въ продолженіе всего плаванія онъ встрѣчалъ множество китовъ. По причинѣ теченій, тумановъ, береговъ и близости льдовъ, также по невѣрности картъ, г. Ройсъ нашелъ неудобнымъ и опаснымъ, вытѣпывать китовый жиръ, имѣвшійся въ изобиліи. Въ продолженіе всего крейсерства плавающего льда почти не было видно, погода большею частію стояла хорошая, такъ что люди могли работать въ легкой одеждѣ. Почти по всему океану находили хорошій якорный грунтъ отъ 14 до 35 сажень, и не рѣдко стояли на якорѣ. Первый китъ убитъ былъ въ полночь, когда было такъ свѣтло, что можно было читать и писать, и слѣдовательно работать въ продолженіе цѣлыхъ сутокъ. Киты были весьма смиренны, но совершенно различны отъ прежде видѣнныхъ шкиперомъ Ройсомъ. Добытые имъ были трехъ родовъ: первый родъ весьма сходенъ съ Гренландскимъ; одно животное наполняетъ отъ 160 до 170 боченковъ; второй родъ извѣстенъ подъ именемъ «полярнаго» котораго рѣдко встрѣчаютъ на Северо-западномъ берегу; третья порода малая, свойственная этому океану. Послѣдніе три добытые кита доставили слишкомъ 600 боченковъ жиру. Шкиперъ Ройсъ донесъ, что и было засвидѣтельствовано всемъ его экипажемъ, что во время крейсерства ихъ въ Арктическомъ

Океана, имъ встрѣтился огромный китъ, такихъ исполинскихъ размѣровъ, что найденъ былъ *слишкомъ великимъ* для судна, каковъ былъ Сюперіоръ. Всѣ согласно показали, что это былъ величайшій китъ, какого когда либо видѣли и который конечно доставилъ бы 300 боченковъ жиру. Не страхъ, но недостаточность или слабость китоловныхъ снарядовъ судна, для поимки такого животного, были причиною, что мы оставили *Царя Арктическаго океана* спокойно продолжать свой путь.



Предохранительный составъ Пикокъ. Уже нѣсколько лѣтъ, говорить капитанъ Пикокъ, какъ прилагалъ я всѣ старанія чтобы отыскать такой химической составъ, который бы, покрывая подводную часть судовъ, предохранялъ ее отъ нароста травы и ракушекъ; самая трудная задача была при примѣненіи состава къ желѣзнымъ судамъ. — После различныхъ испытаній въ послѣдніе четыре года, предпринимая разныя измѣненія въ пропорціяхъ составныхъ частей, я наконецъ нашелъ составъ, который хорошо пристаеъ, скоро сохнетъ и близко подходитъ къ цвѣту мѣди; къ тому же онъ дешевъ, простъ въ употребленіи и, после длиннаго ряда опытовъ надъ мореходными судами и надъ шлюпками въ гавани, оказался совершенно соответствующимъ цѣли.

«Убѣдившись что составъ мой отвращаетъ накопленіе травы, ракушекъ и пр. на желѣзъ, мѣди и деревъ, я захотѣлъ испытать его качество надъ послѣднимъ, касательно опустошеній и разрушеній отъ морскаго червя (*teredo navalis*). Съ этою цѣлью я взялъ два куска одного дерева, одинъ изъ нихъ покрылъ моимъ составомъ и оба привинтилъ къ желѣзному листу, который опустилъ въ рѣку Иченъ, при входѣ въ Сатумтонскіе доки, 20 ноября 1848 года.

«1-го января 1849 года я нашелъ, что непокрытый кусокъ уже нѣсколько испорченъ червями, между тѣмъ какъ другой

былъ въ совершенной цѣлости. Взявъ тогда подобный листъ, также съ двумя кусками одного и того же дерева, покрылъ одинъ изъ нихъ сурикомъ, а другой моимъ составомъ и отправилъ 2-го января 1849 года въ Бермудъ; тамъ приборъ былъ опущенъ въ воду, 21 числа того же мѣсяца, въ адмиралтейскомъ докѣ или открытомъ бассейнѣ, что на островѣ Айрландъ, и оставался не тронутымъ до 4-го октября того же года, т. е. 8½ мѣсяцевъ. Г. Винцентъ, капитанъ Королевскаго флота и командиръ почтоваго парохода «Севернъ», опустившій приборъ, самъ вынулъ его и вручилъ мнѣ 22-го октября. Кусокъ, покрытый сурикомъ, оказался проточеннымъ насквозь и большая часть его превращена была въ ноздреватую массу; между тѣмъ кусокъ, покрытый моимъ составомъ, былъ таковъ же, какъ въ день отправленія изъ Саутемтона. И такъ результатъ опыта надъ нимъ оказался весьма удовлетворительнымъ. На этомъ кускѣ былъ лишь тонкій слой коралловой осадки, безъ всякаго окисленія, между тѣмъ какъ другой кусокъ былъ покрытъ травой, ракушками, кораллами, и другими зоофитами, причинившими порчу и какъ бы ржавчину*.

«Листъ, опущенный въ продолженіе четырехъ мѣсяцевъ въ рѣку Иченъ, былъ рассмотрѣнъ и нашлось что непокрытый составомъ кусокъ оказался проточеннымъ въ оконечностяхъ на поверхности маленькими дырочками, въ глубину на $\frac{1}{4}$ дюйма. Кусокъ же, покрытый моимъ составомъ, былъ повсюду невредимъ и совершенно чистъ отъ всякой травы и наростовъ, также какъ и та часть желѣзнаго листа, которая вмѣстѣ съ ними была покрыта.

«Я назвалъ мой составъ «*Anti-Sargassian*» отъ Испанскаго

* Образчики эти были представлены редактору журнала *Nautical Magazine*, а послѣ и въ Адмиралтейство и интенданту флота. При видѣсихъ образчиковъ нельзя было сомнѣваться въ дѣйствительности состава капитана Пиккоа: покрытыя части были замѣчательно чисты, а другія чрезвычайно испорчены. (пр. Naut. Mag.)

слова »*Sargazo*« означаютъ «плавучая трава.» *Sargasso* или *Sargassное море* известно всѣмъ морякамъ, проплывшимъ Атлантическій Океанъ, по широкой полосѣ, лежащей между параллелями 20° и 36° N широты и между меридіанами 25° и 40° W долготы, гдѣ плавучая трава (*Sucus natans*) мѣстами такъ густа, что даже мѣшаетъ судамъ въ ходу при слабомъ вѣтрѣ, представляя глазу по всему горизонту видъ безконечнаго наводненнаго луга. Въ этой травѣ безчисленное множество плавающихъ мелкихъ зоофитовъ и мнѣ случалось часто доставать изъ воды куски плавучаго дерева и обломки досокъ, которые всѣ были покрыты ракушками и проточены морскими червями.

«Колумбъ въ первомъ своемъ плаваніи чрезъ эту часть Океана назвалъ ее «*El mar de Sargazo*.» Я не сомнѣваюсь, что суда, проплывшія это *травяное море*, получаютъ въ подводной части, на обшивкѣ, такъ сказать зародыши травы и животныхъ, и, по прибытіи въ Европу, обшивка часто оказывается источенною червями, хотя судно и вышло изъ порта, не имѣющаго сихъ насѣкомыхъ.

«Насѣкомое, которое портитъ поверхности паловъ, томбуевъ, гребныхъ судовъ и пр., въ водахъ Саутемтона и другихъ портахъ Великобританіи, мнѣ кажется не принадлежитъ къ классу червообразныхъ (*Vermicular*), его видъ не чешуйчатаго образованія, какъ настоящій морской червь; оно ограничиваетъ свои опустошенія только на поверхности дерева. Подобное насѣкомое существуетъ въ заливѣ Каллао, въ Лимѣ и Галифаксѣ, въ Новой-Шотландіи, гдѣ причиняетъ тотъ же вредъ сваямъ, шлюпкамъ и пр.»

Статья эта написана изобрѣтателемъ въ февральской книжкѣ *Nautical Magazine* нынѣшняго года. Съ того времени въ Англіи сдѣланы еще многія испытанія этого состава, на судахъ казенныхъ и частныхъ, паровыхъ и парусныхъ, желѣзныхъ и деревянныхъ, и вездѣ обнаружена его польза, какъ удостоверяютъ свидѣтельства, напечатанныя въ разныхъ газетахъ.

Особенно любопытенъ опытъ, произведенный на Вестъ-Индскихъ почтовыхъ пароходахъ *Леонъ*, *Тевіотъ* и *Трентъ*. Часть мѣдной обшивки ихъ покрыта была составомъ Пикока, другая оставлена такъ. Въ докъ отняли отъ той и другой куски мѣднаго листа, по шести квадратныхъ дюймовъ и взвѣсили ихъ. Оказалось что въ покрытомъ кускѣ потери вѣса не было, а въ непокрытомъ въ шесть мѣсяцевъ утратилось 18 унцій, что составитъ $2\frac{1}{4}$ фунта мѣди съ каждаго листа въ годъ, или одинъ тонъ съ тысячи листовъ. По этому расчету экономія въ мѣдной обшивкѣ одного военного корабля составитъ около 300 фунтовъ стерлинговъ.

Составъ хорошо пристаеетъ къ дереву, желѣзу и особенно къ мѣди; сохнетъ въ часъ времени, и стоитъ, включая работу, почти по одной пени на листъ обшивной мѣди.

Газета *Nautical Standard*, подтверждающая вышесказанное, прибавляетъ еще объ удачномъ испытаніи, сдѣланномъ по приказанію Адмиралтейства, на деревянномъ пароходѣ «Нигеръ», и особенно на почтовомъ пароходѣ «Риона» (см. М. Сб. Т. III, стр. 362). Онъ сдѣлалъ нынѣшнимъ лѣтомъ, одинъ изъ обычныхъ своихъ рейсовъ весьма скоро, а именно изъ Соутемтона въ Александрію и обратно въ 30 дней. Во второмъ изъ этихъ портовъ онъ сдавалъ и принималъ грузъ; въ Гибралтаръ и Мальтъ въ оба пути запасался углемъ; кромѣ того имѣлъ два свѣжіе противные вѣтра. Расчитывая все это, ускореніе перехода должно приписать тому, что подводная часть, «Риона» предъ отправленіемъ въ моръ, покрыта была краскою Пикока, сохранившею обшивную мѣдь парохода совершенно чистою, гладкою и скользкою.

Благодаря этому же составу замѣтили ускореніе пароходныхъ рейсовъ даже на маленькихъ разстояніяхъ, каково напримѣръ отъ Соутемтона къ острову Джерзей. А съ сокращеніемъ плаванія уменьшается и расходъто плива—выгодывесьма важныя! Большое количество состава Пикока, какъ пишутъ, отправлено теперь въ Лиму, для покрытія имъ подкладокъ подъ рельсы же-

лезной дороги. Применение этого изобретения конечно получить большое развитие.

=

Смерть въ Эксетеръ. Августа 26 ст. ст., въ четвертомъ часу по полудни, г. Вебберъ, шляпочный мастеръ и содержатель трактира «Портъ-Ройаль», въ Эксетеръ, былъ свидѣтелемъ необыкновеннаго явленія. Работая въ одномъ изъ своихъ сараевъ, онъ услышалъ сильный шумъ, происшедшій не далеко отъ ближайшей тропинки. Выбѣжавъ на дворъ, онъ увидѣлъ, что большія камни, пыль и пр. крутились вихремъ на пространствѣ величиною съ каретное колесо. Вскорѣ вихрь или смерчъ этотъ подлетѣлъ къ небольшой лодкѣ, стоявшей въ рѣкѣ и привязанной за столбъ на берегу, мгновенно поднялъ ее на воздухъ, въ которомъ она крутилась на своемъ фаленѣ, какъ волчокъ; потомъ смерчъ подошелъ къ возлѣ стоявшей четырехъ-весельной гичкѣ, и въ тотъ самый моментъ, когда упала лодка, поднялъ гичку на воздухъ—носъ на четыре фута отъ воды, а корму на 15 футовъ. Послѣ этого смерчъ, вѣроятно, потерялъ силу и упалъ въ воду, подобно большой тяжести, образовавъ въ рѣкѣ пѣнистыя волны. Гичка была 30 футовъ длиною, и во время подъема на воздухъ, въ ней было отъ 12 до 15 галлоновъ воды; поврежденій она никакихъ не получила. Обстоятельство это темъ болѣе замѣчательно, что случилось во время маловѣтрія и почти при безоблачномъ небѣ.

=

Разрушительное ядро Лагранжа. Отъ $\frac{1}{2}$ ³ сентября пишутъ, изъ Лоріана, что тамъ произведены были, особо назначенною отъ правительства комиссіею, опыты надъ ядрами изобретенія Лоріанскаго аптекаря Лагранжа, и успѣхъ оказался чрезвычайный. Дѣйствіе ядеръ его было вполне разрушительно, такъ что комиссія объявила изобрѣтателю, что «нимя его должно внести въ списокъ членовъ мирнаго конгресса, ибо послѣ

этого изобретения нечего и думать о войнѣ. » Давай Бог!

Ядра эти при ударѣ въ разнаго рода твердыя тѣла, производили взрывъ и опустошительное разрушеніе. Полагаютъ, что канонирская лодка съ четырьмя пушками, дѣйствующими снарядами Лагранжа, въ нѣсколько минутъ можетъ пустить ко дну 120-ти пушечный корабль! Изобретеніе Лагранжа покуда еще его секретъ.

=

Поиски за Франклиномъ. Директоръ Гудзонбайской компаніи, сэръ Джоржъ Симпсонъ, возвратясь нынѣ въ Англію изъ ежегодной поездки своей по владѣніямъ упомянутой компаніи, объявилъ, что онъ ничего не слышалъ о Франклинѣ. За симъ возвратился въ Англію транспортъ «Нортъ-Старъ» (сѣверная звезда), посланный въ прошломъ году, подъ командою капитана Саундерса, съ запасами провизіи для Франклина, и также не доставилъ объ немъ никакихъ свѣдѣній, оставя провизію въ нѣсколькихъ мѣстахъ Полярнаго моря. Изъ шести экспедицій, снаряженныхъ въ нынѣшнемъ году для отысканія Франклина (см. М. Сб. Т. III стр. 577), или, вѣрнѣе сказать, для рѣшенія постигшей его участи — пять уже дѣйствовали на мѣстахъ начальнаго плаванія отыскиваемыхъ моряковъ, именно къ W отъ Баффинаова залива въ Ланкастеръ — Зундъ и проливъ Баррова. Сообщенныя этими экспедиціями свѣденія, разсыянные по журналамъ и газетамъ, вообще неутѣшительны. Одно только обстоятельство заслуживаетъ теперь вниманія людей, интересующихся полярными дѣлами. Капитанъ Форсайтъ недавно возвратился въ Абердинъ. По малости командуемаго имъ судна «Принцъ Альбертъ» и по предпримчивости Форсита, его прозвали въ кругу полярныхъ товарищей *старымъ Баффинномъ*. Онъ-то сообщилъ, что на мысъ Райлей (при входѣ въ проливъ Веллингтона, широта около 75° N, долгота около 92° W), видѣлъ онъ мѣста пяти стоявшихъ тамъ палатокъ (большая изъ нихъ имѣла 12 футовъ въ діаметръ),

около нихъ были остатки костей разныхъ животныхъ; кроме того нашелъ онъ тамъ куски казенной англійской парусины и конецъ троса съ желтою въ немъ ниткой: это марка такелажна Вуличскаго порта, гдѣ снаряжались въ 1845 году суда Франклина. По розсмотрѣніи въ Вуличѣ найденной веревки, заключили, что она должна принадлежать искомымъ судамъ. Но, вѣрно это или нѣтъ, а участь ихъ все еще задача, которую предназначено рѣшить настоящимъ экспедиціямъ. Успѣютъ онѣ въ этомъ или нѣтъ, но потомство конечно съ благодарностію отзовется объ энергическихъ изърахъ современниковъ къ отысканію Франклина. За возвращеніемъ капитана Форсита остались теперь на зимовку въ Полярномъ морѣ слѣдующія суда:

- | | | | | |
|------------------------|----------|--------------------|------------------|-----------------|
| 1) Резолютъ | 60 чел., | кап. Остинъ, | нач. экспедиціи. | Великобританцы. |
| 2) Ассистэнсъ | 60 — — | Омэпей. | | |
| 3) Піонеръ | 30 — | лейт. Осборнъ. | | |
| 4) Интрепидъ | 30 — — | Кетеръ. | | |
| 5) Леди Франк-
линъ | 25 — | кап. Пенни, | нач. экспедиціи. | |
| 6) Софія (яхта) | 22 — | | | |
| 7) Феликсъ | 19 — — | Джонъ Россъ, | нач. эксп. | |
| 8) Мери, ботикъ, | | иногда на бакштовъ | Феликса. | |
| 9) Адвенсъ | 19 — | лейт. Хавенъ, | нач. эксп. } | |
| 10) Рескю | 17 — | мичм. Гриффинъ. | Американцы. | |

Всего четыре экспедиціи, изъ десяти судовъ, съ 282 чел. экипажей. По официальнымъ донесеніямъ начальниковъ и по показаніямъ Гг. Саундерса и Форсита, всѣ экипажи судовъ этихъ здоровы, самыя суда крѣпки и запасы на нихъ полны. Такимъ матеріальнымъ средствамъ вполне соответствуютъ и нравственные качества полярныхъ моряковъ — предпріимчивость, бодрость духа, стойкость характера и твердое упованіе на Бога.

Все это говорено было объ экспедиціяхъ изъ Атлантическа-

го океана, но и со стороны Великаго или Тихаго океана дѣйствуютъ съ тою же цѣлью четыре судна (см. М. Сб. т. III стр. 577 и Т. IV стр. 96 и 210.), съ экипажами около 250 человекъ:

Энтерпрейсъ, кап. Коллинсонъ, нач. экспедиціи.

Инвестигаторъ, — Маклюръ, въ вѣденіи его.

Геральдъ, — Келлетъ. }
Плюэръ, — Муръ. } плаваютъ отдѣльно.

Кап. Коллинсонъ отъ 25 іюня нов. ст., съ Сандвичевыхъ острововъ пишетъ, что кап. Келлетъ отправился въ Беринговъ проливъ и назначилъ рандеву мысъ Лисбурнъ (около 69° *N* шир. и 166° *W* долг.). Хотя разстояніе между этими мѣстами до 3,800 миль, но Коллинсонъ надѣется достигнуть мѣста рандеву прежде 15 августа и полагаетъ соединиться съ капитаномъ Остиномъ у острова Мельвила, что противъ середины Сѣверо-Американскаго материка. Тутъ же намѣрены зимовать и кап. Пенни и Американцы.

Достигнуть или нѣтъ всѣ эти экспедиціи главной цѣли своей, но ужъ вѣрно принесутъ пользу мѣстной географіи и прибавятъ очень много къ практикѣ полярныхъ путешествій, испытавъ разныя нововеденія, начиная съ винтовыхъ судовъ, которые уже успѣли оказать тамъ свою пользу; съ помощію ихъ прорывывали ледъ толщиною будто бы отъ 12 до 15 футовъ (*Morning Herald*, 4 октября).

И такъ поисками за Франклиномъ занято теперь до 550 человекъ на 14-ти судахъ; перечисливъ ихъ, напомнимъ читателямъ нашимъ и о судахъ отыскиваемыхъ: «Эребусъ» кап. Франклинъ и «Терроръ» кап. Крозье; на первомъ 69, на второмъ 68 чел. экипажа; оба деревянные суда и съ вспомогательными винтовыми двигателями; орудій было по три на каждомъ. Нынешнія полярныя суда имѣютъ: малыя по 2, большія по 4 орудія; только «Геральдъ» 26 пуш. военный корветъ, сохранилъ кажется свою артиллерию.

Такъ какъ вопросъ о Франклинѣ теперь въ ходу, и потому

намъ часто можетъ—быть придется обращать вниманіе читателей нашихъ на Северное Полярное море, то и прилагаемъ карту его, дополненную и исправленную по послѣднимъ свѣдѣніямъ, противу приложенной къ № 4-му М. С. нынѣшняго года.

=

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

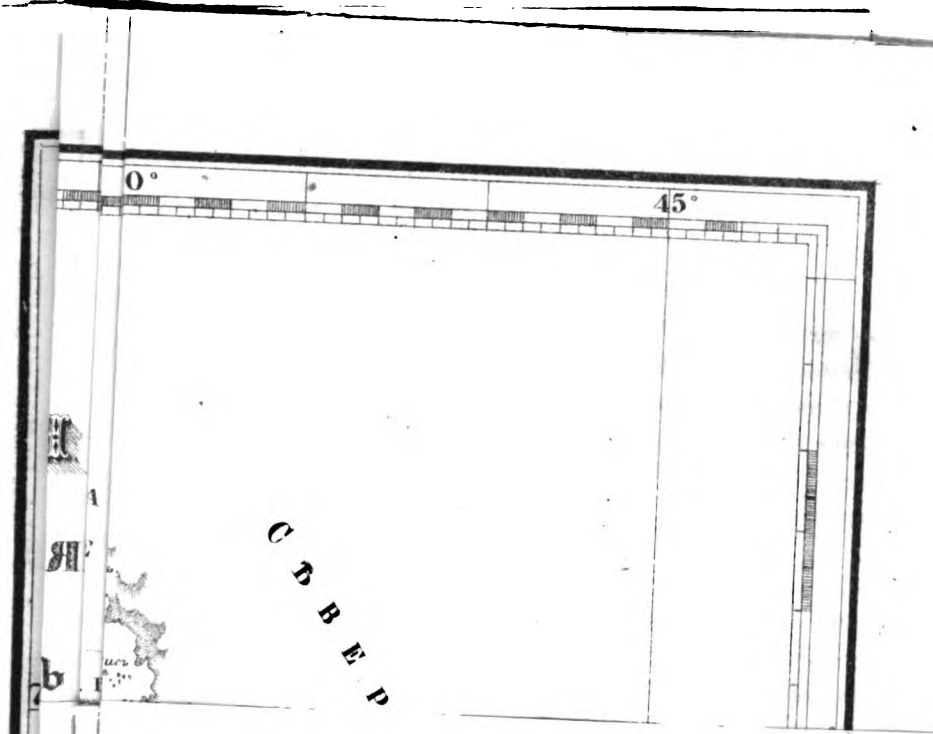
— Сентября $\frac{1}{2}$ спущенъ въ Копенгагенъ, въ новомъ портѣ 84 пуш. кор. *Данеброгъ*, въ присутствіи Короля.

— Изъ *Гельсингера*, отъ 4 октября нов. ст., пишутъ что въ тотъ день утонулъ тамъ Голландскій купеческій бригъ *Лидія* (*Frome Lydia*); онъ стоялъ на якорѣ, на 10 саж. глубины противъ Кронборга, какъ на него напелъ съ полнымъ ходомъ, подъ всеми парусами, Англійскій купеческій кор. *Нортумберлендъ* и пустилъ бригъ ко дну. Таможенная шлюпка, съ десятию гребцами поспѣшила къ мѣсту бѣдствія, но и сама увлечена была образовавшимся водоворотомъ на дно. При этомъ несчастіи спасено 11, потонуло 12 чел. Нортумберлендъ получилъ не важную аварію. Бригъ шелъ изъ Кронштата въ Оффлеръ съ грузомъ такелажа и парусины.

— Норвежскій военный корветъ *Орнеъ*, съ 146 чел. экипажа, прибылъ 12 октября въ Брестъ и, при поднятіи Французскаго флага, салютовалъ 21 выстрѣломъ. Онъ вышелъ изъ Норвегіи 22 сентября и заходилъ въ Портсмутъ; отправляется въ Средиземное море.

— Близъ Ярмутскаго рейда, на устричныхъ банкахъ, найдено значительное количество костей мастодонтовъ и одинъ клыкъ, обломанный въ нижней части, имѣлъ 11 ф. 5 д. длины. Мѣстные ученые дѣлаютъ розысканія надъ этими остатками допотопныхъ животныхъ.

— Турецкій фрегатъ *Хаабъ* — *Бахри*, вышедшій 2 августа



изъ Константинополя, былъ въ Мальтѣ и, въ половинѣ сентября, пришелъ въ Тулонъ. На немъ 400 чел. экипажа ; матросы имѣютъ красныя куртки и синія шальвары съ узкими белыми лампасами.

— Морской Министръ Порты Сулейманъ-Паша возвратился въ Босфоръ съ эскадрою изъ 4-хъ кор. и 2-хъ фрегатовъ, съ которыми крейсеровалъ въ восточномъ углу Средиземнаго моря.

— Изъ Нанта пишутъ, что тамъ изобрѣтенъ снарядъ, лучший водолазнаго колокола, въ которомъ человекъ свободно былъ въ водѣ полтора часа.

— Въ Кардифъ, при Бристольскомъ заливѣ, взорвало недавно купеческое судно *Гертруда*, съ грузомъ каменнаго угля, образовавшаго какой-то особенный газъ, спершійся въ трюмъ. Это несчастіе случилось въ полночь и шумомъ перепугало жителей. Шкиперъ и большая часть экипажа были на берегу; немногіе погибли.

— Бури нынѣшняго лѣта причинили многія бѣдствія на морѣ и особенно Англійскому купечеству. Въ іюнѣ мѣсяцѣ, у мыса Доброй Надежды, разбилося шесть большихъ судовъ, изъ коихъ два погибли съ экипажами. Послѣ того утонули два Остъ-индскіе корабли: *Индіанъ*, на пути изъ Ливерпуля въ Бомбей, и *Оріанда*, на пути изъ Калькуты въ Англію. На последнемъ спасся только одинъ штурманъ; грузъ этого корабля стоилъ 80 тысячъ фунтовъ стерлинговъ. Съ *Индіана* часть пассажировъ спаслась на ос. Маврикія; кор. этотъ былъ застрахованъ въ 25 тыс. фунт. стерл. Наконецъ недавно разбился еще Англ. кор. *Бриджстаунъ* въ тысячу тоновъ, на пути изъ Англіи въ сѣв. Америку съ 390 чел. эмигрантовъ. Корабль во время тумана попалъ на берегъ Нью-Фаундленда; люди по счастью все спасены, благодаря тихой погодѣ.

— Англійское Адмиралтейство приказало устроить на пароходахъ *Ретрибушенъ* и *Даунтлессъ*, телеграфы съ верхней палубы въ машину, подобно испытанному уже телеграфу на

Королевской паровой яхты *Викторія и Альбертъ*, изобрѣтенія комендора Криспина.

— Въ четырехъ лье отъ Гавръ-де-Граса выкинуло на берегъ туловище огромнаго кита безъ головы.

— Въ Бельгiи въ 1833 г. было 75 пароходовъ, на нихъ 90 машинъ въ 2635 силъ. Всего перевезено ими въ тотъ годъ 1,038,916 пассажировъ и 88,140 тоновъ товаровъ. Въ прошломъ же году было тамъ пароходовъ 291 на нихъ 513 машинъ въ 19,771 силу; они перевезли 3,152,323 пассажира и 807,131 тонъ груза.

— Во Франціи въ 1825 г. было всего 16 маяковъ, а именно: 10 въ Каналѣ, 5 въ Атлантическомъ океанѣ и одинъ въ Средиз. морѣ; теперь же число маяковъ трехъ первыхъ классовъ составляетъ 57: въ Каналѣ 17, въ океанѣ 25 и въ Средиз. морѣ 15; кромѣ того 104 портовыхъ огня или маяка четвертаго класса.

— Австрійскій флотъ продолжаетъ увеличиваться: въ Венеціи скоро спустятъ на воду фрегатъ *Новарру* и шкуну *Аре-тинъ*; въ Триестѣ, на верфи св. Марка заложено 12 канонирскихъ лодокъ и на Итальянскихъ озерахъ два парохода, въ 100 силъ каждый: *Радецкій*, на озерѣ Маджіорѣ, и *Гессъ* на оз. Гардскомъ.

— При Австрійскомъ министерствѣ торговли, промышленности и публичныхъ зданій, нынѣ учрежденъ особый департаментъ карантинновъ и мореходства.

— Непремѣнный секретарь Стокгольмской академіи наукъ Г. Вальбергъ, проситъ содѣйствія нашей академіи наукъ въ рѣшеніи вопроса, что берега Скандинавскаго полу-острова постепенно поднимаются надъ моремъ; по этому предмету наряжена коммиссія изъ Гг. академиковъ Купфера, Бера и Ленца.

(*Бюллетень И. А. Н.* 21 сентября.)

— Изъ Ростока пишутъ объ учрежденіи постоянного пароходнаго сообщенія между этимъ городамъ и С.Петербургомъ.

— КОРВЕТЪ ОЛИВУЦА, подъ командою капитанъ-лейтенанта Ивана Николаевича Суцова, назначенный въ крейсерство къ берегамъ Камчатки, отправился 23 сентября утромъ изъ Кронштата; заходилъ въ Ревель съ бумагами къ начальнику 3-й флотской дивизіи и 1 октября оставивъ Ревельскій рейдъ, утромъ 8, бросилъ якорь у Драгъ, предъ входомъ въ Копенгагенъ, куда прибылъ благополучно 10 октября. На пути 2-го числа имѣлъ жестокой вѣтръ отъ NW, заставившій нести только зарифленный гротъ-марсель и фокъ-стаксель; и почти все время этого перехода корветъ не выходилъ изъ трехъ рифовъ у марселей. Последнее русское судно—пароходъ Отважный—встрѣтилъ онъ въ виду Копенгагена, и команды приветствовали другъ друга прощальнымъ ура!

Корветъ этотъ построенъ въ Севастополь и спущенъ 2 ноября 1841 года. Длина его по баттарейной палубѣ 129 ф. 1 д., по килю 115 ф. 9 д.; ширина у бретлейна безъ обшивки 35 ф. 3 д.; глубина отъ киля до верхней кромки гондекъ-бимса 19 ф. 7 д. Онъ назывался прежде *Менелай*; въ 1846 году пришелъ изъ Чернаго моря въ Балтійское и названъ *Оливуца*. Для настоящаго плаванія карветъ изобильно снабженъ инструментами, картами и всеми запасами. Провизіи имѣетъ онъ на 10 мѣсяцевъ, кромѣ сухарей, крупы и вина, которыхъ взято на 5 мѣсяцевъ. Воды помѣщаетъ, по числу экипажа, на шесть мѣсяцевъ. Корветъ вооруженъ восемнадцатью пушкаронадами 24 фунт. калибра. При отправленіи въ море сидѣлъ ахтеръ-штевень 16 ф. 2 д., форъ-штевень 15 ф.; дифференту 1 ф. 2 д. Экипажъ корвета составляютъ, кромѣ командира, 11 офицеровъ и 135 чел. нижнихъ чиновъ, всего 147 человекъ. Списокъ гг. офицеровъ Оливуцы: лейтенанты—Карпелланъ, Лихачовъ и Коцебу; мичмана—Баронъ Шлиппенбахъ, Ратьковъ, Чихачовъ и Розенбергъ; корпуса штурмановъ по-

ручникъ Савинъ и прапорщикъ Зряковъ ; лекаръ Инейдеръ и
инкиперъ Матвѣевъ.

Корветъ Оливуца — 39-е Русское судно , совершающее
кругосвѣтное путешествіе. Счастливый путь этому прекрасному
корвету.

=

О П Е Ч А Т К И.

Въ N 9 М. Сб. напечатано :
Стран. 226, строка 19 св. въ выборъ,
— 270 — 19 св. въ собъ

Читай :
въ выборъ людей,
собою

=

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ
Предсѣдатель Генераль-Адъютантъ *Литке*.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ
ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 11.

Содержаніе:

	Стр.		Стр.
Походъ Геодезиста Гвоздева въ Беринговъ проливъ, 1732 года	390	объ Англ. гидрографич. работахъ	409
О параллельномъ движеніи въ машинахъ прямаго дѣй- ствія горгонской системы	403	Отрыв. изъ письма морс. офи- цера	449
Отвѣты К. Адм. Бофорта при рассмотрѣніи его отчета		Некрологъ Контръ-Адм. Пав. Фед. Кузнецова	453
		Смѣсь	465
		Разныя извѣстія	479

САНКТ ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обозрѣніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по всемъ отраслямъ морскаго искусства.
2. Извѣстія по части военнаго морскаго дѣла; о современномъ состояніи флотовъ и портовъ иностранныхъ; о плаваніи судовъ и эскадръ.
3. Извѣстія о морскихъ экспедиціяхъ, замѣчательныхъ въ военномъ, или ученомъ отношеніи.
4. Событія прежнихъ временъ во всѣхъ флотахъ; краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, рассказы, анекдоты и проч.
7. Библіографія. Краткій обзоръ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.

Въ случаѣ надобности, будутъ прилагаться къ Сборнику карты, чертежи и рисунки.

Выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца.

ка

бе
ил

у
Го
Га
и
от

для
Мо
рал

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ IV.

№ 11.

НОЯБРЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.

ПОХОДЪ ГЕОДЕЗИСТА МИХАИЛА ГВОЗДЕВА

ВЪ

БЕРИНГОВЪ ПРОЛИВЪ, 1732 ГОДА.

Хотя геодезисту Гвоздеву и приписываютъ честь открытія острововъ, получившихъ его имя, но справедливѣе было-бы назвать ихъ островами Дежнева, который доставилъ первое о нихъ письменное извѣстіе.

Въ первыя времена завладѣнія Сибирью, когда стало извѣстно, что она граничитъ съ Ледовитымъ океаномъ на сѣверъ и съ Восточнымъ на востокъ, казаки, посѣщая сѣверо-восточный уголъ Сибири, знали что Азія и Америка раздѣлены проливомъ, что въ этомъ проливѣ есть острова, и что жители Азіи имѣютъ сношеніе съ Американцами

По свидѣтельству Миллера, еще въ царствованіе Феодора Иоанновича, нарочная экспедиція учинила опытъ хода изъ устья Лены, вдоль Ледовитаго моря, къ Сѣверо-востоку и одно изъ судовъ ея, обошедъ Чукотскій Носъ, прибыло въ рѣку Камчатку. Но изслѣдованія, въ смутныя времена въ Россіи, остались безъ продолженія, а память открытій предана была забвенію: только въ неясныхъ разсказахъ Якутскихъ казаковъ осталось преданіе о существованіи отдаленнаго полуострова, а Камчадалы знали о посѣщеніи ихъ когда-то Русскими.

Съ 1635 года Якутскіе казаки и промышленные, посланные для отысканія новыхъ земель и народовъ, по выходѣ изъ устья Лены, шли вдоль сѣвернаго берега на востокъ, и ставили на пути зимовья и остроги.

Казакъ Дежневъ , идучи по пути предшественниковъ , для обозрѣнія продолженія сѣвернаго берега отъ Колымы къ востоку, обошелъ Чукотскій-Носъ *, и, въ донесеніи своемъ 1648 г., первый ясно указалъ на два острова, въ Аніанскомъ (Беринговомъ) проливѣ, противъ носа, населенные *Зубатыми-Чукчами*.

Сѣверо-восточный край Сибири, омываемый Ледовитымъ и Восточнымъ океанами, сдѣлался болѣе извѣстнымъ со времени основанія, въ 1649 году, острога на рѣкѣ Анадырь. Прикащики и промышленные свободно пускались изъ Колымскаго и Анадырскаго остроговъ, моремъ и сухимъ путемъ, на востокъ, для обложенія ясакомъ жителей сѣверо-восточнаго угла Чукотской земли; но, не ограничиваясь извѣстными уже предѣлами, старались проникнуть за Аніанскій проливъ, на завѣтную *Большую-Землю*, извѣстную, изъ разсказовъ Чукчей, богатствомъ звѣрей и лѣса, населенную людьми, которые носятъ дорогое соболье и бобровое платье**.

Съ 1700 года свѣденія объ этихъ открытіяхъ становятся опредѣлительнѣе, но у предприимчивыхъ казаковъ недоставало ни средствъ, ни познаній для исполненія такого важнаго дѣла, и какъ никто изъ нихъ не могъ посѣтить материка Аме-

* Авторъ подъ названіемъ *Чукотскаго Носа* очевидно разумѣетъ тотъ мысъ, который, слѣдуя Куну, на всѣхъ картахъ называется *Восточнымъ*. Чукоцкій носъ, названный такъ Берингомъ лежитъ южнѣе, въ широтѣ около 64° 10' N и долготѣ 173° W. Названіе *Аніанскаго* пролива, на нѣкоторыхъ старинныхъ картахъ встречаемое, въ новѣйшей географіи не принято.

Прим. Ред.

** Одному только Дежневу, сколько извѣстно, удалось обойти моремъ Чукотскій-Носъ; другіе, которымъ препятствовали льды, переходили съ такъ называемаго Колымскаго моря черезъ Чукотскую землю къ устью Анадыря, и, построивъ тамъ новыя суда, производили изслѣдованія, во время которыхъ видѣли острова противъ Чукотскаго-Носа и Большую-Землю, или материкъ Америки; а нѣкоторые узнали о нихъ въ Чукотской землѣ, посѣщая Чукчей для сбора ясаковъ.

рики, то въ показаніяхъ ихъ является большое разногласіе, которое въ тогдашнее время не могло быть соглашено. Чтобы достигнуть Большой-Земли, перепутемъ должны были слѣдовать замѣченные съ Чукотскаго-Носа, въ проливъ, острова. Нѣкоторые говорили только объ одномъ большомъ островѣ, съ котораго до Америки двое сутокъ пути: вѣроятно они разумѣли при этомъ островъ св. Лаврентія.

По донесенію казака Попова, 1711 года, противъ Чукотскаго-Носа, значится островъ, который Чукчи называютъ *Большою-Землею* *, населенною Зубатыми, которые ведутъ войну съ *Носовыми Чукчами*. Поповъ видѣлъ здѣсь плынныхъ съ Большой-Земли, съ вставленными костями въ нижней губѣ. Сообщеніе совершается лѣтомъ на байдаркахъ, а зимою на оленяхъ. На Большой-Землѣ есть всякаго рода лѣсъ и звѣри. По сказкамъ 1718 года ясачныхъ Чукчей, съ Чукотскаго-Носа, ходу до большого безлѣснаго острова—съ утра до обѣда **; отсюда за моремъ Большая-Земля, на которую перегребаютъ съ острова въ одинъ день; на ней лѣса и рѣки великія, звѣря много.

Со сказокъ казаковъ, бывшихъ при замиреніи Чукчей, о Чукотской землѣ, или Американскомъ материкѣ, было составлено въ Якутскѣ нѣсколько картъ, на которыхъ означались: Копаевъ островъ (Шелагскій мысъ), за нимъ къ востоку берегъ Большой-Земли, а противъ Чукотскаго носа Большой островъ. При этомъ нужно замѣтить, что въ прежнія времена съверовосточный Чукотскій мысъ былъ называемъ Шелагскимъ, а южный Анадырскимъ ***, а потому островъ Копаевъ есть тотъ-же

* Островъ Большая-Земля, есть, кажется, то мѣсто, Американскаго материка, отъ котораго идетъ мысъ Принца-Валлійскаго (м. *Ныста*); на нѣкоторыхъ картахъ онъ показанъ островомъ.

** *Илюлинь* и *Иселлинь*, острова Гвоздева, раздѣленные неширокимъ проливомъ, были принимаемы за одинъ.

*** На картѣ Якутскаго дворянина Львова показана между Восточнымъ мысомъ, называемымъ также Шелагскимъ, и Южнымъ или

Восточный Чукотскій мысъ, а Чукотскимъ-Носомъ называли южный Чукотскій мысъ; лежащій же къ югу отъ него большой островъ — вѣроятно островъ Св. Лаврентія, отъ котораго до Большой-Земли ѣзды двое сутокъ.

При соображеніи о числѣ и положеніи острововъ въ Беринговомъ проливѣ, по начальнымъ показаніямъ, необходимо имѣть въ виду, что пространство земли, около мыса Принца-Валлійскаго, также признавалось за островъ.

Свѣденія, получаемыя отъ казаковъ объ упоминаемыхъ островахъ и Большой-Землѣ, были разногласны, но сходились въ одномъ, что за проливомъ, на востокъ, находится Большая-Земля т. е. Америка.

Въ казакахъ и промышленныхъ хотя не ослабѣло еще прежнее усердіе къ изслѣдованію Американскаго материка, но никто однакожъ не рѣшался, безъ надежныхъ пособій, идти въ неизвѣданную землю, тѣмъ-болѣе, что прежде достиженія ея, нужно было касаться на пути острововъ, населенныхъ непріязненнымъ народомъ. Люди предприимчивые оставались въ бездѣйствіи, ожидая милостиваго указа о необходимыхъ пособіяхъ людьми и судами, которыхъ недоставало въ отдаленномъ краѣ.

Наконецъ въ 1716 г. поручено было, между прочимъ, полковнику Ельгину изслѣдовать острова противъ Чукотскаго-Носа и Большую-Землю; но порученіе это, за вызовомъ Ельгина къ слѣдствію, немогло быть исполнено.

Въ-слѣдъ за тѣмъ, мореходъ Нагибинъ, вызванный въ 1716 году изъ Колымы въ Анадырскъ, гдѣ онъ, съ прикащикомъ Кузковымъ, безуспѣшно искалъ острова въ Ледовитомъ морѣ, просилъ, въ 1720 году, дать ему 200 человекъ команды и суда для

Анадырскимъ, губа, и въ ней два острова; противъ Анадырскаго носа также два острова, населенные зубатыми. До перваго изъ сихъ послѣднихъ ѣзды отъ берега полъ-сутокъ, отъ него до втораго двое сутокъ; за нимъ Большая земля, населенная, и на ней лѣсъ и звѣри.

«проезды и покорения земли, которая противъ Чукотскаго носа, а на той земли много неясныхъ и всякаго звѣря*».

При начавшемся слѣдствіи, 1721 года, надъ властями, управлявшими Сибирью, прикащики были вызваны изъ своихъ отдаленныхъ остроговъ для допросовъ и въ предпріятія къ изслѣдованіямъ, начавшіяся при Сибирскомъ Губернаторѣ Князѣ Гагаринѣ, остановлены.

Воспользовавшись этимъ случаемъ, неграмотный якутскій казначій голова Аѳанасій Шестаковъ, въ смѣлыхъ выраженіяхъ выставилъ опасное состояніе отдаленнаго Сибирскаго края, и вмѣстѣ-съ-тѣмъ, для продолженія дальнѣйшихъ открытій и предотвращенія потери Русскихъ владѣній на сѣверо-востокъ Азіи, отъ нападеній инородцевъ на опустыніи остроги, просилъ, въ 1723 году, поручить ему службу на Сѣверномъ и Восточномъ моряхъ.

Между прочими предложеніями, Шестаковъ вызывался провѣдать и землю противъ Чукотскаго-Носа и привести ее въ подданство Россіи.

Назначеніе Шестакова послѣдовало не ранѣе 1727 года; въ это время Берингъ совершилъ уже свое путешествіе въ Беринговъ проливъ и замѣченные имъ острова (Гвоздева), назвалъ островомъ св. Діомида. Шестакову даны были изъ Адмиралтействъ-Коллегіи, для морскаго хода и сочиненія картъ, въ случаѣ отысканія новыхъ земель въ Сѣверномъ и Восточномъ моряхъ, интурманъ Яковъ Генсъ, подинтурманъ Иванъ Федоровъ, геодезистъ Гвоздевъ и десять человекъ матросовъ.

Шестаковъ, отрядивъ изъ Якутска въ Анадырскъ, для усмиренія Чукчей, капитана Павлуцкаго, прибылъ 1729 г. въ

* Нагибинъ хотя и не получилъ требуемыхъ имъ пособій, но отправился съ судномъ для провѣдыванія, и въ 1725 г. былъ убитъ Чукчами.

Охотскъ и къ осени построилъ два бота: «Восточный-Гавріилъ» и «Левъ,» въ добавокъ къ имѣвшимся здѣсь судамъ: «Гавріилъ» и «Фортуна». Осенью отправлены для изслѣдованія: ботъ Гавріилъ къ устью р. Уди, судно Фортуна на Курильскіе острова, а на двухъ новыхъ ботахъ Шестаковъ пошелъ вдоль сѣвернаго берега Охотскаго моря, до Пенжинской губы, чтобы оттуда пройти берегомъ въ Анадырскъ.

Шестаковъ, предъ отправленіемъ въ море, оставилъ ордеръ, чтобы штурманъ и подштурманъ, по прибытіи изъ Якутска, ожидали въ Охотскъ распоряженій головы изъ Анадырска, а геодезистъ пробрался-бы зимою до того мѣста, гдѣ будутъ зимовать суда Шестакова.

Гвоздевъ засталъ Восточный-Гавріилъ на зимовкѣ въ Тауйскомъ острогѣ, гдѣ получилъ новый ордеръ: «идти весною (1730) на этомъ ботѣ, съ мореходомъ Трескою, въ рѣку Большую, въ Камчатку, оттуда, обогнувъ Курильскій-Носъ (м. Лопатку), слѣдовать на Большую-Землю * противъ Анадырскаго устья, призывать людей въ подданство».

Шестаковъ, 14 марта 1730 г. убитъ въ сраженіи съ Чукчами, на р. Эгачъ, близъ Акланскаго острога, и судно его воротившись въ Охотскъ **.

Капитанъ Павлуцкій, получивъ извѣстіе о смерти Шестакова, прислалъ въ Охотскъ, съ пути изъ Нижнеколымскаго острога, ордеръ, «чтобы Генсъ, со всеми матеріалами и людьми партіи Шестакова, отправился изъ Охотска на судахъ, и, обогнувъ Камчатскую-Лопатку, шелъ къ продолженію экспедиціи, т. е. для изслѣдованія Большой-Земли.»

* На картахъ Шестакова, представленныхъ 1726 г. въ С. Петербургъ, показанъ противъ острова Копаева, лежащаго сѣвернѣе Чукотскаго-Носа, берегъ Большой-Земли, и противъ Носа большой островъ.

** «Левъ,» другой ботъ постройки Шестакова, сожженъ 1729 г. Каряками.

Вся партія отправилась осенью 1731 года изъ Охотска на двухъ судахъ, изъ которыхъ «Восточный-Гавріиль»,* подъ управленіемъ подштурмана Федорова, по приходѣ къ Камчатскому берегу, потерпѣлъ крушеніе. Генсъ и съ нимъ Гвоздевъ, на ботѣ Беринга, «Гавріиль», вошелъ благополучно въ рѣку Большую и, по прозимовкѣ, отправился, 20 іюня 1731 г., съ командою, бывшею на обвѣхъ судахъ, въ назначенный путь; обогнувъ Камчатскую-Лопатку, онъ зашелъ 9 іюля въ р. Камчатку, взявъ тамъ остальныхъ людей, принадлежавшихъ къ партіи, и запастись провизіею, чтобы продолжать путь къ устью р. Анадыра, гдѣ намѣренъ былъ сдать линіиныхъ людей и пуститься къ Большой-Землѣ. Но возмущеніе Камчадаловъ и взятіе ими, 20 іюля, Нижнекамчатскаго острога, заставило его послать людей своихъ для подкрѣпленія малочисленнаго Камчатскаго гарнизона, и приведенія возмущившихся инородцевъ къ повиновенію; по этой уважительной причинѣ Генсъ отложилъ походъ до слѣдующаго года.

Когда получено было изъ Анадырска извѣстіе, что партія съ бота Гавріиль осталась зимовать въ р. Камчаткѣ и Генсъ боленъ, то Павлуцкій прислалъ, 11 февраля 1732 г., ордеръ слѣдующаго содержанія: *извѣстно, что Генсъ нынѣ весьма слѣпъ и ногами боленъ, и врученнаго не можетъ исправить, но ежели поправился, то обще со всѣми идти, а ежели нѣтъ, то поручить Геодезисту, и пр. **

Генсъ оставался больнымъ въ Нижнекамчатскѣ, и Гвоздевъ принявъ отъ него ботъ, отправился по назначенію; на этотъ-же

* Подштурманъ Федоровъ, долженъ былъ отправиться на другомъ ботѣ, который предполагали построить вмѣсто разбитаго; но какъ въ этомъ не успѣли, а «Фортуна» оказалась неспособною для большаго плаванія, потому-что была сшита прутьями, то Федоровъ, поступилъ на «Гавріиль» крайне больной, съ огромною язвою на ногѣ, отъ которой по возвращеніи и умеръ въ Нижнекамчатскѣ, 12 февраля 1733 г.

ботъ помѣщенъ былъ и Ѳедоровъ, не могущій подниматься съ постели, мореходъ Мошковъ и часть команды; остальная партия пошла въ Анадырскъ сухимъ путемъ.

По возвращеніи въ Камчатку, Гвоздевъ донесъ, 1733 г. декабря 23, Охотскому Правленію, что выйдя на ботъ «Гавріиль» изъ рѣки Камчатки 23 іюля 1732 г., и пробывъ въ морѣ до 22 августа, онъ, за скудостію кормовъ и течью бота, воротился въ устье р. Камчатки, 27 августа О походѣ этомъ Гвоздевъ рапортовалъ капитану Павлуцкому, и вмѣстѣ-съ-тѣмъ послалъ ему журналъ, писанный имъ и Ѳедоровымъ *. Охотская-Канцелярія не требовала отъ Гвоздева подробнѣйшихъ свѣдѣній о походѣ, и никуда о томъ не доносила.

Въ 1741 году, по доносу одного изъ спутниковъ Гвоздева, ссыльнаго Скурихина, Охотская-Канцелярія отправила къ Гвоздеву запросъ: по какому указу ходилъ онъ въ походъ; до какихъ мѣстъ доходилъ; какіе острова и земли видѣлъ; какіе на оныхъ люди, рѣки, озера, звѣри, рыбы; призывалъ-ли людей въ подданство и не встрѣтилъ-ли въ томъ сопротивленія, и проч. Гвоздевъ, 13-го апрѣля 1741 года, доставилъ подробнѣе перваго донесеніе, которое хотя и не имѣетъ особеннаго достоинства въ гидро-

* Въ это время о положеніи Чукотскаго, Восточнаго, или Большаго-Носа, также острововъ противъ него лежащихъ и Американскаго берега, получено въ Анадырскъ новое подтвержденіе отъ казака Афанасія Мельникова, который ежегодно съ 1725 г. собирая ясакъ съ Носовыхъ и береговыхъ Чукчей ознакомился въ подробности съ восточнымъ берегомъ Чукотской земли. «Мельниковъ доносилъ, что будучи на Восточномъ мысу, въ мартѣ 1730, онъ провѣдалъ отъ пріѣзжихъ туда Зубатыхъ, что «отъ Большаго Чукотскаго-Носа до ихъ острова, на востокъ, день хода, оттуда до второго и отъ второго острова до Большой-Земли также одинъ день. На Большой-Землѣ живутъ Зубатые — оленные и пѣшіе; есть великій лѣсъ и всякій звѣрь.» Зубатые дали Мельникову ожерелье изъ 14 бѣлыхъ камешковъ; но отказались везти на островъ, по неимѣнію собакъ и недостатку въ провизіи.

графическомъ отношеніи, но интересно какъ подлинный документъ о походе къ Большой-Землѣ. Между-тѣмъ Сибирскій приказъ, въ 1742 году, поручилъ Охотскому командиру Девіеру доставить свѣденія объ островахъ и Америкѣ, снесясь съ офицерами Камчатской экспедиціи; если же они о нихъ не знаютъ, то снарядить суда отъ Охотскаго порта для изысканія и описанія острововъ и Большой-Земли; въ 1743 г. приказъ просилъ о доставленіи ему карты упомянутыхъ земель.

Но какъ лейтенантъ Ваксель, оставшійся (1743) въ Охотскѣ, не могъ дать никакихъ свѣдѣній, ни объ островахъ, ни объ Америкѣ, лежащихъ противъ Чукотскаго-Носа, то Девіеръ и ограничился донесеніемъ о походе Гвоздева, подтвержденнымъ имъ въ присутствіи лейтенанта Вакселя; однакожъ Гвоздевъ отказался составить по своему журналу требуемую карту.

Гвоздевъ въ рапортѣ, 13 апрѣля 1741 года, пишетъ: «по ордеру капитана Павлуцкаго, изъ Анадырскаго острога, вѣлно мнѣ, обще со интурманомъ и подинтурманомъ, идти на ботъ Гавріиль, и кругомъ Курильскаго-Носа къ Анадырскому устью, и противъ Анадырскаго-Носа, *которая называется Большая земля, провѣдать*; сколько острововъ, какіе на нихъ людей, и вновь прискивать и ясакъ брать, съ коихъ сбора не бывало.»

По сему ордеру, Гвоздевъ съ подинтурманомъ Федоровымъ на ботъ «Гавріиль», вышелъ 23 іюля 1732 г. изъ Камчатки, и съ нимъ матросовъ 4 человека, служилыхъ 32, мореходъ Кондратій Мошковъ и новокрещенный толмачъ.

Іюля 27 они обошли Камчатскій-Носъ, а къ Анадырскому Носу пришли 3 августа*, откуда, для отысканія острововъ, и особенно острова, который видѣлъ Мошковъ, бывши съ ка-

* По показанію Скурихина: «Вышедъ съ Камчатки, пошли влѣво, въ виду берега, шли недѣли двѣ до устья Анадыра. А между устьями Камчатки и Анадыра видѣли въ правой сторонѣ два острова, величиною версты по три, а отъ судна въ $1\frac{1}{2}$ и 2-хъ верстахъ; людей не видали и кромѣ сланца безлѣсные. На островахъ никто не былъ съ бота».

питаномъ Берингомъ (1728). По указанію Мошкова пошли отыскивать послѣдній, и приняли къ Чукотскому носу, у котораго 5 августа, стали на якорь, версты за три; для осмотра берега и за водою поѣхалъ Гвоздевъ съ Мошковымъ и шестью челоуѣками; войдя въ небольшую рѣчку, они нашли мѣсто пустыннымъ, на которомъ паслись только олени, въ числѣ 150 или болѣе штукъ: изъ нихъ двухъ застрѣлили. Взявъ убитыхъ оленей и воды, отправились обратно, и на пути увидѣли на берегу двухъ дикарей, которые, услыша нашъ призывъ, скрылись за камень, а мы продолжали путь къ боту.

6-го августа, привѣзжали Чукчи въ двухъ байдарахъ, изъ другихъ падей, находившихся въ верстѣ отъ бота, который они осматривали съ полчаса и возвратились, на берегъ противъ бота.

Августа 7, Гвоздевъ ѣздилъ съ 8-ю челоуѣками, въ то мѣсто, откуда вызѣжали въ байдарахъ Чукчи; и нашелъ тамъ двѣ пустыя юрты, сдѣланныя изъ китовыхъ костей. По осмотру, отправились въ обратный путь, и отѣхавъ версты двѣ, увидѣли на берегу двухъ челоуѣкъ, бѣжавшихъ на камень; но Гвоздевъ не остановился.

Августа 8, послѣ трехдневнаго штиля, подулъ попутный вѣтеръ. Въ 4-мъ часу, утромъ, снялись съ якоря и пошли по показанію Мошкова.

Августа 9, подштурманъ Федоровъ подавъ Гвоздеву письменное мнѣніе о томъ, что они еще не дошли до показанной по ордеру Большой-Земли и острововъ, ибо находятся только по южную сторону Чукотскаго носа, и ежели мореходъ Мошковъ не отыщетъ того острова, который онъ видѣлъ по южную сторону этого носа съ Анадырской стороны, то чтобы Гвоздевъ приложилъ и свое мнѣніе къ письму его, Федорова. По общему согласію съ мнѣніемъ Петрова, пошли на прежнее мѣсто, гдѣ, ставъ на якорь, отправили шлюпку съ матросомъ Петровымъ на берегъ за водою.

11 августа, въ часъ по полуночи, снялись съ якоря и пошли впередъ, вдоль Чукотскаго-Носа.

13 августа, за штилемъ, въ 3 часа утра, стали опять на якорь, и замятивъ юрты, Гвоздевъ поѣхалъ на берегъ, отъ котораго въ тоже время отвалили три байдары и пошли вдоль берега; юрты на берегу были деревянные, числомъ шесть; видя, что одна байдара стала возвращаться, Гвоздевъ, имѣя при себѣ мало людей, отправился къ боту, гдѣ взявъ 20 человекъ, снова прибылъ на берегъ. Шестеро Чукчей отошли за юрты, а другіе ушли на байдарахъ. Гвоздевъ послалъ служилаго Кулиина съ толмачемъ для призыва въ подданство; но имъ отвѣчали: «мы ясака не знаемъ, не платимъ и не промышляемъ». Въ другую посылку отвѣчали тоже, а въ третій разъ сказали, чтобы принесть къ нимъ ихъ прикащикъ, и они заплатятъ ясакъ парками. Для чего Гвоздевъ послалъ служилаго Пермякова съ толмачемъ, который воротясь объявилъ, что Чукчи просили у него ножикъ, за что давали кунью парку; а одинъ изъ нихъ сказалъ ему: «какой ясакъ съ насъ просите? я самъ такой же начальникъ, какъ и тотъ который послалъ васъ: какой вамъ ясакъ? Мы имѣли бой съ капитаномъ (Павлуцкимъ) и жалъ, что вы не во время насъ застали!» и замахивался на толмача ножомъ.

За такія выраженія Гвоздевъ приказалъ сжечь, для страха, двѣ верпичьи лѣтнія юрты, и взявъ изъ прочихъ китовый жиръ, для корма служилымъ, воротился на ботъ.

15 августа, по полудни въ 11 часу, снялись съ якоря и пошли въ свой путь; 17-го, въ 7 часу по полудни, усмотрѣли островъ, къ которому, за противнымъ вѣтромъ, стали лавировать. Въ 3 часу по полуночи, заштилѣвъ, увидѣли на Чукотскомъ-Носу юрты. Гвоздевъ, съ 10 чел., тотчасъ къ нимъ отправился; но, по приближеніи къ берегу, Чукчи ушли отъ юртъ на утесъ; Гвоздевъ подъѣхалъ къ этому утесу, на которомъ собравшіеся Чукчи пѣли, и одинъ изъ нихъ прыгалъ и скакалъ. Переговоровъ, за далью, произвести было нельзя, а потому и воротились къ боту, преслѣдуемые двумя байдарами, изъ которыхъ въ каждой было по 20 человекъ. Не дохавъ

до бота, они возвратились; на вопросъ толмача: какой народъ живетъ на островъ—они отвѣчали, что Чукчи-Зубатые, а земля, на которой стоятъ ихъ юрты, Чукотскій-Носъ.

Въ это время сдѣлался попутный вѣтеръ; боть снялся съ якоря и пошелъ къ острову; чрезъ нѣкоторое время пришли къ Н-му его концу, и Гвоздевъ, съ 10 человѣками, отправился на шлюпкѣ къ берегу; Чукчи стали стрѣлять по ней изъ луковъ, на что имъ отвѣчали тремя выстрѣлами изъ ружей. На разспросы отвѣчали, что они Чукчи, а родники ихъ, отправившись съ Оленными Чукчами биться противъ капитана, всѣ побиты. На вопросъ о Большой-Землѣ ничего сказать не могли; но что народъ тамъ также Чукчи, называемые Большими-Чукчами. Послѣ этого они отошли отъ юртъ, а Гвоздевъ вышелъ на берегъ, съ котораго видѣлъ Большую-Землю. Юрту сожгли, а кожанную байдару да вѣтку-кухту, взяли съ собою; воротясь на боть, пошли къ южной сторонѣ острова, гдѣ, увидѣвъ юрты, стали на якорь.

Гвоздевъ и матросъ Петровъ, отправились въ байдарѣ и шлюпкѣ, съ 20 человѣками, на берегъ, гдѣ стояли до 20 юртъ. Чукчи кричали, чтобы не выходили на берегъ; но толмачъ осипъ и не могъ кричать; а потому байдара съ толмачемъ пристала къ берегу. Къ ней сошелъ отъ юртъ Чукча, который на вопросъ о Большой-Землѣ ничего не сказалъ; на призывъ же въ подданство отвѣчалъ, что они ясаковъ не знаютъ и не плачивали. Видя многолюдство, байдара и шлюпка воротились. Островъ шириною верста, а длиною двѣ съ половиною версты.

20 августа, въ 7 часу утра, снялись съ якоря, но, за штилемъ стали опять, противъ втораго острова, на якорь; проливъ, между островами версты полторы, и второй островъ меньше перваго. На берегъ послать былъ Пермьяковъ, съ 10 чел., но, за стрѣльбою изъ луковъ, не выходилъ.

21 августа, въ 3 часа по полудни, пошли къ Большой землѣ, у коей стали въ 4 верстахъ. Подштурманъ, во время своей вахты, безъ общаго согласія снялся съ якоря и пошелъ вдоль земли къ южному концу, съ западной стороны. На бере-

гу видѣли жилыя юрты, но за противнымъ вѣтромъ нельзя было подойти къ нимъ близко. Пошли вдоль земли по южной сторонѣ, и какъ становилось мелко, 7 и 6 саж., то воротились назадъ и стали лавировать, ближе къ Большой-Землѣ.

Вѣтръ NW, дувшій отъ земли, усилился; подштурманъ объявилъ, что курсъ должно держать на ZW; отъ Большой-Земли ботъ отнесло къ четвертому острову, у котораго, однакожъ, за великою погодою, нельзя было стать на якорь, и ботъ пронесло еще далѣе. Тутъ команда просила воротиться, потому-что время было уже позднее, и мало провизинъ; но безъ согласія подштурмана, Гвоздевъ на это не рѣшался. Съ четвертаго острова пригребъ къ боту, въ однолучной байдаркѣ, Чукча въ камлѣ изъ нерпичьихъ кишекъ, и объявилъ, что Большая-Земля дѣйствительно такъ называется, а живутъ тамъ Чукчи; есть лѣсъ и рѣки, дикіе олени, кунцы, лисицы и бобры рѣчные.

Островъ четвертый небольшой, длиною и шириною $\frac{1}{4}$ версты. У Чукотскаго-Носа, на первомъ и второмъ островахъ, лѣса нѣтъ никакого; а есть ли рѣки и проч. не извѣстно; отъ берега внутрь земли далеко не ходили; а на Большую-Землю вовсе не выходили.

Августа 22, по прошенію служилыхъ, объявившихъ, что у нихъ осталось очень мало кормовъ * и въ суднѣ оказалась большая течь, съ общаго согласія, пошли въ обратный путь, и войдя въ рѣку, 28 сентября, рапортовали о походѣ капитану Павлуцкому, и кратко Охотской-канцеляріи...

По показанію Скурихина, Гвоздевъ съ Анадырскаго устья пошелъ на востокъ, и черезъ пять дней, идучи все попутнымъ вѣтромъ, увидѣлъ, недалеко въ лѣвой сторонѣ, землю. Подойдя къ ней на $1\frac{1}{2}$ версты, рассмотрѣли что она не островъ, а земля была великая, берегъ желтаго цвѣта, юртъ и народу на берегу много; лѣсъ лиственъ, ель и тополь. Отсюда шли по-

* Служилые ходили въ походъ на своемъ коштѣ.

дѣлѣ земли, въ лѣвую сторону, дней пять, но до конца ея не дошли и обозрѣть не могли. Поворотили назадъ потому, что глубина, по лоту, постепенно уменьшалась. Послѣ-того, за штилемъ, стали на якорь. Тутъ приплылъ къ боту нагой чело-вѣкъ, на пузыряхъ, и спрашивалъ, откуда идетъ судно и куда ? Ему отвѣчали, что заблудясь на морѣ, ищутъ Камчатки, а на вопросъ, много ли за ботъ людей, отвѣчали, что многіе перемерли съ голода, а между-тѣмъ люди были спрятаны. Ино-земецъ указалъ путь въ Камчатку и звалъ къ себѣ, обѣщая дать корму. Потомъ привезъ въ подарокъ за иголки, двѣ куньи парки, 13 лисицъ и оставилъ все это на водѣ, завернутымъ въ пу-зырь. Послѣ этого, при попутномъ вѣтрѣ, пошли вдоль оной земли въ Камчатку, и у одного изъ двухъ встрѣченныхъ ими острововъ, бросили якорь. Гвоздевъ съѣхалъ на шлюпкѣ на бе-регъ, и, воротившись оттуда черезъ 4 часа, привезъ до 20 би-тыхъ оленей и пыжиковъ (оленьихъ выпоротковъ), которыхъ до-вольно было для каждаго изъ 40 чело-вѣкъ; моржеваго зуба до 100 пуд., который продали, по 2 р. за пудъ, монастырскому старцу въ Камчатку. Оленей убили на берегу, а гарно (оленья кожи) взяли въ трехъ юртахъ, изъ коихъ люди убѣжали ; для чего Гвоздевъ ѣздилъ три раза.

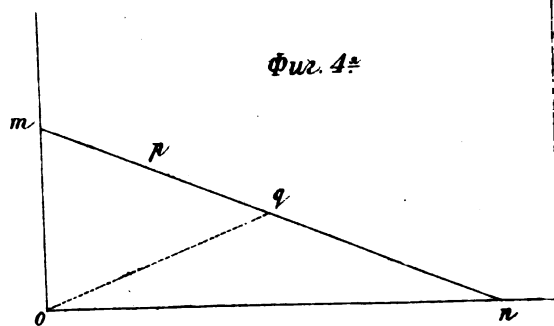
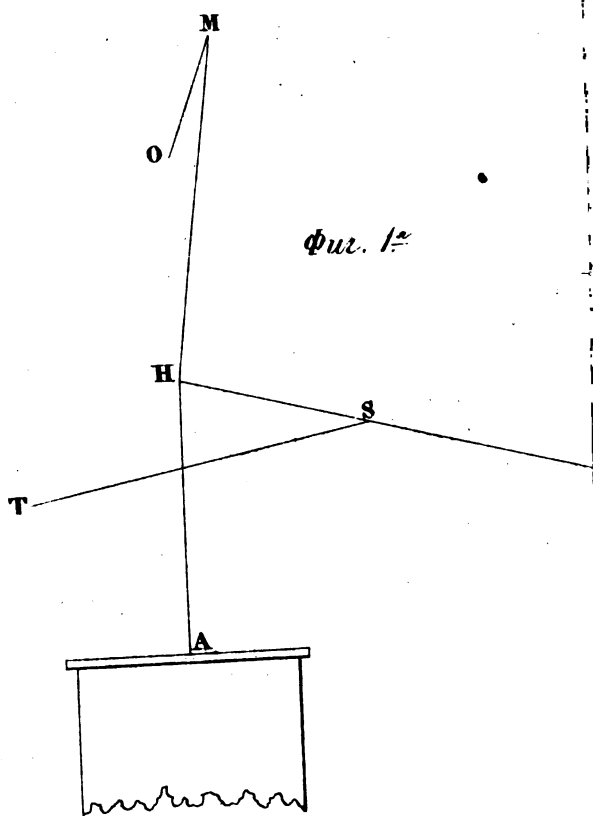
Когда Гвоздевъ отвалилъ отъ берега, то явилось болѣе 100 чело-вѣкъ дикихъ, которые стрѣляли вслѣдъ ему изъ лу-ковъ; но, при видѣ огня изъ ружей, разбѣжались. По отбытіи съ острова, сломалась на ботъ мачта, такъ-что съ великимъ трудомъ пришли въ Камчатку....

Примѣчаніе. Гвоздевъ поступилъ во Вторую Камчатскую экспе-дицію и состоялъ по спискамъ въ числѣ чиновъ ея, оставшихся въ Сибири, и переданныхъ 1753 г. для продолженія означенной экспедиціи въ полное распоряженіе Сибирскому губернатору адмиралу Мятлеву. Въ 1754 г. Гвоздевъ поступилъ учителемъ въ Морской Шляхетный Кадетскій корпусъ.

А. П.

==

11 2
11 2



О ПАРАЛЛЕЛЬНОМЪ ДВИЖЕНІИ ВЪ МАШИНАХЪ ПРЯМАГО ДѢЙСТВІЯ ГОРГОНСКОЙ СИСТЕМЫ, И ЗАМѢЧАНІЕ О СНАБЖАЮЩЕЙ МАШИНКѢ ПАРОХОДА ВЛАДИМИРЪ.

Параллельнымъ движеніемъ въ паровыхъ машинахъ называется система рычаговъ и прутьевъ, служащая для поддержанія прямолинейнаго движенія штока пароваго поршня, по направленію оси цилиндра.

Въ машинахъ Сиварда, прямого дѣйствія, Горгонской системы, параллельное движеніе устроено, какъ извѣстно, слѣдующимъ образомъ: (фиг. 1).

НС балансиръ, соединенный въ точкѣ Н съ головою штока АН пароваго поршня; PQ подпорная тяга, описывающая концомъ Р дугу круга около точки Q; ST отводный радіусъ. Къ концу С балансира присоединяется тяга отъ штока воздушнаго насоса. Въ этихъ машинахъ нога НМ идетъ прямо отъ штока къ мотылямъ ОМ.

Гг. профессоръ Мейнъ и инженеръ Броунъ предлагаютъ въ сочиненіи своемъ «The Marine Steam-Engine», на стр. 99, слѣдующее вычисленіе для опредѣленія размѣровъ составныхъ частей этого параллельнаго движенія.

Здѣсь дуга, описываемая точкою Р, принимается, по малости своей, за горизонтальную прямую линію; SR и НК (фиг. 2) перпендикуляры на прямую TP, проведенную чрезъ опорную точку Т, отводнаго радіуса ST, и вершину Р подпорной тяги PQ; изъ нихъ НК представляетъ направленіе движенія штока; проведемъ SV параллельно PT.

Пусть $ST = a$, $SH = b$, $SP = c$, $SR = x$, $HV = z$.

Будемъ имѣть :

$$TR = \sqrt{ST^2 - RS^2} = \sqrt{a^2 - x^2}$$

разложивъ этотъ корень въ строку, по Ньютоновой формулѣ, и взявъ только два первые члена, получимъ приближенно :

$$TR = a - \frac{x^2}{2a}$$

Такимъ же образомъ, найдемъ

$$SV = \sqrt{HS^2 - HV^2} = \sqrt{b^2 - z^2} = b - \frac{z^2}{2b}$$

$$TK = TR - VS = a - b - \frac{x^2}{2a} - \frac{z^2}{2b}$$

Но ТК должно быть равно $a - b$, потому что конецъ Н балансира проходить чрезъ точку К въ тотъ моментъ, когда поршень будетъ на половинѣ длины своего хода, поэтому:

$$\frac{x^2}{2a} - \frac{z^2}{2b} = 0, \quad \frac{x^2}{z^2} = \frac{a}{b}$$

Изъ подобныхъ треугольниковъ НУS и SRP имеемъ:

$$\frac{z}{b} = \frac{x}{c} \text{ или } \frac{x}{z} = \frac{c}{b}, \quad \frac{x^2}{z^2} = \frac{c^2}{b^2}$$

$$\frac{c^2}{b^2} = \frac{a}{b}$$

$$c^2 = a \cdot b$$

поставивъ, вмѣсто a , b и c , линіи ими означенныя, получимъ:

$$SP^2 = ST \times SH,$$

откуда:

$$ST : SP = SP : SH \dots (A)$$

Теперь, пусть $HP = m$, $TK = n$; $b + c = m$, $a - b = n$, найдемъ что $c^2 = a \cdot b$

будетъ $b + \sqrt{ab} = m$

$$\sqrt{b} (\sqrt{b} + \sqrt{a}) = m$$

$$(\sqrt{a} - \sqrt{b})(\sqrt{a} + \sqrt{b}) = n$$

$$\frac{\sqrt{b}}{\sqrt{a} - \sqrt{b}} = \frac{m}{n}$$

$$\begin{aligned} n \sqrt{b} &= m \sqrt{a} - m \sqrt{b} \\ \sqrt{b} &= \frac{m}{m+n} \sqrt{a} \end{aligned}$$

$$b = \frac{m^2 a}{(m+n)^2}$$

$$a - b = n$$

$$a - \frac{m^2 a}{(m+n)^2} = n$$

$$\frac{a(n^2 + 2mn)}{(m+n)^2} = n$$

$$a = \frac{(m+n)^2}{n+2m}$$

$$\text{т. е. } TS = \frac{(HP + TK)^2}{TK + 2HP} \dots (B)$$

$$SH = b = \frac{m^2 a}{(m+n)^2} = \frac{m^2}{n+2m} = \frac{HP^2}{TK + 2HP} \dots (C)$$

$$SP^2 = SH \times ST = \frac{HP^2 (HP + TK)^2}{(TK + 2HP)^2}$$

$$SP = \frac{HP (HP + TK)}{TK + 2HP} \dots (D)$$

Отсюда видно, что Гг. Мейнъ и Броунъ основываютъ это параллельное движеніе на совершенно особомъ началѣ.

Мы же находимъ это длинное вычисленіе, съ корнями, совершенно излишнимъ и только затемняющимъ истинное начало. Описываемое здѣсь параллельное движеніе мы основываемъ просто на параллелограммѣ Ватта, вслѣдствіе чего, ту же

пропорцію (А) и выраженія (В), (С), (D) получаемъ путемъ кратчайшимъ и доступнымъ для большаго числа механиковъ-практиковъ, безъ вычисленія корней, не прибѣгая къ Ньютоновой формулѣ, для разложенія корней въ строки, и не принимая дуги, описываемой точкою Р, за прямую линію.

Для доказательства возьмемъ только однѣ части, составляющія параллельное движеніе, т. е. отводный радіусъ TS (фиг. 3), балансиръ HP и подпорную тягу PQ. Вообразимъ прутья QS' и SS' соответственно параллельные PS и PQ, и проведемъ прямую HQ. На половинѣ хода поршня, балансиръ HP и отводный радіусъ TS придутъ на одну прямую линію, перпендикулярную къ направленію штока HA; тогда QS' будетъ параллельна TS.

При движеніи всѣхъ этихъ частей, подобіе треугольниковъ HSO и HPQ не нарушится; но въслѣдствіе этого подобія, точка О будетъ двигаться тоже по прямой линіи, параллельной AH.

И такъ получаемъ систему, состоящую изъ двухъ параллельныхъ рычаговъ TS, QS' связанныхъ прутьемъ SS', на которомъ точка О движется по прямой линіи. Ясно, что это — основная система параллелограмма Ватта, въ которой положеніе точки О должно, какъ извѣстно, удовлетворять условію

$$TS : QS' = OS' : OS$$

въ треугольникахъ же HSO и S'OQ имѣемъ :

$$S'Q : SH = OS' : OS$$

изъ этихъ двухъ пропорцій, поставивъ въ нихъ, вмѣсто QS', равную ей PS, и получается прямо

$$TS : SP = SP : SH \dots (A')$$

Теперь выведемъ выраженія (В), (С), (D) т. е. для TS, SH и SP по даннымъ: отстоянію опорной точки Т отъ штока HA, и отстоянію вершины Р подпорной тяги отъ того же штока.

Для этого возьмемъ тотъ моментъ (фиг. 6), когда балансиръ HP и радіусъ ST приходятъ на одну прямую линію.

Взявъ пропорцію (А), чрезъ совокупленіе по предыдущимъ членамъ, получимъ:

$$TS + SP : TS = SP + SH : SP$$

$$\text{или } TP : TS = PH : PT - ST$$

взявъ эту чрезъ совокупленіе по предыдущимъ же членамъ, будетъ :

$$TP + PH : PT = PT : TS$$

$$\text{откуда } TS = \frac{PT^2}{PT + HP} \dots \dots (B')$$

Итакъ выраженіе для TS, тождественное съ (B), можно получить безъ тѣхъ сложныхъ приемовъ (см. отъ пропорціи (А) до выраженія (B)), какіе предложили Гг. Мейнъ и Броунъ.

Теперь

$$TS = SH + PT - HP$$

поэтому

$$\begin{aligned} SH &= HP - PT + \frac{PT^2}{PT + HP} \dots \dots (C') \\ &= \frac{PH^2}{PT + HP} \end{aligned}$$

$$\text{Наконецъ } SP^2 = TS \times SH$$

$$SP = \frac{TP \times HP}{TP + HP} \dots \dots (D')$$

Отсюда ясно видно, что :

1) Параллельное движеніе въ машинахъ прямого дѣйствія Горгонской системы, не основано на какомъ-либо особомъ началѣ, а есть не-что-иное, какъ простое видоизмѣненіе параллелограмма Ватта, обыкновенно употребляемаго въ балансирныхъ машинахъ.

2) Пропорція (А) и выраженія (B), (C), (D) получаются, на этомъ основаніи, весьма просто и доступно для практиковъ, не прибѣгая къ вычисленіямъ, подобнымъ предложенному Гг. Мейномъ и Броуномъ.

*

Въ началѣ этой статьи сказано, что въ вычисленіяхъ, предложенныхъ этими авторами, дуга, описываемая точкою Р, принимается за горизонтальную прямую линію; точка-же Н должна двигаться по вертикальной прямой, въ чемъ и состоитъ цѣль всего этого устройства.

Но извѣстно, что если прямая mn (фиг. 4), движется концами своими по двумъ взаимно перпендикулярнымъ прямымъ, то каждая ея точка p описываетъ эллипсъ, въ которомъ mr и nr будутъ полу-осями, а точка o центромъ; средняя же точка q описываетъ кругъ, въ которомъ центръ будетъ тотъ-же o , а радіусъ $oq = mq = nq$.

Слѣдовательно, если примемъ малую дугу, описываемую точкою Р, за прямую линію, тогда безъ всякихъ вычисленій увидимъ, что, для доставленія вершинѣ штока вѣрнѣйшаго прямолинейнаго движенія, отводный радіусъ TS (фиг. 1) долженъ быть равенъ половинѣ плеча PH балансира, и соединяться съ нимъ въ средней точкѣ.

Даже, не допуская предыдущаго положенія относительно точки Р, при такой величинѣ радіуса TS голова штока будетъ описывать линію, менѣе удаляющуюся отъ совершенно прямой, потому — что тогда это параллельное движеніе приводится къ тому случаю параллелограмма Ватта, когда два основные его параллельные рычага равны между собою.

На почтовомъ пароходѣ 'Владиміръ', въ снабжающей или якорной машинкѣ, параллельное движеніе устроено какъ показано на фиг. 5-й*. Здѣсь ao штокъ поршня; lm отводный радіусъ; ol балансиръ, коего конецъ n движется въ горизонтальной вырѣзкѣ, сдѣланной въ стойкѣ, утвержденной къ машинной рамѣ.

Я но, что здѣсь вопросъ приводится совершенно къ случаю, объясненному на фиг. 4, и потому для математически-вѣрнаго

* Полный чертежъ и описаніе этой машинки помѣщены въ 3-й части соч. Г. Скаловскаго, стр. 800, фиг. 214.

прямолинейнаго движенія штока, отводный радіусъ lm долженъ быть равенъ половинѣ балансира on ; тогда опорная точка l должна быть не съ боку, а въ точкѣ q , противъ оси штока ao .

И. СЕМЕНОВЪ.

=

ОТВѢТЫ КОНТРЪ-АДМИРАЛА БОФОРТА НА ВОПРОСЫ КОМИТЕТА, НАЗНАЧЕННАГО ДЛЯ РАЗСМОТРѢНІЯ ОТЧЕТА ОБЪ АНГЛІЙСКИХЪ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХЪ РАБОТАХЪ.

(Изъ *Report on the Navy estimates from the Select Committee*, 1848.)

По повелѣнію Англійскаго Парламента, Избранный Комитетъ разсматривалъ въ 1848 году, въ числѣ многихъ отчетовъ за прежніе годы по морскому ведомству, отчетъ К. А. Бофорта, главнаго гидрографа Адмиралтейства.

Комитетъ составляли слѣдующіе члены, подъ предсѣдательствомъ лорда Сеймура :

Сэръ Томасъ Эклендъ, Гг. Бэнксъ, Бэрингъ, Кобденъ, Корри, Элисъ, Сэръ Джемсъ Грагамъ, Маркизъ Грэнби, Гг. Гринъ, Юмъ, Майльсъ, Сэръ Вилліамъ Молесвортъ и Г. Вальтеръ. Контръ-Адмиралъ Бофортъ былъ приглашенъ для объясненія нѣкоторыхъ пунктовъ отчета.

С. Джс. Грагамъ. Изъ отчета, представленнаго Адмиралтейству 17 марта 1848 года, видно, что число судовъ и командъ, назначенныхъ къ гидрографическимъ работамъ на 1847 годъ гораздо болѣе, нежели въ 1844, 1845 и 1846 годахъ? Отчего это?

Бофортъ. Оттого, что въ это число включены 7 или 8 судовъ, назначенныхъ для перевоза провіанта въ Шотландію и Ирландію.

Грагамъ. Въ какомъ году онъ туда назначены?

Бофортъ. Въ 1846 и 1847 годахъ.

Грагамъ. Однакожъ въ бюджетъ нынѣшняго года, для гидрографическихъ работъ назначены только 10 судовъ и 837 человекъ команды?

Бофортъ. Да; но какъ — только доставка провіанта будетъ окончена, я надѣюсь послать къ работамъ и эти суда.

Грагамъ. Такъ вы непременно хотите имѣть опять 26 судовъ и 1721 чел. команды?

Бофортъ. Я не могу опредѣлить точное число судовъ, которыя могутъ быть снова употреблены для работъ, потому-что нѣкоторыя съемки пріостановлены, а нѣкоторыя надобно начать снова. Но я думаю, что можно будетъ отчислить судовъ семь.

Грагамъ. Разсматривая отчеты Адмиралтейства, вы увидите, что въ 1835, 1836 и 1837 годахъ число рабочихъ судовъ не превышало 10, и команды на нихъ было не болѣе 640 человекъ. Отчего вдругъ въ 1843 году назначено 23 судна, съ экипажами, которые, въ теченіе слѣдующихъ трехъ лѣтъ, увеличились среднимъ числомъ до 1,500 человекъ? Какая необходимость могла побудить къ такому быстрому увеличенію судовъ и людей для гидрографическихъ работъ?

Бофортъ. Я полагаю, "это произошло отъ того, что Лорды Адмиралтейства были убѣждены въ необходимости распространить гидрографическія изслѣдованія, и потому я долженъ былъ просить болѣе судовъ и команды.

Грагамъ. Какъ гидрографъ Адмиралтейства, вы конечно хотите, въ наискорѣйшемъ времени произвести съемку всѣхъ морей земнаго шара?

Бофортъ. Да, и я убѣжденъ, что это дѣло весьма большой важности.

Грагамъ. Какія же особенныя причины заставили въ 1843 году такъ много увеличить число судовъ и командъ для гидрографическихъ работъ; до этого времени число тѣхъ и другихъ было не велико, а въ 1843 году вдругъ увеличилось, и послѣ того продолжало возрастать въ 1844, 1845 и 1846 годахъ?

Бофортъ. Не угодно-ли вамъ будетъ взглянуть въ исторію гидрографическихъ работъ, составленную мною въ отвѣтъ на предложеніе г. Юма по этому-же самому предмету*.

Грагамъ. Сколько лѣтъ вы гидрографомъ Адмиралтейства?

Бофортъ. 19-ть лѣтъ.

Грагамъ. До 1843 года, т. е. въ продолженіе 14 лѣтъ вашей службы въ этомъ званіи, вы не имѣли никакого повода къ увеличенію числа судовъ или команды, употреблявшихся тогда для гидрографическихъ работъ?

Бофортъ. Съ каждымъ годомъ ощущалась необходимость увеличить ихъ.

Грагамъ. Что-же именно убѣдило васъ, въ ограниченности гидрографическихъ работъ?

Бофортъ. Множество различныхъ несчастныхъ случаевъ, которымъ подвергались мореплаватели, руководствовавшіеся старинными, невѣрными картами, для исправленія которыхъ единственнымъ средствомъ была необходимость сдѣлать новыя описи.

Грагамъ. Въ бюджетъ 1848 года показаны различными подробностями о съемкахъ, которыя теперь дѣлаются. Потрудитесь просмотрѣть работы, которыя тамъ описаны, и сказать намъ, когда онѣ начаты и сколько ихъ сдѣлано?

Бофортъ. Съемка Портсмута, Спидгеда и Вайта почти окончена; я надѣюсь, что къ концу этого года также кончатся и пополнительныя работы около портовъ Чичестера и Кристчерча; тогда эта часть берега будетъ совершенно изслѣдована.

Грагамъ. Неужели до сихъ поръ не были извѣстны мели и банки, находящіяся въ Соментскомъ каналѣ?

Бофортъ. Въ подробности онѣ извѣстны не были, ибо мы открыли скалу, на которую могъ бы наткнуться линейный корабль.

* Извлеченіе изъ рапорта К. А. Бофорта, объ Англ. гидрогр. работахъ съ 1837 по 1847 г. включительно, помѣщено было: въ М. Сб. Т. I, стр. 240; въ Зап. Гидр. Д-та Ч. VII, стр. 523 и въ Зап. И. Геогр. Общ. книжка 2-я 1850 года. Пр. Ред.

Грагамъ. Въ Селентъ?

Бобфортъ. Да, къ западу отъ *Коваа* (Cowa).

Грагамъ. Не можете-ли вы намъ сообщить некоторыя подробности объ этихъ съемкахъ, т. е. когда каждая изъ нихъ начата, сколько сдѣлано, и когда можно ожидать конца, считая что вамъ постоянно будутъ назначаться 10 судовъ и 837 членовъ къ команды?

Бобфортъ. Все это вы найдете въ отвѣтъ моемъ на вопросъ г. Юма.

Грагамъ. Между всеми работами—есть, кажется, такія, которыя давно уже производятся, напримѣръ съемка залива Св. Лаврентія и Фунди?

Бобфортъ. Дѣйствительно, эти работы давно начаты, но за та и пространство, которое надо было обследовать, очень велико.

Грагамъ. Объ этихъ работахъ шла рѣчь, кажется, еще въ 1834 году, когда я состоялъ въ Адмиралтействѣ.

Бобфортъ. Да; съемка озеръ начата еще до прибытія вашего въ Адмиралтейство: мы продолжали тогда опись *рѣки* Св. Лаврентія, которая уже окончена и сверхъ-того исследована весьма значительная часть *залива* Св. Лаврентія.

Грагамъ. Развѣ не было прежде исправныхъ, французскихъ, испанскихъ или американскихъ картъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ теперь идутъ работы?

Бобфортъ. Картъ залива Св. Лаврентія вовсе не было.

Грагамъ. Я не говорю объ одномъ заливѣ Св. Лаврентія, но вообще о тѣхъ мѣстахъ, гдѣ теперь идетъ съемка?

Бобфортъ. Картъ, которыя можно было-бы назвать исправными, нѣтъ ни одной. Я бы съ большимъ удовольствіемъ принялъ французскія или испанскія карты, если бы можно было положиться на ихъ точность.

Грагамъ. Прежде начала подробной съемки какого-нибудь мѣста, вы, конечно, рассматриваете степень точности прежнихъ англійскихъ или иностранныхъ картъ?

Бюфортъ. Я не знаю другаго средства хорошо убѣдиться въ точности карты, какъ сдѣлать новую съемку, и сравнить ее съ прежнею.

Грагамъ. Нельзя-ли повѣрить только положеніе мелей, и по нимъ судить о степени точности карты?

Бюфортъ. О точности карты можно, до нѣкоторой степени, судить съ перваго взгляда. Вникая же въ исторію нѣкоторыхъ картъ, можно узнать къмѣ, когда и какъ онѣ сдѣланы. Вы увидите, что мы никогда не дѣлали новыхъ съемокъ тамъ, гдѣ онѣ были сдѣланы съ достаточною точностію какою-либо націею.

Грагамъ. Вы желаете, конечно, и въ настоящее время производить гидрографическія работы въ такихъ же большихъ размѣрахъ, какъ въ 1844, 1845 и 1846 годахъ?

Бюфортъ. Я не думаю, чтобы размѣры эти были слишкомъ велики. Впрочемъ, всѣ офицеры и команда способны для всякаго рода морской службы. Лучшимъ доказательствомъ тому служить то, что Адмиралтейство разомъ отделило отъ гидрографическихъ работъ 7 судовъ и назначило ихъ къ перевозкѣ провіанта въ Шотландію и Ирландію.

Грагамъ. Суда, назначаемыя къ описи, годны-ли, по конструкции своей, для военнаго употребленія?

Бюфортъ. Конструкция этихъ судовъ самая обыкновенная.

Грагамъ. Однако я думаю, онѣ не могутъ имѣть орудій большаго калибра?

Бюфортъ. Это правда; но за то офицеры и команда на нихъ отличные, и несравненно лучше тѣхъ, которые служатъ на судахъ, употребляемыхъ для разныхъ другихъ цѣлей; притомъ, кромѣ опытности въ морскомъ дѣлѣ, они сведущи въ наукахъ.

Грагамъ. Офицеры и команда судовъ, состоящая при съемкѣ, не болѣе-ли получаютъ жалованья противъ обыкновеннаго?

Бюфортъ. Да, соразмѣрно ихъ чинамъ, опытности и способностямъ.

Грагамъ. Следовательно, если увеличить число людей для описи, то расходы правительства увеличатся несоразмѣрно съ положеннымъ по штату на каждого жалованьемъ?

Бофортъ. Нѣтъ; прибавочное жалованье получаютъ только офицеры, занимающіеся собственно гидрографическими работами; а судовые офицеры и команда получаютъ обыкновенный окладъ.

Грагамъ. Не всѣ-ли находящіеся въ полярной экспедиціи получаютъ двойной окладъ?

Бофортъ. Всѣ.

Грагамъ. Пользуется-ли этимъ преимуществомъ «Плоуэръ»?

Бофортъ. Да; содержаніе экипажа его удваивается, какъ-только онъ пройдетъ меридіанъ мыса Горна.

Грагамъ. Всѣ-ли, находящіеся на суднѣ, получаютъ двойной окладъ?

Бофортъ. Кажется, всѣ.

Грагамъ. Даже до вступленія въ большія широты?

Бофортъ. Я не могу дать вамъ подробный отвѣтъ по этому предмету, потому-что суда эти не въ моемъ распоряженіи, и не знаю хорошенько всѣхъ преимуществъ, которыми онъ пользуются, но знаю, что онъ посланъ для открытій и съ человеколюбивою цѣлью.

Грагамъ. Не въ статьѣ ли «описныя суда», помѣщенъ отчетъ о нихъ?

Бофортъ. Да, Адмиралтейство помѣстило ихъ подъ этимъ названіемъ, но онъ не находятся въ моемъ вѣденіи.

Грагамъ. На эти суда отпускается, какъ видно, 61,000 фунт. стерлинговъ: считается ли тутъ-же и «Плоуэръ»?

Бофортъ. Да, только надо подробнѣе рассмотреть эту статью, чтобы сказать вамъ, что именно для каждаго судна назначено.

Грагамъ. Увеличеніе жалованья на судахъ, посланныхъ съ гидрографическими порученіями на однихъ-ли только офицеровъ простирается?

Бофортъ. Прибавку жалованья получаютъ только два, три

или четыре офицера изъ всей экспедиціи; на прочихъ офицеровъ и на команду это положеніе не распространено.

Грагамъ. Какія работы, поименованныя въ бюджетъ, считаете вы необходимѣйшими, для истребованія болѣе чѣмъ двойнаго числа судовъ, назначенныхъ на нынѣшній годъ, т. е. вмѣсто 10 судовъ и 837 человекъ команды, — 26 судовъ и 1,721 человекъ?

Бофортъ. По моему мнѣнію, самонужнѣйшая работа — опись NW берега Шотландіи, о которомъ мы знаемъ меньше, нежели о берегахъ острова Отаити.

Грагамъ. Развѣ изслѣдованіе этихъ мѣстъ очень важно для нашего судоходства?

Бофортъ. Да, нѣкоторые изъ судовъ, доставлявшихъ туда провіантъ, потерпѣли у береговъ крушеніе именно потому, что нѣтъ ни какихъ гидрографическихъ свѣдѣній объ этомъ берегѣ.

Грагамъ. Для доставки провіанта, вы употребляли суда большихъ размѣреній, даже фрегаты, и онѣ, служа провіантскими магазинами, должны были, конечно, подходить къ берегу какъ можно ближе. Теперь вопросъ заключается въ томъ: часто-ли посѣщаются нашими купеческими судами NW берегъ Шотландіи и Гебридскіе острова?

Бофортъ. Часто, потому-что тамъ производится значительная торговля.

Грагамъ. Одна ли эта работа принадлежитъ къ числу самонужнѣйшихъ, требующихъ увеличенія гидрографическихъ средствъ?

Бофортъ. Съёмка Оркадскихъ острововъ также очень нужна но я надѣюсь, что ее окончатъ въ настоящемъ году и успѣютъ приступить къ описи Шотландскаго берега. Нельзя не пожалѣть, что мы почти ничего не знаемъ о нашихъ собственныхъ берегахъ, а посылаемъ дѣлать съёмки въ чужія моря; напримѣръ, западный берегъ Ирландіи описанъ весьма недостаточно и суда рѣзвительно на угадъ или оцупью достигаютъ мѣстъ своего назначенія. Повидимому прежнія карты этого бе-

рега сняты просто на глазъ.

Грагамъ. Мнѣ кажется, что для работъ, о которыхъ вы теперь говорили, весьма достаточно 10 судовъ и 837 человекъ команды, которыя были вамъ назначены. Для чего вы хотите все это удвоить?

Бофортъ. 10 судовъ дѣйствительно было бы достаточно для самыхъ нужныхъ гидрографическихъ работъ, если-бы не надобно было отдѣлять отъ нихъ для доставленія провіанта.

Грагамъ. Если заглянуть въ исторію Адмиралтейства, то вѣроятно нигдѣ не найдутся такія огромныя требованія?

Бофортъ. Это отъ того, что мы начинаемъ чувствовать необходимость въ съемкахъ болѣе точныхъ.

Грагамъ. До 1843 года никогда, кажется, не было назначено столько судовъ для гидрографическихъ работъ, сколько теперь?

Бофортъ. Есть много причинъ, заставившихъ увеличить гидрографическія средства въ настоящее время. Прежде не прибавляли судовъ вѣроятно не потому, что считали это не нужнымъ, а потому, что не было достаточнаго числа сведущихъ офицеровъ, способныхъ къ этой службѣ, и я думаю, что образованіе хорошихъ гидрографовъ дѣлаетъ большую честь Адмиралтейству: нашъ гидрографическій штабъ, конечно, лучший въ свѣтъ, и на образованіе его нужно было не мало времени.

Грагамъ. Судя по вашимъ словамъ, казалось-бы, что ученые гидрографы должны были являться понемногу, а на дѣлѣ выходитъ не такъ; съ 1835 до 1843 снабженіе гидрографическихъ экспедицій почти неизмѣнялось, число описанныхъ судовъ не превышало 12, и команды на нихъ было отъ 700 до 800 человекъ.—Какимъ-же образомъ въ 1843 году вдругъ явилось столько гидрографовъ, что надобно было почти удвоить гидрографическія силы?

Бофортъ. Число гидрографовъ увеличивалось, подобно народонаселенію вообще—въ геометрической прогрессіи; образовавши

первыхъ гидрографовъ, можно считать, что каждый изъ нихъ образовываетъ новыхъ двухъ въ довольно короткое время.

Грагамъ. Вы хотите, чтобы и расходы на гидрографію возрастали въ геометрической прогрессіи ?

Бофортъ. Нѣтъ, оставьте мнѣ прежнее число судовъ, не отнимая у меня 7 изъ нихъ, для доставки провіанта, и я буду совершенно доволенъ.

Грагамъ. Такъ это выйдетъ вдвое больше, чѣмъ въ 1843 г.?

Бофортъ. Да.

Грагамъ. Неужели вамъ недостаточно 10 судовъ и 837 человекъ команды, назначенныхъ по нынѣшнему бюджету ?

Бофортъ. Я только желаю, чтобъ мнѣ возвратили суда, отчисленные отъ меня въ предпоследній годъ.

Грагамъ. Какъ велика разница между издержками на гидрографическія работы въ 1843 г. и средними годовыми издержками до этого года ?

Бофортъ. Около 30,000 фунт. стерлинговъ.

Грагамъ. Потрудитесь взглянуть въ отчетъ, гдѣ показаны съемки, дѣланныя въ чужихъ моряхъ, и скажите, которыя изъ нихъ требуютъ такихъ издержекъ, какія были сдѣланы въ 1843, 1844 и 1845 годахъ ?

Бофортъ. Въ Средиземномъ морѣ, нужные всего окончить начатую нами съемку Архипелага.

Грагамъ. Сколько лѣтъ продолжается эта работа ?

Бофортъ. Тринадцать или четырнадцать лѣтъ.

Грагамъ. Сколько я могу припомнить, изслѣдованіе рѣки Св. Лаврентія и залива Фунди, начаты были въ то время когда я состоялъ еще въ Адмиралтействѣ ?

Бофортъ. Съемка рѣки Св. Лаврентія тогда уже производилась, а залива Фунди начата послѣ.

Грагамъ. Опись рѣки Св. Лаврентія продолжалась лѣтъ 20, не такъ ли ?

Бофортъ. Да, она и теперь еще продолжается. Нужно описать и заливъ Фунди, во-первыхъ потому, что изслѣдованіе

это необходимо само по себя, а во-вторыхъ потому, что у насъ есть множество, свѣдѣній, собранныхъ капитаномъ Овенонъ, которые ни къ чему не пригодятся, если съемка залива не будетъ окончена.

Грагамъ. А Ямайка, одна изъ древнѣйшихъ нашихъ колоній, — скажите, какимъ образомъ до сихъ-поръ тамъ плавали?

Бофортъ. Прежнія карты тѣхъ мѣстъ никуда не годятся, и мореплаватели, бродили почти на угадъ. Вообще, мы весьма мало знаемъ Вестъ-Индію въ гидрографическомъ отношеніи. Я счелъ за лучшее распорядиться такимъ образомъ, чтобы въ мирное время, когда мы безопасно можемъ посѣщать материкъ, сосредоточивать всѣ гидрографическія силы на немъ, и до оканчанія этой работы, не приниматься за острова, которые для насъ всегда доступны. Въ-слѣдствіе этого распоряженія, мы описали берегъ материка отъ Испанскихъ работъ на *Tierra-Firma*, до Вера-Круца, въ Мехикъ. Въ настоящее время. занимаются съемкою острововъ, и когда она кончится, у насъ будутъ хорошія карты Вестъ-Индіи.

Грагамъ. Новая Зеландія для насъ покамѣстъ тоже terra incognita; вы могли бы отдѣлить нѣсколько офицеровъ и команды и описать этотъ островъ.

Бофортъ. 1-го января 1848 года, туда отправилось для этой цѣли одно судно.

Грагамъ. Сколько тамъ команды?

Бофортъ. Около 100 человекъ.

Грагамъ. Во сколько времени одно судно можетъ окончить съемку береговъ Новой-Зеландіи?

Бофортъ. Это будетъ зависѣть отъ обстоятельствъ; я совершенно увѣренъ, что жители будутъ всеми средствами содѣйствовать скорѣйшему окончанію этой работы; но если бы послать туда еще одно судно, то дѣло пошло бы несравненно скорѣе; я слышалъ, что Адмиралтейство хотѣло снарядить туда другое судно.

С. Т. Эклэндъ. Развѣ вы не успѣли убѣдить Адмиралтейство въ необходимости этого назначенія?

Бюфортъ. Нѣтъ, судно туда еще не послано.

С. Т. Эклендъ. Вы полагаете, что это необходимо для описи?

Бюфортъ. Да; всѣ гидрографическія экспедиціи, посылаемыя въ чужіе моря, должны состоять непременно изъ двухъ судовъ, во-первыхъ для того, чтобы одно изъ нихъ могло помочь другому въ случаѣ какого-нибудь несчастія, а во-вторыхъ и для успѣха самой работы.

Грагамъ. Слыша ваши мнѣнія о неточности картъ, существовавшихъ до сихъ-поръ, придется дѣлать гидрографическія изслѣдованія на всемъ земномъ шарѣ?

Бюфортъ. Да.

Грагамъ. Если бы вы могли снаряжать экспедиціи по вашему произволу, то не было бы границъ вашимъ работамъ?

Бюфортъ. Надобно отличать гидрографическія изслѣдованія, необходимыя для безопасности мореплаванія, отъ тѣхъ, которыя удовлетворяютъ интересамъ географіи и гидрографіи какъ наукамъ.

Грагамъ. Въ который же изъ этихъ двухъ разрядовъ вы ставите съемку береговъ Новой-Зеландіи?

Бюфортъ. Конечно въ первый. Надо ожидать, что Новая Зеландія будетъ быстро населяться, а для большаго содѣйствія этому, необходимо изслѣдованіе берега, чтобы переселенцы могли знать, на какихъ мѣстахъ имъ удобнѣе основаться.

Грагамъ. Положимъ, что вамъ предоставили бы въ распоряженіе только 10 судовъ, расходъ на которые внесенъ въ бюджетъ на настоящій годъ, и Парламентъ потребовалъ бы отъ Адмиралтейства отчета, какія изъ съемокъ считаются необходимѣйшими, для которыхъ должно послать эти суда — чтобы вы отвѣчали?

Бюфортъ. Прежде отвѣта на такой вопросъ, мнѣ нужно четверть часа на размышленіе.

Г. Корри. Не въ-слѣдствіе ли съемокъ, начатыхъ на берегахъ Китая и Борнео, увеличился составъ гидрографическихъ экспедицій въ 1843 году?

Бобфортъ. Вызвать съ-тътъ, какъ Китаю объявлена была война, начаты тамъ и съемки, съ целью доставить нашимъ военнымъ и купеческимъ судамъ самыя точныя свѣденія о берегахъ, о которыхъ мы до тѣхъ поръ ничего не знали.

Г. Корри. Не около ли 1843 года?

Бобфортъ. Не помню навѣрное.

Г. Корри. Вы говорите, что о берегахъ Китая мы ничего не знали?

Бобфортъ. Почти ничего. Доказательство тому, что точная опись была необходима, можно видѣть въ донесеніяхъ сэра Вильяма Паркера; онъ говоритъ, что если бы ему неприятели двухъ офицеровъ-гидрографовъ, то вѣроятно не удалось бы достигнуть Янгъ-це-Кинга, и заставить Китайцевъ сдаться.

Грагамъ. Развѣ флотъ не могъ войти въ Янгъ-це-Кингъ безъ новой съемки этой рѣки?

Бобфортъ. Онъ подвигался въ ней по мѣрѣ успѣховъ промѣра и съемки, и безъ нихъ не могъ бы сдѣлать ни шагу.

Грагамъ. Развѣ не было карты, сдѣланной заблаговременно?

Бобфортъ. Нѣтъ; ни одно судно съ прямыми парусами, никогда не входило въ рѣку.

А. Сеймуръ. Вы говорили, что всѣ несчастія, случившіяся на моряхъ, были слѣдствіемъ неточныхъ съемокъ и слѣдовательно дурныхъ картъ?

Бобфортъ. Конечно такъ.

А. Сеймуръ. Не можете ли вы сказать намъ нѣсколько примѣровъ изъ послѣднихъ годовъ, гдѣ-бы неточность картъ была причиною гибели судна или вообще какого нибудь несчастія?

Бобфортъ. Подобныхъ примѣровъ, случившихся недавно, не припомню; на двухъ погибшихъ въ последнее время судахъ, карты были исправныя, и мели, на которыхъ разбились эти суда, были означены съ точностію.

Г. Вальтеръ. Гибель Авенджера, не была, кажется, слѣдствіемъ дурныхъ картъ?

Бобфортъ. Нѣтъ; тамъ были карты, на которыхъ съ совершенною точностію опредѣлены все рѣки и подводные камни.

Г. Корри. Вы полагаете, что надобно какъ можно дѣятельнѣе продолжать съемки въ мирное время?

Бобфортъ. Подобныя работы только и могутъ производиться въ мирное время.

А. Сеймуръ. Можете-ли вы намъ сказать, какія инструкціи даны командиру судна, отправленнаго для съемки береговъ Новой-Зеландіи?

Бобфортъ. Я могу представить копію съ этой инструкціи; но главное содержаніе ея заключается въ томъ, чтобы какъ можно скорѣе дѣлать съемку всего берега, и всеми средствами помогать губернатору въ предпріятіяхъ его на берегу.

А. Сеймуръ. Должно-ли это судно дѣлать съемку всего острова или только нѣкоторыхъ пунктовъ, важныхъ въ торговомъ отношеніи?

Бобфортъ. Ему поручено изслѣдовать весь берегъ острова; можетъ-быть, что при этомъ найдутся хорошіе рейды, до сихъ поръ неизвѣстные; но прежде всего оно опишетъ мѣста, чаще посѣщаемыя купеческими судами.

Г. Вальтеръ. Г. Уардъ говорить, что суда, посылаемыя для гидрографическихъ изслѣдованій, остаются неприкосновенными въ случаѣ войны. Не знаете-ли вы, какъ обширенъ смыслъ этого постановленія?

Бобфортъ. Я не знаю было ли оно когда нибудь примѣнено къ дѣлу. Экспедиціи, снаряжаемыя для открытій, всегда почитались въ военное время нейтральными; чтожъ касается до судовъ, посылаемыхъ для гидрографическихъ работъ, въ отдаленныя мѣста, то имъ были выдаваемы инструкціи, чтобы онѣ не обнаруживали непріязненнаго расположенія къ тѣмъ націямъ, которымъ будетъ объявлена война, и почитали-бы за особенное снисхожденіе, если примѣнять къ нимъ тотъ законъ, какой существуетъ относительно судовъ, назначаемыхъ для открытій.

Л. Сеймуръ. По окончаніи съемки, доставляются-ли немедленно результаты ея въ вашъ департаментъ?

Бюфортъ. Да; я получаю ихъ по частямъ въ продолженіе всей работы.

Л. Сеймуръ. По полученіи этихъ отдѣльныхъ частей, тотчасъ же ли составляются изъ нихъ и карты?

Бюфортъ. Какъ только наберется ихъ достаточно на цѣлую карту, то немедленно гравируютъ ее и издають.

Л. Сеймуръ. Вся ли наша съемка, дѣланная въ чужихъ моряхъ, напримѣръ въ Средиземномъ, изданы?

Бюфортъ. Нѣтъ еще; нѣкоторыя приготовляются къ изданію и ожидаютъ разныхъ дополнительныхъ свѣденій; другіе еще не просмотрѣны мною; безъ этого я не могу выпустить въ свѣтъ ни одной карты, а времени у меня не достаточно.

Л. Сеймуръ. Когда въ послѣдній разъ была издана карта какой нибудь части Средиземнаго моря?

Бюфортъ. На прошедшей недѣль.

Грагамъ. Гидрографическія работы ваши не слишкомъ ли опережаютъ изданія ихъ?

Бюфортъ. Да, въ особенности по съемкамъ Средиземнаго моря у насъ очень много матеріаловъ не изданныхъ; одна часть ихъ уже гравировается, а другая ожидаетъ моего пересмотра.

Грагамъ. Какого года съемки остаются долѣе другихъ не изданными?

Бюфортъ. Довольно трудно указать на какой нибудь годъ особенно.

Грагамъ. Издано ли по-крайней-мѣрѣ то, что получено у васъ до 1847 года?

Бюфортъ. Нѣтъ еще; но зато есть съемки, полученные въ 1848 году и уже изданныя, а нѣкоторыя изъ присланныхъ въ 1847 году лежатъ еще не приготовленными къ изданію.

Грагамъ. Въ которомъ году наиболѣе неизданныхъ работъ?

Бюфортъ. Въ этомъ отношеніи почти всѣ годы одинаковы; исключая развѣ тѣхъ съемокъ, которыя должны получить

связь съ последующими, безъ которыхъ они изданы быть не могутъ.

Грагамъ. Которыя изъ съмоковъ, производящихся въ настоящее время, отстаютъ въ изданіи?

Бофортъ. Изъ съмоковъ Средиземнаго моря и Архипелага большая часть уже награвированы и остается ихъ только просмотрѣть.

Грагамъ. Сколько лѣтъ награвированнымъ доскамъ, наиболѣе отсталымъ въ изданіи?

Бофортъ. Семь или восемь лѣтъ.

Грагамъ. Для чего же вы стараетесь увеличить гидрографическія работы, если не успѣваете издавать ихъ?

Бофортъ. Что изданіе некоторыхъ работъ остановилось, это происходитъ отъ двухъ причинъ: во-первыхъ, для многихъ изъ нихъ не достаетъ еще матеріаловъ, а во-вторыхъ, я не могу выпустить ни одной карты, не просмотрѣвши ее самъ.

Грагамъ. Если вы заботитесь объ умноженіи съмоковъ, желая этимъ доставить болѣе выгодъ мореплаванію, то не надобно ли увеличить и средства для изданія картъ?

Бофортъ. Адмиралтейство, въ послѣдніе два года, въ числѣ прочихъ изданій, учредило особенный департаментъ для портовыхъ работъ; вмѣстѣ съ тѣмъ я уволенъ отъ дѣла, касающагося желѣзныхъ дорогъ; а на это я употреблялъ три четверти моего времени.

Грагамъ. Развѣ для точности картъ непременно надобно, чтобы вы сами просматривали все съемки, прежде ихъ изданія?

Бофортъ. Если на мнѣ лежитъ ответственность за все изданное, такъ я и долженъ разсматривать и повзрѣть самъ.

Грагамъ. А вы не можете поручить этого кому-нибудь другому?

Бофортъ. Нѣтъ, за другаго я отвѣчать не могу.

Грагамъ. Поэтому увеличеніе гидрографическихъ средствъ

должно бы сразивать съ числомъ картъ, которое вы можете просмотрать?

Бофортъ. Да, но я имѣю гораздо болѣе времени съ тѣхъ поръ, какъ отъ меня отошли дѣла, чрезвычайно меня стѣснившія.

Грагамъ. А все-таки у васъ еще довольно много картъ награвированныхъ и не изданныхъ?

Бофортъ. Да

Г. Корри. И это число неизданныхъ работъ увеличивается?

Бофортъ. Нѣтъ, уменьшается.

Г. Юмъ. Дѣла, о которыхъ вы говорили, отошли отъ васъ кажется только въ октябрь прошедшаго года?

Бофортъ. Даже немного прежде, и именно когда капитанъ Бетунъ былъ назначенъ ко мнѣ въ помощь по дѣламъ желѣзныхъ дорогъ, относящимся до Адмиралтейства, а съ октября мѣсяца дѣла эти отошли уже въ учрежденный департаментъ портовыхъ работъ.

Г. Юмъ. И такъ справки, требуемыя Парламентомъ изъ Адмиралтейства о гаваняхъ, осушающихся во время отлива (tidal harbours), и желѣзныхъ дорогахъ, мѣшали много вашимъ занятіямъ по съемкамъ?

Бофортъ. Конечно, они отнимали у меня три четверти моего времени.

Г. Юмъ. Не это-ли и было причиною медленнаго изданія картъ?

Бофортъ. Да.

Г. Юмъ. Следовательно теперь, избавившись отъ занятій по желѣзнымъ дорогамъ, вы будете имѣть болѣе времени, и готовые матеріалы по съемкѣ не будутъ лежать у васъ не изданными?

Бофортъ. Надѣюсь.

Г. Юмъ. Вы говорили, что имѣете много различныхъ документовъ по съемкѣ залива Фунди, и желаете чтобы онъ былъ скорее описанъ. Какіе-же это документы?

Бобфортъ. Капитанъ Овенъ (Owen) командовалъ три года пароходомъ Колумбія и занимался описью залива Фунди; но въ концѣ прошедшаго года, переходъ получилъ другое назначеніе и часть залива осталась неиспользованною: сведениями, собранными имъ объ остальной части залива можно воспользоваться только на мѣстѣ.

Г. Юмъ. Развѣ никто не былъ туда посланъ, вмѣсто капитана Овена?

Бобфортъ. Никто.

Г. Юмъ. Нельзя-ли воспользоваться этими матеріалами до окончанія съемки?

Бобфортъ. Нѣтъ.

Г. Юмъ. Такъ, значитъ, надобно послать туда судно?

Бобфортъ. Да.

Г. Юмъ. Какому правилу слѣдуете вы при снабженіи военныхъ судовъ картами?

Бобфортъ. Каждое судно, отправляясь на станцію, получаетъ экземпляръ картъ только этой станціи. Такъ-что если судно идетъ въ Балтійское море, то ему не даютъ уже картъ Остъ-Индіи.

Г. Юмъ. Есть-ли у васъ печатный списокъ картъ, каждой станціи?

Бобфортъ. Есть.

Г. Юмъ. Случается иногда, что судно, посланное на станцію, должно отправиться въ другое мѣсто; такъ-напримѣръ, Авенджеръ съ Лиссабонской станціи былъ отправленъ въ Средиземное море. Какъ снабжаются суда картами въ подобныхъ случаяхъ?

Бобфортъ. Въ Гибралтаръ, на мысъ Доброй-Надежды и въ некоторыхъ другихъ мѣстахъ, у насъ есть депо картъ для всѣхъ станцій, куда судно можетъ быть назначено. Въ Гибралтаръ, напримѣръ, есть карты Средиземнаго моря, Востъ-Индіи и Южной Америки; такъ-что если судно должно отправиться въ которую нибудь изъ этихъ странъ, то капитанъ можетъ послать

на берегъ офицера и спросить карты, нужны ему для новой станціи.

Г. Юмъ. Если судно возвращается въ Англію, то не оставляетъ ли оно свои карты на станціи?

Бофортъ. Нѣтъ; оно привозитъ всѣ полученныя карты сюда, и мы не отсылаемъ эти экземпляры назадъ иначе, какъ послѣ поправки и просмотра, и сообщаемъ въ Адмиралтейство, что изъ такой-то станціи взяты такія-то карты, въ замѣнъ которыхъ посылается туда новый экземпляръ, поврежденный и испорченный по новѣйшимъ свѣдѣніямъ.

Г. Юмъ. Всѣмъ-ли командирамъ судовъ, извѣстно, что въ Гибралтаръ они могутъ получать карты Средиземнаго моря?

Бофортъ. Всѣмъ; но если судно отдѣлено отъ эскадры по распоряженію адмирала и получило новое назначеніе, то начальство должно озаботиться, чтобы оно зашло въ такое мѣсто, гдѣ-бы можно было взять всѣ нужныя карты; въ противномъ случаѣ ответственность въ этомъ лежитъ не на командирѣ, а на начальникѣ его отправившемъ.

Г. Юмъ. Какія правила приняты для масштабовъ картъ?

Бофортъ. Выборъ масштаба долженъ удовлетворять двумъ условіямъ: во-первыхъ карта должна быть разборчива, во-вторыхъ примѣнена къ потребностямъ мореплавателя. Слишкомъ большой масштабъ дѣлаетъ карту неудобною при употребленіи, а слишкомъ малый со всѣмъ бесполезною. Вообще, масштабъ долженъ быть сообразенъ съ требуемыми подробностями мѣстности. Желать же привести всѣ карты къ одному масштабу не только бесполезно, но и опасно.

Г. Юмъ. Мнѣ кажется, хорошо-бы было, для однообразія, дѣлать всѣ генеральныя карты въ одномъ масштабѣ, а для частныхъ картъ принять болѣе болѣе масштабъ?

Бофортъ. Для картъ, которыя можно назвать путевыми, и которыя вообще должны быть довольно подробны, съ означеніемъ всѣхъ опасныхъ пунктовъ, принять масштабъ около двухъ миль въ дюймѣ. Въ этомъ масштабѣ составляются

нами новыя карты всѣхъ мѣстъ земнаго шара, а нѣкоторыя и въ бѣльшемъ.

Г. Юмъ. Какимъ-же правиломъ вы руководствуетесь, чтобы на будущее время всѣ карты были въ одномъ масштабѣ, и, следовательно, чтобы легче можно было получить понятіе о фигурѣ всего берега?

Бюфортъ. Я уже сказалъ вамъ, что масштабъ двѣ мили въ дюймъ, признанъ самымъ выгоднымъ, и безъ особенной крайности его не измѣняютъ.

Г. Юмъ. Нельзя-ли принять этотъ масштабъ за общій во всѣхъ случаяхъ, а болѣе масштабъ употреблять только для нѣкоторыхъ важныхъ пунктовъ?

Г. Бюфортъ. Для нѣкоторыхъ мѣстъ общій масштабъ этотъ будетъ великъ, а для нѣкоторыхъ малъ. Напримѣръ, къ чему бы повело, если-бы начертить въ этомъ масштабѣ несчанный берегъ Африки, представляющій совершенно прямую линію, безъ всякихъ изгибовъ.

Г. Юмъ. Какимъ правиламъ слѣдуютъ Французы относительно масштаба при изданіи картъ?

Бюфортъ. У нихъ нѣтъ на это никакого общаго правила. Въ недавно вышедшемъ, большомъ и прекрасномъ изданіи *Pilote Français*, всѣ частныя карты сдѣланы въ масштабъ 1 миля въ $1\frac{1}{2}$ дюймъ; входныя карты — въ $\frac{1}{2}$ дюймъ миля а для картъ рейдовъ принятъ масштабъ гораздо болѣе.

Г. Юмъ. Есть ли у насъ изданіе подобное французскому?

Бюфортъ. Такого сборника и такъ тщательно изданнаго у насъ нѣтъ, но картъ въ большомъ масштабѣ напечатано много.

Г. Юмъ. Для каждой станціи?

Бюфортъ. Да; въ масштабѣ 2 мили въ дюймъ сдѣланы карта береговъ вообще, а въ бѣльшемъ масштабѣ изображены мѣста, которыхъ подробности болѣе необходимы. Масштабъ, избранный Французами у насъ не принятъ; мы принимаемъ болѣе или менѣе масштабъ, смотря по характеру берега.

Г. Юмъ. Не нуженъ-ли вамъ помощникъ, который бы слѣ-

дять за тѣмъ, чтобы всѣ карты дѣлались сообразно вашему общему плану, касательно масштабовъ?

Бюфортъ. Помощниковъ у меня довольно; гораздо полезнее было-бы прибавить одного чертежника и улучшить средства для хозяйственнаго размѣщенія и разсылки картъ. Но въ чемъ я особенно нуждаюсь, такъ-это во времени и болѣе способностяхъ моего ума.

Г. Юмъ. Не знаете-ли вы, на какихъ началахъ основаны давно изданныя испанскія карты; одинаковый-ли масштабъ у нихъ?

Бюфортъ. Карты береговъ Испаніи, г-на Тоенио, всѣ въ одномъ масштабѣ; но онѣ теперь далеко не пользуются тою славою, какую мы имъ приписывали прежде.

Г. Юмъ. Какія мѣры приняты вами для объявленія объ издаваемыхъ картахъ, и для удобнаго пріобрѣтенія ихъ моряками?

Бюфортъ. Публикація о картахъ и продажа ихъ, есть обязанность комиссіонера.

Г. Юмъ. Кто вашъ комиссіонеръ?

Бюфортъ. Г. Бэтсъ (Bates); но впрочемъ Адмиралтейство нашло гораздо лучшій способъ публикаціи; оно отпускаетъ карты на всѣ военныя суда, чрезъ что онѣ дѣлаются общедоступными.

Г. Юмъ. Есть-ли у васъ исправный каталогъ картъ, съ означеніемъ цѣны ихъ, и можетъ-ли всякій шкиперъ пріобрѣсти его, если пожелаетъ?

Бюфортъ. Есть; къ нему означены: имя автора, масштабъ, величина карты, цѣна и годъ изданія ея; всякій, кому нужно, можетъ купить этотъ каталогъ за 1 шиллингъ.

Г. Юмъ. Если карта, помѣщенная въ каталогъ, чрезъ несколько лѣтъ будетъ исправлена или сдѣлается къ ней какое-нибудь дополненіе, то требуетъ ли вы обратно прежнія карты для замѣны ихъ исправленными?

Бюфортъ. Мы требуемъ отъ комиссіонеровъ всѣ карты,

которые остались у них не проданными, и посылают имъ исправленные. Требовать назадъ распроданные экземпляры невозможно.

Г. Юмъ. Вы знаете, что многія частныя лица занимаются издаваніемъ картъ; не случалось-ли вамъ когда-нибудь слышать, что въ продажу поступаютъ карты не поверенныя и не разсмотрѣнныя въ Адмиралтействѣ?

Бобортъ. Случалось неоднократно.

Г. Юмъ. Вероятно суда, руководствуясь такими картами, часто подвергаются опасности, а можетъ быть и погибаютъ?

Бобортъ. Дѣйствительно, причиною большей части несчастныхъ случаевъ были неверныя карты.

Г. Юмъ. Нельзя-ли же сдѣлать такъ, чтобы всѣ карты, издаваемыя частными лицами, разсматривались у васъ, для обезпеченія тѣхъ, которые пожелають купить ихъ?

Бобортъ. При настоящихъ средствахъ мнѣ невозможно; для этого надобно учредить особый комитетъ.

Г. Юмъ. Мнѣ кажется, что для безопасности мореплаванія необходимо, чтобы карты были просматриваемы авторитетомъ, который служилъ бы морякамъ ручательствомъ за вѣрность картъ.

Бобортъ. Въ этомъ случаѣ, мнѣ кажется, надо предоставить выборы картъ произволу покупателей: вѣроятно всякій будетъ стараться купить хорошую, а не дурную.

Г. Юмъ. Но если кто нибудь издастъ карту съ полною увѣренностію что она хороша, а потомъ невѣрность ея будетъ причиною гибели нѣсколькихъ человекъ и груза, то не должно ли правительство предупреждать подобные случаи?

Бобортъ. Правительство, съ своей стороны дѣлаетъ все, что можно: оно издаетъ хорошія карты и всякій, если хочетъ, можетъ покупать ихъ, но никого къ тому не принуждаетъ.

С. Т. Эмлендъ. Издатели картъ могутъ-ли копировать ваши карты?

Бобортъ. Да; карты издаются для пользы націй, слѣдовательно всякій можетъ копировать ихъ.

Г. Юмъ. Какого правила держитесь вы при назначеніи цѣны за ваши карты?

Бофортъ. Мы беремъ во-первыхъ цѣнность гравировки и бумаги; потомъ разсчитываемъ приближенно, сколько экземпляровъ карты можетъ разойтись, и раздѣливъ одно на другое, опредѣляемъ цѣну карты. Изъ этого выведена средняя цѣна для картъ, которой небольшое измѣненіе зависитъ отъ большей или меньшей работы на картѣ.

Г. Юмъ. Пробовали-ли вы когда нибудь копировать доски посредствомъ электротипа?

Бофортъ. Нѣтъ; мы не имѣли въ этомъ никакой надобности, потому что не продаемъ такъ много картъ, чтобы надобно было дѣлать новыя доски.

Г. Юмъ. Если-бы вы уменьшили цѣну за карты и разослали ихъ для продажи во всея порты, то, я думаю, онѣ раскупались бы гораздо больше?

Бофортъ. Цѣна картъ и теперь очень не велика; и я полагаю, что сбытъ ихъ не увеличится и отъ большаго пониженія цѣны.

Г. Юмъ. Изъ сказаннаго вами не долженъ-ли комитетъ заключить, что вы продаете карты по такой низкой цѣнѣ, по какой обходится печатаніе ихъ?

Бофортъ. Мы беремъ въ четверо или въ пятеро дешевле частныхъ издателей картъ.

Г. Юмъ. Есть-ли на вашихъ картахъ печать Адмиралтейства?

Бофортъ. Да, и кромѣ того на ней подписана цѣна. Чтобы показать вамъ, какъ цѣны нашихъ картъ малы въ сравненіи съ частными изданіями, я вамъ приведу примѣръ: капитанъ Денгамъ (Denham), былъ посланъ изслѣдовать причину гибели одного парохода, разбиившагося на южномъ берегу Ирландіи, и нашелъ, что карта Англійскаго канала, которою руководствовались на пароходѣ, издана въ Англіи и стоила 14 шил., тогда-какъ въ той-же самой лавкѣ, можно было-бы ку-

пить такую-же карту, отлично изданную Адмиралтействомъ, за 3 шиллинга.

Г. Юмъ. Вѣроятно не всѣмъ хорошо известны мѣста, гдѣ можно покупать адмиралтейскія карты; если бы всѣ это знали, то конечно не нашлось бы охотника платить 14 шил. за вещь, которую можно купить за 3 шил.

Бофортъ. Продавцы картъ разумеется хлопочутъ больше о сбытѣ собственнаго товара, и потому всякому покупателю, они показываютъ и выхваляютъ свои карты. Адмиралтейство же не имѣетъ у себя торговца, который бы кричалъ: «не покупайте этихъ картъ, онѣ не вѣрны: купите адмиралтейскія».

Г. Юмъ. Сколько платите вы за комиссію продавцамъ картъ?

Бофортъ. 40 процентовъ.

Г. Юмъ. Вамъ, вѣроятно, извѣстно, что топографическое вѣдомство, до управленія сэра Гассей Вивейна, дѣлало уступку также въ 40%, а потомъ уменьшило ее до 25%?

Бофортъ. Нѣтъ, я этого не знаю. Лондонскій комиссіонеръ, для успѣшной продажи картъ, имѣетъ въ многихъ портахъ своихъ агентовъ, и самъ платитъ имъ 25%.

Г. Юмъ. Какъ вы получаете съ него деньги? при отдачѣ картъ или послѣ продажи ихъ?

Бофортъ. Иногда онъ выплачиваетъ всю сумму вдругъ при полученіи картъ, а иногда производитъ уплату помѣсячно.

Г. Юмъ. Нельзя-ли какъ нибудь уменьшить плату за комиссію; вамъ, можетъ-быть, не извѣстно, что за продажу парламентскихъ бумагъ, платятъ только 12½ %?

Бофортъ. Едва-ли кто возьметъ на себя эту комиссію за 12½ %; при весьма небольшомъ числѣ покупаемыхъ картъ, процентъ этотъ такъ ничтоженъ, что дѣло не стоитъ труда.

Г. Юмъ. Не пробовали-ли вы отдавать карты въ кредитъ, получая уплату по распродажѣ ихъ?

Бофортъ. Нѣтъ, Адмиралтейство не можетъ вести счеты со всѣми продавцами картъ. Для этого пришлось-бы учредить

особенное контрольное отделение; теперь-же намъ достаточно одного комиссіонера, который управляетъ этимъ дѣломъ.

Г. Юмъ. Какъ вы думаете, сколько экземпляровъ картъ должно быть въ каждомъ портѣ, чтобы суда не встрѣтили въ нихъ недостатка?

Бофортъ. Въ каждомъ портѣ есть помощникъ адмиралтейскаго комиссіонера, и мы должны полагаться на ихъ дѣятельность и добросовѣстность при продажѣ картъ, которыя посылаетъ.

Г. Юмъ. Не покупатели-ли картъ должны платить продавцамъ 40%?

Бофортъ. Непременно; въ противномъ случаѣ само Правительство должно ихъ выплачивать.

Г. Юмъ. Такъ вы думаете, что за 20% никто не возьмется продавать карты?

Бофортъ. Едва-ли.

Бэрингъ. Комиссіонеры ваши въ разныхъ портахъ могли-бы еще отъ себя раздавать карты мелкимъ торговцамъ. — Вы не пробовали дѣлать это?

Бофортъ. Нѣтъ, мнѣ это никогда не приходило въ голову.

Грагамъ. Велики-ли нынче расходы по новой съемкѣ обочувныхъ гаваней для трехъ капитановъ: Вейча, Бетуна и Вашингтона, которые вступили въ эту должность послѣ васъ?

Бофортъ. Вы можете увидѣть это въ бюджетѣ: я, не припомню.

Грагамъ. Вы одни заведуете гидрографическими работами?

Бофортъ. Да.

Грагамъ. А тѣ три офицера, о которыхъ я сей часъ упомянулъ, заведуютъ съемками осушенныхъ гаваней въ соединенномъ Королевствѣ?

Бофортъ. Да.

Грагамъ. И съемка эта также теперь продолжается?

Бофортъ. Да.

Грагамъ. До назначенія этихъ офицеровъ, не вы ли заведывали, кромѣ другихъ обязанностей, и портовыми работами?

Бобфортъ. Да; но въ послѣдніе годы мнѣ поручены были еще всѣ желѣзныя дороги.

Г. Корри. Вѣроятно Адмиралтейство часто посылаетъ членовъ комиссіи осматривать гавани, осматривать рѣки и судоходные пути около тѣхъ мѣстъ, гдѣ предполагается провести желѣзную дорогу?

Бобфортъ. На это я не могу отвѣчать вамъ положительно; но знаю, что все, касающееся до портовъ и судоходныхъ рѣкъ, состоитъ въ ихъ управленіи.

Г. Юмъ. Вы говорили намъ, что когда работы эти были подъ важными надзорами, то онѣ отнимали у васъ три четверти всего времени?

Бобфортъ. Да.

Г. Юмъ. Значитъ, теперь это время принадлежитъ вамъ?

Бобфортъ. Да.

Грагамъ. Вы управляли желѣзными дорогами, когда постройки ихъ были въ самомъ разгарѣ?

Бобфортъ. Поэтому-то Адмиралтейство и назначило мнѣ капитана Бегуна помощникомъ по этой части.

Г. Корри. Много ли у васъ помощниковъ изъ морскихъ офицеровъ по части гидрографическихъ работъ?

Бобфортъ. Четверо; два коммандора и два штурмана.

Грагамъ. Много ли получаютъ они содержанія?

Бобфортъ. Одинъ изъ коммандеровъ получаетъ 4 £ стерл. (около 26 р. сер.) въ недѣлю, а прочіе по 3 £. ст. — Есть еще пятый помощникъ, который составляетъ таблицы приливовъ и отливовъ и получаетъ 3 гиней, въ недѣлю. Этихъ помощниковъ мнѣ достаточно.

Грагамъ. Вы получаете такое же содержаніе, какъ и каждый изъ трехъ членовъ Комиссіи портовъ и желѣзныхъ дорогъ, т. е. 800 £. ст. въ годъ?

Бобфортъ. Да; я получаю 800 фунтовъ.

Г. Юмъ. Вы получаете также и половинное жалованье?

Бофортъ. Да.

Г. Юмъ. Въ отчетъ вашемъ показанъ расходъ 4,500 фунт. стерл. на покупку картъ, гравированіе и пр. Вы вѣроятно покупали карты въ чужихъ краяхъ?

Бофортъ. Мы должны покупать самыя лучшія карты тѣхъ мѣстъ, гдѣ нашихъ съемокъ не было: часть израсходованныхъ денегъ употреблена на это; напримѣръ, у насъ все нѣтъ сочиненія капитана Горесбурга и его картъ Ост-Индіи, а потому, чтобы снабжать ими наши суда, необходимо ихъ покупать.

Грагамъ. И такъ, вы покупаете лучшія карты тѣхъ мѣстъ, гдѣ наши офицеры не работали, какою-бы націею эти карты не были изданы?

Бофортъ. Да.

Грагамъ. Тутъ есть еще статья расходовъ на инструменты: какимъ правиламъ слѣдуете вы въ этомъ отношеніи?

Бофортъ. Приобрѣтаются инструменты только необходимо нужные для гидрографическихъ работъ.

Грагамъ. Всякое-ли судно, отправляемое для гидрографическихъ изслѣдованій, снабжается инструментами на счетъ правительства?

Бофортъ. Да.

Грагамъ. По окончаніи съемки возвращаются-ли инструменты, для исправленія и снабженія ими другихъ судовъ, или всякая новая экспедиція снабжается и новыми инструментами?

Бофортъ. Они всегда возвращаются; ихъ здѣсь пересматриваютъ и починиваютъ; есть такія инструменты, которые употреблялись въ двадцати съемкахъ.

Грагамъ. И такъ показанный здѣсь расходъ на инструменты употребленъ, значитъ, на починку инструментовъ?

Бофортъ. Да, а также и на покупку новыхъ.

Грагамъ. Въ той же статьѣ расхода показано: на гравировку,

оттиски и отдаю * картъ 4,500 ф. ст.; значить все, что вы издерживаете на изданіе картъ, считается тутъ же?

Бюфортъ. Да.

Грагамъ. И инструменты?

Бюфортъ. Да.

Грагамъ. И покупка иностранныхъ картъ?

Бюфортъ. Да.

Грагамъ. Когда я состоялъ при Адмиралтействѣ, расходъ на эти предметы не превышалъ 1,000 ф. въ годъ.

Бюфортъ. Въ 1832 г. онъ былъ въ 2,000 ф. Но съ этого времени гидрографическія изслѣдованія распространились и потребовали значительнаго увеличенія издержекъ; кроме-того что число судовъ удвоилось, явилось множество мелкихъ расходовъ, напримеръ: на ящики для картъ и инструментовъ; они включены въ настоящемъ бюджетѣ.

Грагамъ. Вы отзывались съ большою похвалою о французскомъ изданіи le Pilote Français, заключающемъ собраніе гидрографическихъ описей береговъ Франціи. Нужно-ли намъ передѣлывать эти описи, или вы полагаетесь на точность французскихъ?

Бюфортъ. Теперь у меня копируютъ карты, которыя намъ нужны.

Грагамъ. Но когда Французы совсѣмъ кончатъ эту работу, надобно-ли намъ посылать нашихъ съемщиковъ передѣлывать ихъ съемку?

Бюфортъ. Рѣшительно нѣтъ; я имѣю полную довѣренность къ французскимъ съемщикамъ, совершившимъ этотъ великій и прекрасный трудъ.

Грагамъ. Можемъ-ли мы скопировать и издать эти карты

* Подъ этимъ словомъ должно разумѣть означеніе красками наиковъ и т. п. прибавленія на картахъ отъ руки.

для употребленія на нашихъ военныхъ и купеческихъ судахъ, или Французы сдѣлали въ этомъ какое нибудь ограниченіе?

Бюфортъ. Никакого.

Грагамъ. Отъ чего-же до сихъ-поръ Адмиралтейство не издало этихъ картъ на англійскомъ языкѣ?

Бюфортъ. Въ настоящее время мы занимаемся этимъ изданіемъ, а до сихъ-поръ обрабатывали карты странъ, гораздо нужнѣйшія, нежели береговъ Франціи.

Грагамъ. Однакожъ на нашихъ картахъ уже нанесенъ берегъ Франціи при Средиземномъ морѣ?

Бюфортъ. Да; но Французы только въ прошедшемъ году окончили съемку этой части берега, и карты ихъ еще не изданы; нашей съемки тамъ не было.

Грагамъ. Вы издадите эти карты для нашихъ судовъ?

Бюфортъ. Да.

Грагамъ. А нельзя-ли извлечь какой нибудь пользы изъ старыхъ испанскихъ картъ?

Бюфортъ. Прежде онѣ были въ большой славѣ, собственно потому, что были лучшія въ своемъ родѣ, но теперь мы видимъ, что испанскія карты были составлены не довольно тщательно; напримѣръ ни на одной изъ нихъ не были показаны два камня, лежащіе около мыса Финистерре.

Грагамъ. И вы не издали ни одной изъ этихъ картъ?

Бюфортъ. Нѣтъ, изъ старинныхъ ни одной; впрочемъ, Мадридское гидрографическое депо исправило нынѣ многія карты западнаго берега.

Грагамъ. Отпускаете-ли вы ихъ иногда на военные суда?

Бюфортъ. Карты западныхъ береговъ Испаніи были издавы также на англійскомъ языкѣ гораздо ранѣе моего поступленія въ гидрографическій Департаментъ.

Грагамъ. Приказали-ли вы сдѣлать вновь съемку какой нибудь части этихъ береговъ?

Бюфортъ. Нѣтъ; но у насъ есть нѣсколько отдѣльных замѣчаній, касательно нѣкоторыхъ мѣстъ.

Грагамъ. А исправлены-ли по нимъ ошибки на картахъ?

Бофортъ. Да.

Г. Юмъ. Есть-ли у васъ карты маяковъ всего свѣта, подобныя французскимъ?

Бофортъ. Мнѣ кажется, нѣтъ никакой надобности для каждого маяка составлять отдельную карту. Мы на всякой картѣ означаемъ, какія маяки на ней находятся и, кромѣ-того, издаемъ въ небольшихъ книжкахъ, списки маяковъ всѣхъ націй, въ которыхъ показаны: широта и долгота каждого маяка, высота его, цвѣтъ и наконецъ отличительность освѣщенія, т. е. постоянный ли огонь или вертящійся?

Грагамъ. Известно-ли вамъ, что Французы, кромѣ списковъ маяковъ, издають еще карты всѣхъ частей Европы и другихъ частей свѣта, на которыхъ изображены маяки, и все въ одномъ масштабѣ?

Бофортъ. Объ этомъ я не знаю, и нахожу это изданіе совершенно бесполезнымъ; если на путевой картѣ изображены берега и маяки, то мореплавателю достаточно одной этой карты, а тамъ надобно имѣть двѣ: путевую и маячную; все это чрезвычайно затруднительно.

Грагамъ. На каждой-ли изъ вашихъ картъ показаны все маяки, существующіе на берегахъ ея представляемыхъ?

Бофортъ. Конечно.

С. Т. Эклендъ. Узнавши о постройкѣ какого-нибудь новаго маяка, вы его наносите на карты?

Бофортъ. Тотчасъ-же.

Г. Юмъ. Есть еще статья расходовъ: «прибавочное жалованье съемщикамъ и ихъ помощникамъ при работахъ на нашихъ берегахъ». Какія правила постановлены для жалованья вашихъ офицеровъ?

Бофортъ. Наибольшую прибавку къ обыкновенному жалованью, именно гинеею въ день, получаютъ капитаны, а нѣкоторымъ изъ самыхъ молодыхъ офицеровъ прибавляется по 2½ шиллинга, и эта прибавка наименьшая; вообще, добавочное жа-

дованье распределяется, смотря по опытности, способностямъ и степени ответственности, которая лежитъ на каждомъ изъ съемщиковъ.

Г. Юмъ. А если работы производятся внѣ нашихъ границъ?

Бобортъ. Это все равно; плата въ обоихъ случаяхъ одинаковая.

Грагамъ. Въ расходѣ показано еще 6,551 ф. ст. на наемъ судовъ, шлюпокъ, квартиръ и прочія надобности по съемкамъ. Давно ли внесена эта статья въ бюджетъ?

Бобортъ. Для съемки залива и рѣки Св. Лаврентія было наниято судно; нашли что гораздо дешевле нанимать судно на шесть мѣсяцевъ и потомъ отпускать его на зиму, нежели содержать свое круглый годъ.

Грагамъ. И это кромѣ 26 судовъ и 1721 человека команды?

Бобортъ. Да; но расходъ на это внесенъ въ бюджетъ.

Грагамъ. Не увеличился-ли вообще бюджетъ; во время съемки не истрачивали кажется 6,000 ф. ст.?

Бобортъ. Да, онъ дѣйствительно увеличился.

С. В. Молесвортъ. Въ 1834 и 1835 годахъ, у васъ были три помощника: одинъ изъ нихъ получалъ 3 ф. въ недѣлю, а остальные два по 2 гинеи; теперь помощниковъ у васъ пять; одному платится 4 ф. въ недѣлю, тремъ по 3 ф., и одному 3 гинеи. По какому случаю плата, сравнительно съ прежнею, увеличена?

Бобортъ. Жалованье офицеровъ такъ ничтожно, что безъ прибавки, они рѣшительно не могли-бы содержать себя въ Лондонѣ. Для подробнаго разсмотрѣ картъ, издаваемыхъ Адмиралтействомъ, и тѣхъ, которыя присылаются назадъ, надобно было назначить еще одного офицера; въ прошедшемъ году мы напечатали 61,630 картъ и всѣ онѣ прошли черезъ ихъ руки. Кромѣ того прикомандированъ былъ еще одинъ офицеръ для успѣха весьма трудной и важной работы—вычисленія таблицъ приливовъ и отливовъ. Разсмотрите работы офицеровъ, и вы вѣрно согласитесь, что во всемъ государствѣ, нѣтъ ни одного присутствен-

наго мѣста, котораго содержаніе стоило-бы довольно гидрографическаго депо.

Г. Бэнксъ. Не было-ли испанской съемки гдѣ-нибудь на западномъ берегу Америки ?

Бюфортъ. Нѣтъ.

Г. Бэнксъ. А въ Мексикѣ ?

Бюфортъ. Тоже нѣтъ ; весь западный берегъ Южной-Америки весьма тщательно описанъ капитаномъ Фицроемъ.

Г. Бэнксъ. Вполнѣ-ли онъ описанъ ?

Бюфортъ. Почти ; наши суда, находящіеся тамъ, продолжаютъ теперь работы и я думаю довести ихъ до Калифорнскаго залива.

Маркизъ Брэнби. Дѣлаете-ли вы объявленіе о новыхъ картахъ до выхода ихъ въ свѣтъ ?

Бюфортъ. Нѣтъ, мы публикуемъ о новой картѣ, когда она уже издана.

М. Брэнби. Вы хотите увеличить число съемокъ, а достаточно-ли будетъ у васъ времени на ревизію всѣхъ работъ ?

Бюфортъ. надѣюсь.

Г. Юмъ. Говоря объ индѣйскихъ съемкахъ, вы между прочимъ сказали, что куплены сочиненія Горсбурга ; скажите, не существуютъ ли какія нибудь взаимныя условія между нашимъ правительствомъ и Остъ-Индской Компаніею относительно съемокъ и картъ Индіи ?

Бюфортъ. Еще при жизни Горсбурга, Остъ-Индская Компанія издала на своей счетъ много превосходныхъ картъ, и оставила доски у себя ; но намъ присылали всегда столько картъ, сколько мы требовали, и въ замѣтъ того мы отправляли туда Адмиралтейскія карты.

Г. Юмъ. По смерти Горсбурга не произошло ли какія нибудь перемѣны въ работахъ ?

Бюфортъ. Остъ-Индская Компанія взяла начальство надъ съемками весьма достойному человеку, граверу, но не гидрографу.

Г. Юмъ. Нѣтъ-ли въ Индіи гидрографическихъ работъ,

которые не изданы, но весьма важны вообще для мореплаванія?

Бофортъ. Не знаю.

Г. Юмъ. Масштабы картъ, принятые Остъ-Индскою Компаніею, такіе-же-ли какъ и ваши?

Бофортъ. Да ; нѣкоторые одинаковы съ нашими.

Г. Юмъ. Не слишкомъ-ли они у нихъ разнообразны ?

Бофортъ. Да, при изданіи картъ, не было, кажется, принято у нихъ никакого общаго правила для масштаба.

Г. Юмъ. Я думаю, это затрудняетъ какъ изданіе картъ, такъ и употребленіе ихъ ?

Бофортъ. Да ; гораздо было-бы лучше, для большаго разнообразія картъ, принять какое нибудь общее правило.

Г. Юмъ. Было-ли что нибудь писано отъ нашего правительства въ Остъ-Индскую Компанію , о томъ, чтобы съемки ихъ не оставались въ безвѣстности, а приносили-бы пользу публикѣ?

Бофортъ. Не знаю.

Грагамъ. Сдѣлана ли съемка Краснаго моря и изслѣдованіе пути отъ Суэца въ Бомбей?

Бофортъ. Да ; Остъ-Индская Компанія издала карту подробной съемки Краснаго моря.

Грагамъ. А изслѣдованъ ли каналъ между Цейлономъ и материкомъ?

Бофортъ. Да ; но онъ удобенъ только для мелкихъ судовъ ; а такъ-какъ были дѣланы попытки углубить его , то онъ нѣсколько разъ былъ обследованъ.

Грагамъ. А устье въ Хугли (Hoogly)?

Бофортъ. Устье въ Хугли и Сендербанда сдѣлана весьма хорошая съемка.

Грагамъ. Изданы ли эти работы отдѣльно и всякій-ли можетъ приобрести ихъ, или онъ входитъ въ составъ атласа Горсбурга?

Бофортъ. Я знаю, что эти карты изданы отъ Правленія Компаніи , но всякій-ли можетъ приобрести ихъ, не знаю.

Грагамъ. Изъ всего, что вы сейчасъ говорили, видно, что у нашего правительства не было никакого соглашенія съ Остъ-Индскою Компаніею о масштабахъ картъ и о съемкахъ въ разныхъ мѣстахъ Индіи.

Бофортъ. Объ этомъ я ничего не знаю; мнѣ известно только, что Компанія всегда высылаетъ намъ столько картъ, сколько нужно.

Г. Майльсъ. Нельзя-ли продавать карты въ таможенныхъ конторахъ?

Бофортъ. Эта мысль мнѣ никогда не приходила въ голову.

Лордъ Сеймуръ. Не вамъ-ли поручено главное наблюденіе за исправностію компасовъ?

Бофортъ. Всѣ компасы состоятъ въ непосредственномъ вѣденіи капитана Джонсона (Johnson), который обязанъ совѣтоваться со мною.

Лордъ Сеймуръ. Давно-ли учреждено компасное заведеніе?

Бофортъ. Около трехъ или четырехъ лѣтъ.

Грагамъ. Это учрежденіе, кажется, совершенно новое?

Бофортъ. Да.

Грагамъ. А въ чемъ вѣденіи находились компасы прежде?

Бофортъ. Въ вѣденіи порта.

Грагамъ. И это преобразование сдѣлано недавно?

Бофортъ. Да. Заведеніе учреждено обширное, и я нахожу его весьма необходимымъ, потому-что нельзя себѣ представить, какъ плохи наши компасы.

Грагамъ. Неужели они и теперь также плохи?

Бофортъ. Нѣтъ, я говорю о прежнемъ ихъ состояніи, когда мало обращали на нихъ вниманія.

Грагамъ. А теперь они улучшились?

Бофортъ. Да, и самыя обстоятельства требовали этого улучшения, потому-что девиация на желѣзныхъ судахъ и пароходахъ слѣдуетъ совершенно другимъ законамъ, какъ на судахъ парусныхъ; и если-бы компасы не были улучшены, то, Богъ знаетъ, какія произошли-бы отъ того послѣдствія.

Грагамъ. Довольны-ли вы настоящими мѣрами, предпринятыми для исправленія компасовъ?

Бофортъ. Г. Джонсонъ заслуживаетъ полную благодарность за ревностное исполненіе своихъ обязанностей, хотя вообще компасы далеки еще отъ совершенства.

Грагамъ. Можетъ-ли капитанъ Джонсонъ самъ усовершенствовать ихъ?

Бофортъ. Если собственно самъ онъ этого не можетъ, такъ во всякомъ случаѣ, при его содѣйствіи сдѣлаютъ это другіе.

Грагамъ. Можно-ли ожидать необходимыхъ усовершенствованій при настоящемъ порядкѣ дѣлъ?

Бофортъ. Я полагаю, что они уже и начались.

Грагамъ. Не предложите ли вы по этому предмету чего нибудь новаго?

Бофортъ. Въ настоящее время — нѣтъ; вообще эти усовершенствованія дѣлаются не такъ скоро.

Г. Юмъ. Видѣли ли вы донесенія командировъ желѣзныхъ пароходовъ, о плаваніи ихъ въ Индію?

Бофортъ. Да, нѣкоторые изъ нихъ я видѣлъ.

Г. Юмъ. Въ рапортахъ изъ Индіи описаны опыты, произведенные надъ компасами, которые ставили на разныя высоты; найдено, что въ одинаковой высотѣ и на томъ же мѣстѣ компасы показывали различно, на разныхъ судахъ.

Бофортъ. Да, я это читалъ

Грагамъ. Не состоитъ ли въ вашемъ вѣдѣніи обсерваторія на мысѣ Доброй Надежды?

Бофортъ. Я ничего не могу вамъ сказать объ этой обсерваторіи.

Г. Юмъ. Получаете вы оттуда ежегодные рапорты?

Бофортъ. Съ тѣхъ поръ какъ обсерваторія существуетъ, я не получалъ никакого рапорта, но ведя переписку съ тамошнимъ астрономомъ, я знаю очень хорошо все, что на ней дѣлается.

Г. Юмъ. А что именно?

Бофортъ. Тамъ производится весьма полезныя наблюденія надъ звѣздами южнаго полушарія; а въ послѣднія четыре или пять лѣтъ занимались измѣреніемъ дуги меридіана; работа эта была первоначально сдѣлана Французами, но окончилъ ее съ большою точностію нынѣшній астрономъ Макларъ (Maclear), человекъ дѣятельный и съ обширными свѣдѣніями.

Г. Юмъ. Вы находите, что труды тамошнихъ астрономовъ весьма полезны?

Бофортъ. Очень полезны.

Г. Юмъ. Не можете-ли вы намъ сказать, что дѣлается на обсерваторіи въ Параматтѣ?

Бофортъ. Она не состоитъ въ вѣдѣніи Адмиралтейства; впрочемъ, изъ донесеній, которыя правленіе колоній сообщало Адмиралтейству, я узналъ, что домъ, гдѣ помѣщалась обсерваторія, былъ такъ поврежденъ бѣлыми муравьями, что Лордъ Грей (Grey) приказалъ вынести инструменты, а домъ срыть; слѣдовательно всѣ наблюденія тамъ кончились. — Если бы одинъ или два инструмента съ этой обсерваторіи передать въ Сидней для повѣренія хронометровъ, то это было бы весьма полезно для судовъ, проходящихъ въ портъ.

Г. Юмъ. Обсерваторія эта была учреждена кажется, г. Томасомъ Брисбаномъ (Thomas Brisbane) на собственный счетъ?

Бофортъ. Да.

Г. Юмъ. Онъ оставилъ ее въ хорошемъ состояніи и просилъ, чтобы правительство поддерживало ее?

Бофортъ. Да.

Г. Юмъ. Однако просьба его, кажется, не исполнена?

Бофортъ. Это правда.

Грагамъ. Я замѣтилъ, что на Гринвичскую обсерваторію, обсерваторію на мысѣ Доброй-Надежды и Nautical Almanach, расходъ въ нынѣшнемъ году показанъ вдвое больше въ сравненіи съ 1835 годомъ?

Бофортъ. При Гринвичской обсерваторіи сдѣлано много новыхъ построекъ, но я за нихъ не отвѣчаю.

Грагамъ. Для обсерваторіи на мысъ Доброй Надежды, издержано въ 1834 — 1835 год. 1,020 фунт. стерл., а нынче 2,855 ф. ст.?

Бофортъ. Большія суммы употребляются для измѣренія дуги меридіана; по окончаніи этой работы, издержки, вѣроятно, будутъ не болѣе прежнихъ.

Грагамъ. А скоро-ли кончится эта работа?

Бофортъ. Я думаю, что она уже кончена, развѣ осталось сдѣлать какія нибудь вычисленія?

Г. Юмъ. Было-ли что нибудь издано объ этомъ градусномъ измѣреніи меридіана?

Бофортъ. Да.

Г. Юмъ. Неужели картъ продано только на 1,010 ф. ст.?

Бофортъ. Это показываетъ, что онѣ продавались очень дешево.

Грагамъ. Не можете-ли вы сказать, отчего издержки на Гринвичскую обсерваторію увеличились?

Бофортъ. Не знаю; г. Эри, вѣроятно, объяснитъ вамъ это.

Г. Юмъ. Въ расходъ показаны 150 ф. ст. на изданіе картъ по способу Жирарда. Что это за способъ?

Бофортъ. Г. Жирардъ представилъ Адмиралтейству карту, покрытую лакомъ, предохраняющимъ ее отъ порчи, если она будетъ замочена; нѣкоторые изъ нашихъ комиссіонеровъ просили денегъ, чтобы, испытать этотъ лакъ, и имъ даны 150 ф., показанные въ расходъ. Я, съ своей стороны, не вижу пользы въ этомъ изобрѣтеніи, потому-что лакъ мѣшаетъ дѣлать на картъ необходимыя поправки и пополненія.

Г. Юмъ. Удался-ли этотъ опытъ?

Бофортъ. Не думаю.

Г. Юмъ. Г. Жирардъ употребляетъ карты съ подклейкою?

Бофортъ. Нѣтъ; покрываетъ лакомъ обыкновенную бумагу.

Г. Юмъ. Вошелъ ли способъ этотъ въ употребленіе?

Бофортъ. Нѣтъ, да я думаю что онъ и никогда не будетъ употребляться.

С. Т. Эклендъ. Сколько-же вамъ всего нужно судовъ для гидрографическихъ работъ? Въ 1843 г. ихъ было 23, въ слѣдующій годъ 21, потомъ 23, потомъ 26, въ 1847 году, 18, а нынче только 10?

Бофортъ. Если-бы возвратили мнѣ тѣ суда, которыя теперь доставляютъ провизію, я бы былъ совершенно доволенъ.

С. Т. Эклендъ. Значить, вамъ нужно 18 судовъ?

Бофортъ. Да; около этого.

Грагамъ. Вы говорили намъ, что хотѣли-бы имѣть столько же судовъ, сколько у васъ было въ 1845, 1846 и 1847 годахъ?

Бофортъ. Да.

С. Т. Эклендъ. Но въ каждый изъ этихъ годовъ, число судовъ было различное?

Бофортъ. Разница въ цифрахъ судовъ весьма понятна; онѣ сваряжаются на три или четыре года, а потомъ отправляются въ гавань и разружаются.

С. Т. Эклендъ. Такъ вамъ достаточно 18 или 20 судовъ?

Бофортъ. Да; для 18 или 20 различныхъ съемоковъ.

Бэрингъ. Въ 1846 году, Адмиралтейство исполняло ли всѣ ваши требованія?

Бофортъ. Вообще Адмиралтейство весьма внимательно ко мнѣ, но я не скажу, чтобы оно исполняло всѣ мои требованія.

Грагамъ. Бывши въ Адмиралтействѣ, я, кажется, не отличался такою благосклонностію?

Бофортъ. Напротивъ, вы оказали весьма важную услугу, повысивъ нѣсколькихъ достойныхъ офицеровъ.

Г. Юмъ. Суда, назначаемыя къ съемкѣ, имѣютъ-ли наилучшія къ тому качества?

Бофортъ. Я доволенъ всякими судами, какія только Адмиралтейство мнѣ назначить.

Г. Юмъ. Нельзя-ли эти суда строить нарочно для съемки и дѣлать ихъ болѣе удобными и не требующими большихъ расходовъ?

Бофортъ. Это было не одинъ разъ предлагаемо, но вообще, я думаю, лучше довольствоваться судами старой конструкціи : ихъ легко получить, а для работъ онѣ достаточны.

Г. Юмъ. Если-бы для съемокъ строились особенные суда, то не понадобилось-ли бы для нихъ менѣе экипажа, чѣмъ для обыкновенныхъ судовъ?

Бофортъ. Это правда; но люди, требуемые сверхъ комплекта нужны на шлюпки, для дѣланія промѣра ; что же касается до красоты судовъ, то я объ этомъ очень мало забочусь.

Грагамъ. Оправдываете-ли вы цѣль нашей полярной экспедиціи , посланной для отысканія Франклина?

Бофортъ. Если-бы эта экспедиція не была предпринята со всевозможною энергіею, то весь свѣтъ могъ-бы возроптать на насъ ; я совершенно оправдываю распоряженія Адмиралтейства—искать С. Джона Франклина по тремъ различнымъ путямъ : одинъ изъ этихъ путей отъ востока, по слѣдамъ Франклина ; другой вдоль берега Сѣверной Америки и по двумъ рѣкамъ, и наконецъ третій, отъ запада на встрѣчу ему ; хотя этимъ послѣднимъ путемъ менѣе надежды отыскать его, но я опять повторяю, что надобно было избрать именно эти три пути.

Грагамъ. Вѣроятность въ успѣхъ достаточна ли для того, чтобы оправдать эту экспедицію, и необходима ли она въ видахъ человеколюбія?

Бофортъ. Я полагаю.

Грагамъ. Такъ вы вполне оправдываете дѣйствія правительства въ этомъ случаѣ?

Бофортъ. Безъ всякаго сомнѣнія.

Грагамъ. Не нужно-ли было сдѣлать уговоръ съ партіями экспедиціи, что если суда ихъ не возвратятся, то не отправлять новую экспедицію?

Бофортъ. Я полагаю, что къ зимѣ онъ не вернется, если не найдутъ Франклина и его товарищей.

Грагамъ. Но если и не было сдѣлано частнаго условія съ экипажами, то, въ случаѣ ихъ невозвращенія, надобно-ли будетъ отправить за ними новую экспедицію на тѣхъ же самыхъ основаніяхъ?

Бофортъ. Заключать подобныя условія, по моему, дѣло совершенно лишнее, голосъ Англіи и всей Европы и безъ того заставилъ-бы васъ послать новую экспедицію.

Грагамъ. Такъ вы думаете, что если теперешняя экспедиція не вернется, надобно снарядить для поисковъ ея новую; а пропадетъ эта, еще новую, и это можетъ продолжаться до безконечности?

Бофортъ. Конечно такъ.

Грагамъ. Такимъ образомъ у насъ образуется рядъ экспедицій, пропадающихъ у сѣвернаго полюса?

Бофортъ. Вы предполагаете, что онъ пропадутъ все, а я увѣренъ что вернется все.

Грагамъ. Вознаградятся-ли издержки, истраченные на эти экспедиціи?

Бофортъ. Безъ сомнѣнія; но, по службѣ, это до меня не касается.

Грагамъ. И вы думаете, что общая польза окупитъ расходы?

Бофортъ. Да, я думаю; и кромѣ того вы дѣлаете то, что должна дѣлать славнѣйшая морская нація—а именно: производить различныя гидрографическія изслѣдованія, по всевозможнымъ направленіямъ.

Грагамъ. Вы на все смотрите со стороны пользы наукъ и придаете слишкомъ большую важность открытіямъ около сѣвернаго полюса—въ такихъ мѣстахъ, гдѣ не можетъ ходить никакое судно, и гдѣ, конечно, торговля никогда не водворится.

Бофортъ. Географія, разумѣется, сдѣлаетъ огромное пріобрѣтеніе, если мы изслѣдуемъ сѣверный берегъ Америки и опредѣлимъ границы этого огромнаго материка.

Грагамъ. Развѣ сэръ Джонъ Россъ не опредѣлилъ этого?

Бофортъ. Нѣтъ; свѣденія наши въ этомъ отношеніи пополнились путешествіями Симпсона и Дяса (Dease), снаряженными Гудзонбайскою Компаніею.

Грагамъ. Такъ вы бы совѣтовали продолжать эти поисковыя экспедиціи, собственно для распространенія географическихъ открытій около сѣвернаго полюса?

Бофортъ. Я совершенно доволенъ тѣмъ, что уже сдѣлано; и хотя дѣло идетъ теперь не объ отысканіи морскаго пути въ этомъ краѣ, какъ прежде, но приобретаемыя свѣденія не менѣе важны.

Г. Юмъ. Суда, употребляемыя вами для гидрографическихъ работъ, не всѣ-ли паровыя?

Бофортъ. Нѣтъ.

Г. Юмъ. Сколько-же ихъ у васъ?

Бофортъ. Почти всѣ пароходы отчислены отъ меня.

Г. Юмъ. Какой родъ судовъ находите вы болѣе удобнымъ для гидрографическихъ работъ?

Бофортъ. Конечно пароходы; притомъ они обойдутся дешевле парусныхъ судовъ, потому-что въ съемкѣ, большая часть времени употребляется на промѣръ, а пароходъ въ одинъ день наработаетъ болѣе, чѣмъ парусное судно въ недѣлю.

Г. Юмъ. Конечно пароходъ можетъ продолжать промѣръ, не смотря на вѣтеръ?

Бофортъ. Да.

Г. Юмъ. Такъ по вашему мнѣнію, при съемкахъ должны быть все пароходы?

Бофортъ. Дѣлая съемку на нашихъ берегахъ, конечно можно употреблять одни пароходы; а при описи чужихъ морей надобно принимать въ расчетъ удобство полученія угля.

Г. Юмъ. А если-бы нигдѣ не было остановки за углемъ, такъ пароходы обошлись-бы дешевле?

Бофортъ. Конечно.

Г. Юмъ. Известны-ли Адмиралтейству ваши мнѣнія по этому предмету?

Бюфортъ. Да, я высказывалъ ихъ при случаѣ.

Г. Корри. Пароходы, которые были при съемкахъ, удобно-ли устроены для этой цѣли?

Бюфортъ. Въ нѣкоторыхъ изъ нихъ расположеніе было измѣнено сообразно новому назначенію; но я такъ былъ радъ когда давали мнѣ какой нибудь пароходъ, что о качествахъ его уже и не заботился.

Г. Корри. Вамъ, конечно, назначались малосильные пароходы?

Бюфортъ. Да, но малосильный пароходъ столько-же полезенъ для насъ, какъ и сильный. Пароходъ *Поркюпайнъ* былъ построенъ собственно для гидрографическихъ работъ и, сидя весьма не глубоко въ водѣ, отлично выполнялъ свое назначеніе.

и. з.

=

ОТРЫВОКЪ ИЗЪ ПИСЬМА МОРСКАГО ОФИЦЕРА.

(Босфоръ, конецъ августа 1850 года).

.....На дняхъ возвратились мы отъ устьевъ Дуная въ Босфоръ и кончили кампанію для повѣрки лоцимъ береговъ Чернаго моря.

....Берегъ Румелии и Булгаринъ весьма интересенъ въ гидрографическомъ отношеніи, какъ подвѣтренный при господствующихъ вѣтрахъ Чернаго моря и представляющій нѣсколько надежныхъ пунктовъ, могущихъ служить убѣжищемъ бѣдствующимъ судамъ. Знаменитая *Джелегери* или *Калиакри* не разъ избавляла суда наши отъ опасности; такъ, напримѣръ, въ 1847 году,

осенне, корабль *Трехъ-Іерарховъ*, потерявшій руль во время свиряпаго NO, державшаго эскадру двѣ недѣли у острова *Фидониси*, спустился и благополучно сталъ на якорь за мысомъ *Калиакри*. Подъ прикрытіемъ его находится обширный рейдъ (*Коварна* и *Бальчикъ*); жители *Бальчика* говорятъ, что здѣсь совершенно безопасно зимуютъ суда; что никогда не бывало выброшенныхъ судовъ; что даже SO никогда не бываетъ, заходитъ только зыбь отъ этого румба *. *Калиакри* нельзя не узнать тому, кто разъ его видѣлъ; здѣсь резко измѣняется цвѣтъ берега. Южнѣе этого мыса берегъ идетъ свѣтло-желтыми глинистыми осыпями, и вдругъ, на самомъ мысѣ, измѣняется въ темно-красный; на всемъ протяженіи берега нѣтъ подобнаго цвѣто-измѣненія. Что-же сказать о прекрасномъ заливѣ *Бургазскомъ*? Здѣсь *Сизополь*, въ которомъ зимовала наша эскадра въ послѣднюю турецкую войну; *Бургаса*, *Чинагено-Искелеси* (превосходное якорное мѣсто во всѣхъ отношеніяхъ), *Ахиолло*, *Мессемерія*, и къ сѣверу отъ послѣдней, въ самомъ уголкѣ залива, все надежныя якорныя мѣста, чрезвычайно цѣнныя въ этомъ бурномъ котлѣ, опасно въ осеннее и особенно въ зимнее время. Сильное впечатленіе произвелъ на меня югозападный уголъ Чернаго моря; я вполне понялъ, какъ важенъ входъ въ *подвѣтренный* проливъ Босфорскій и какъ опасно спуститься въ него, надѣясь лишь на численіе. Нордъ-ость несетъ съ собой густую мрачность, особенно у поверхности моря, берегъ бываетъ занесенъ и низменности видны только въ самомъ близкомъ разстояніи, такъ-что маяки открываются не далѣе какъ въ разстояніи семи или восьми миль; но природа поставила здѣсь двѣ горы: *Малъ-Тепеси* и *Джухъ - Братъевъ*. Послѣдній разъ входили мы въ проливъ при свѣжѣмъ NO; штурманъ нашъ, одаренный пре-

* Также какъ SW въ *Сухумъ-Кале* и NO въ *Требизондѣ*, за мысомъ *Вона*, и въ *Батумѣ*.

краснымъ зрѣніемъ и навыкомъ , увидѣлъ за 25 миль отъ берега вершины *Маль-Тепеси* и *Духъ-Братъевъ*, когда меньшія возвышенности едва, едва отличались въ мрачности, и примѣтныхъ точекъ не было ; но какъ вершины эти открылись подъ-вѣтромъ, то смѣло можно было спуститься и идти на видъ маяковъ.

Грустно подумать, какое множество купеческихъ судовъ, бѣжавшихъ попутнымъ вѣтромъ изъ Керчи и Одессы, разбились въ фальшивомъ проливѣ на берегу Румелин, и Богъ знаетъ, сколько ихъ еще разобьется ! Безъ сомнѣнія, каждое изъ нихъ видитъ опасность, но уже въ такое время, когда нужно отлавировываться отъ берега ; надобно видѣть и испытать зыбь въ этомъ углѣ при устоявшемся NO, чтобы судить, чего стоитъ малому судну лавировать противъ нее. Находясь въ 12 миляхъ отъ пролива у насъ разорвало ночью гротъ ; въ нѣсколько минутъ поставили штормовой, послѣ опять привязали новый гротъ и лежали еще три часа въ морѣ. Утромъ въ 9 часовъ, 21 августа, вошли въ проливъ. Города и деревушки на берегу Румелин и Булгаріи всѣ безъ исключенія убійственно скучны и жалки. Отрадно было видѣть окутанные зеленою деревушки Анатоліи ; черенячьи кровли, легкіе стройные минареты, набросанные въ густотѣ зелени, пріятно поражаютъ Европейца , особенно со стороны моря. Но здѣсь, увы ! не видно даже поэтическихъ кипарисныхъ рошъ на кладбищахъ ; города выстроены на голыхъ утесахъ и безпощадное солнце , въ знойный лѣтній день , немилосердно печетъ эту грудку карточныхъ домиковъ, беспорядочно набросанныхъ и сжатыхъ влооть одинъ возлѣ другаго. Анатолія почти вся покрыта болѣе или менѣе густымъ лѣсомъ, а здѣсь одна отрасль Балкановъ занесла съ собой молодое поколѣніе дуба , который скорѣе можно назвать кустарникомъ, чѣмъ лѣсомъ. Берегъ къ сѣверу отъ Калиакри напомнилъ мнѣ мою родину ; съ перваго взгляда видно, что Булгарія родная сестра нашей Малороссіи : та же однообразная желтая степь — хлебная равнина. На-

конецъ увидѣли мы, чѣмъ *живетъ Турція*. На югѣ не видно хлѣбопашества, сѣверъ Балканскаго полуострова снабжаетъ правовѣрныхъ хлѣбомъ и скотомъ. Христіане (гяуры), подданные Султана, платятъ подать, и работаютъ для вѣрныхъ чтилей корана, а почтенные Османлы торгуютъ лѣсомъ, домашней птицей и баранами. Что дѣлаетъ большая часть народонаселенія восточной Румелии — Греки?... Но какіе это Греки!... Тяжело вздохнетъ любитель древней исторіи, взглянувши на это жалкое поколѣніе! У нихъ нѣтъ ничего общаго съ ихъ предками! Не говоря уже, что искорененъ вкусъ къ изящному, но переродился даже темпераментъ народный; въ нихъ не видно даже и торговой дѣятельности, но какая-то мертвая апатія преобладаетъ во всемъ ихъ характерѣ. Огородничество не существуетъ; скопы коровьяго молока и масла также. Баранина, бараній жиръ и сало, овечье молоко, овечій сыръ, привозные маслины, прованское масло, и наконецъ дрянное вино, въ родѣ уксуса, вотъ жизненные продукты! Никогда не забуду я, какъ однажды, измученный, не вѣсивъ болѣе восьми часовъ, попалъ я на одного Грека, и просилъ его сварить мнѣ обѣдъ. Чѣмъ бы вы думали онъ угостилъ меня? Протухлымъ соленымъ овечьимъ сыромъ и огурцами, вареными въ прованскомъ маслѣ!... Четыре или пять европейскихъ консуловъ въ Варнѣ и Бургасѣ, живутъ точно также какъ Турки — ѣдятъ какъ Турки, и какъ Турки же не знаютъ ничего, даже того, что ихъ окружаетъ. Не много послѣ этого добьешься отъ нихъ статистическихъ свѣдѣній.

Варна — магазинъ Булгаріи — снабжаетъ Константинополь съѣстными припасами. Сюда приходятъ шесть пароходовъ въ мѣсяцъ изъ Константинополя, и множество купеческихъ судовъ, которыя вывозятъ отсюда много домашней птицы зимою. Рейдъ здѣсь кажется не очень удобный: взглянувъ на карту, казалось бы, что онъ закрытъ отъ NO; но, странное дѣло: тогда-какъ во всемъ морѣ кутитъ NO, здѣсь, вѣроятно отъ направленія горъ, онъ отходитъ къ O, и гонитъ на рейдъ ог-

ромную зыбь, но не такую, однакожь, какъ въ открытомъ морѣ; сообщеніе на гребныхъ судахъ съ берегомъ—рѣдко вовсе прекращается. Почти трое сутокъ во время нашей якорной стоянки, дулъ свѣжій О, но часто-паходившіе порывы отъ NO и особенный видъ неба, ясно говорили, что въ морѣ господствуетъ NO. Нигдѣ, мнѣ кажется, какъ въ Черномъ морѣ, вѣтъ такой необходимости въ метеорологическихъ наблюденіяхъ во многихъ пунктахъ по его окружности; а здѣсь, къ несчастію, эта часть въ совершенномъ пренебреженіи.

Здѣсь самый близорукій и невнимательный замѣтитъ поразительные, любопытные факты, но тщетно будетъ стараться объяснить себѣ ихъ причину. Здѣсь, на небольшомъ пространствѣ часто, дуютъ сильные вѣтры по противоположнымъ направленіямъ, и каждый изъ нихъ гонитъ свою особенную зыбь, иногда огромную. Я не говорю про *береговые и морскіе вѣтры*, которые правильностію перемены предвѣщаютъ продолжительную хорошую погоду; иногда днемъ, въ одно время, дуютъ вѣтры: въ сѣверной части S, въ восточной W, въ южной N, въ западной O, а ночью противоположные имъ; правда и они много зависятъ отъ мѣстности; не рѣдко заставляютъ брать рифы, и покрываютъ поверхность моря бѣляками; въ иныхъ мѣстахъ, у Айи на примѣръ, господствуетъ, можно сказать, вѣчный штиль. Когда вѣтъ зыби, то это вѣрный признакъ морскаго или береговаго вѣтра, какъ бы онъ не свѣжѣлъ. Случается иногда, какъ-будто волшебствомъ перелетаешь огромныя пространства въ короткое время, не испытывая ни малѣйшей качки и тогда — поэзія да и только!

Но я началъ говорить выше о непонятныхъ и необъясненныхъ капризахъ Чернаго моря. Въ одно время случались выброшенные суда: *SW-мъ вѣтромъ въ Акъ-мечети, въ Крыму, и NO-мъ — въ Одессѣ*. Въ непродолжительное время моей службы въ Черномъ морѣ, не могъ я не замѣтить, что предъ наступленіемъ продолжительнаго NO, онъ, то дуетъ жестоко, то вдаритъ стихаетъ, и это нѣсколько разъ. Безъ сомнѣнія много

чрезвычайно полезнаго выведется изъ пяти или шестилѣтняго ряда метеорологическихъ тщательныхъ наблюденій; сюда-же должно включить наблюденія надъ зыбью и прибоемъ въ нѣкоторыхъ портахъ....

Азіятская сторона пріятно занимала меня: въ ней много привлекательныхъ видовъ! Я не могъ спокойно думать, что оставлю Босфоръ, не выдавъ ихъ ближе. Долго искалъ я такой точки, съ которой бы весь проливъ былъ видѣнъ *à vol d'oiseau*, но убѣдился, что такой точки не существуетъ. Возвышенности скрываютъ сѣверную часть пролива для всѣхъ южныхъ точекъ. Самое узкое мѣсто пролива, у Румели-Гиссары, видно только съ кіоска Султана Махмуда, а вѣроятно и съ самаго укрѣпленія. Но изъ всего что я видѣлъ, самое поразительное и изящное, это панорама, представляющаяся зрѣнію съ горы Бугурлу, близъ Скутари. Отсюда видѣнъ весь Константинополь, окруженный древнею Византійскою стѣной и кладбищемъ, т. е. цѣлымъ лѣсомъ кипарисовъ. Скутари, южная часть пролива, съ своимъ граціознымъ изгибомъ, видна до Румели-Гиссары, а далѣе къ сѣверу, въ двухъ или трехъ мѣстахъ, воды пролива кажутся озерами; съ другой стороны Мраморное море, Принцевы острова, Олимпъ и вершины смежнаго ему хребта свѣтлолиловаго цвѣта; къ SO — изрытая поверхность Анатоліи, горы: Малъ-Тепеси, Двухъ-Братьевъ, Каинъ-Дагъ, и много безыменныхъ, но значительныхъ возвышенностей. Не знаю названія горы близъ Бейкоса, противъ Буюкдере, откуда видъ во внутрь Анатоліи еще поразительнѣе. Всю здѣшнюю мѣстность можно сравнить съ зыбью моря, но въ исполнскомъ размѣрѣ. Что же должно быть на Кавказѣ, гдѣ всѣ эти горы стали-бы незамѣтными холмами, и гдѣ характеръ мѣстности въдесятеро разнообразнѣе и ужаснѣе!....

Я былъ двое сутокъ на Принцевыхъ островахъ, въ Мраморномъ морѣ: одинъ день на Принчипо, а другой на Халки. Чистый, здоровый воздухъ привлекаетъ сюда жителей Перы; многіе проводятъ здѣсь цѣлое лѣто, но каждый непременно

уделяетъ нѣсколько дней въ году, чтобы отдохнуть послѣ хлопотливой и дувной жизни въ Перѣ. Здѣсь, на гуляньяхъ, цѣлую ночь непрерывно жгутъ фалинфееры, или бенгальскіе огни, и пускаютъ ракеты, освѣщающія живописныя группы живописныхъ Перотокъ. Рано утромъ, отправился я на ослѣ, съ проводникомъ, по острову Принчипо; здѣсь находятся три Греческіе монастыря, въ сущности не такъ интересные, какъ мѣста, на которыхъ они построены. Каждый изъ нихъ окруженъ маленькимъ лѣскомъ, или боромъ таврической сосны; есть липа, очень рослая, множество можжевельнику, и сильно пахучихъ травъ; но цвѣты встрѣчаются рѣдко, и вообще Турція не щеголяетъ ими.

Вечеромъ перетхалъ я въ каякъ на Халки; но не долго смотрѣлъ на освѣщенные группы гуляющихъ, и рано утромъ на другой день, отправился, на ослѣ, по острову. При монастырѣ *Нанагія* (Богородицы) находится Греческій коммерческій пансіонъ. Всѣ купцы изъ Смирны, Константинополя и другихъ городовъ присылаютъ сюда дѣтей своихъ на воспитаніе; капиталъ на это заведеніе ими же пожертвованъ. Пока я былъ въ монастырѣ, разнесся слухъ, что капитанъ Русской службы будетъ смотрѣть школу. Директоръ съ преподавателями вышелъ ко мнѣ на встрѣчу; они были такъ непредставительны, что нисколько не привели меня въ смущеніе. Они повели меня, показывать заведеніе, которое скорѣе походить на овечій загонъ, чѣмъ на жилище людей. Съ торжествомъ ввели меня въ *физическій кабинетъ*, въ которомъ все было перемѣшано: реторты, астролябія, электрическая машина, мензула (страннаго устройства) и проч. Принялись за электрическую машину. Сбѣжались монахи и рыбаки, смотрѣть чудеса: но увы! машина не повиновалась. Директоръ оттолкнулъ *преподавателя элементовъ алгебры*, и самъ принялся хитрить, но не съ большимъ успѣхомъ. Я ихъ успокоилъ, сказавъ, что все это видѣлъ и знаю въ чемъ дѣло. Возлѣ монастыря находится могила несчастныхъ Русскихъ плѣнныхъ, погибшихъ отъ чумы въ 1828

году. *Преподаватель элементов алгебры* отвалилъ камень, и показалъ кучу череповъ, которые найдены были на островъ. На Халки отстроено недавно большое зданіе для военной морской школы, которую переведутъ изъ Константинополя въ этомъ году.

Здѣсь въ первый разъ увидѣлъ я морскихъ раковъ (*омаровъ*); ихъ нѣтъ въ Черномъ морѣ, и даже въ проливѣ Константинопольскомъ. Одинъ изъ нихъ имѣлъ *ножки* въ аршинъ длины. Въ гостинницѣ, за обѣдомъ, когда я любопытствовалъ узнать какое произведеніе природы я уничтожалъ съ такимъ аппетитомъ, то бывшіе тутъ Французы-туристы, смѣясь, уверяли что намъ подали рыбу; но то были омары.

Много подстрекала меня попытка съѣздить на Маль-Тепеси, откуда панорама чрезвычайно обилитна: Черное море видно за 30 миль отъ берега, Мармурнаго моря почти половина, и весь заливъ *Никомидійскій*. Какъ пропустить такую интересную точку? Я нанялъ лошадей въ Скутари и уже былъ на пути, но вдругъ у меня потребовали паспортъ, и представили предъ лице пашы Скутарійскаго. У него была аудіенція. Толпа народа ждала въ залѣ, очень грязной. Паша сидѣлъ въ кабинетѣ, въ которомъ, кромѣ цыновки и дивана, рѣшительно ничего не было; самъ онъ былъ безъ верхняго платья, въ европейскихъ брюкахъ, съ подтяжками, и курилъ трубку изъ огромнаго чубука. Возлѣ него стоялъ секретарь его въ длинномъ сюртукѣ синяго цвѣта, застегнутомъ сверху, съ краснымъ воротникомъ, вышитымъ золотомъ. Каждый изъ просителей лично приносилъ жалобу пашѣ, или оправдывался на обвиненіе присутствовавшаго *кависа* (полицейскаго). Паша мгновенно рѣшалъ дѣла.... Дошла очередь и до меня. Я употребилъ весь убогій запасъ своихъ познаній восточной словесности, чтобы убѣдить пашу въ безвредности моихъ намѣреній и получить позволеніе ѣхать на Маль-Тепеси (переводчика нѣтъ у Скутарійскаго пашы). Я былъ на Буйгурлу, сказалъ я, и во всѣхъ окрестностяхъ, на разстояніи девяти и десяти часовъ отъ пролива,

и вездѣ могъ свободно любоваться красотами великой монархіи; почему-же здѣсь, о правосудный Эфендумъ! меня останавливаютъ? Паша, узнавъ, что я офицеръ съ Русскаго куттера, плававшаго съ ихъ бригами вдоль Турецкихъ береговъ, посадилъ меня возлѣ себя; подали трубки и кофе. Паша продолжалъ свой забавный судъ надъ виновными жителями Скутари; наконецъ, онъ велѣлъ написать тескере (позволеніе) для меня и отправилъ его съ кавасомъ въ Стамбулъ, для утвержденія пашею Стамбульскимъ; все это не обходилось безъ *бахчишей*: конспектъ мой значительно облегчился. Долго переезжали мы черезъ проливъ, при свѣжемъ вѣтрѣ и крупной толчѣ изъ Мраморнаго моря. У Стамбульскаго пашы была тоже аудіенція. Вечерело; я ждалъ два часа, и наконецъ паша меня принялъ, но не согласился утвердить *тескере*, сказавъ, что дѣла эти ведутся чрезъ миссію. Поздно ночью, раздосадованный и утомленный, пришелъ я въ Перу искать ночлега въ гостиницѣ. За два дня до отхода въ Россію, я имѣлъ счастье присоединиться къ партіи, купившей фирманъ, для осмотра мечетей и дворцовъ султанскихъ. Последніе, конечно, не такъ интересны, какъ чудна *Собѣя*....

P. S. Все забываю сообщить вамъ, что на всемъ протяженіи береговъ Великой Лунолюбивой Имперіи, омываемой со всѣхъ сторонъ морями, нѣтъ ни одной взхи, ни одного бакена, голика или буйка, для означенія подводной опасности или фарватера!

Примѣчаніе редакціи. Черноморскаго флота тендеры: *Поспѣшный*, к. л. Бутаковъ 4-й, и *Скорый*, к. л. Шестаковъ 1-й, въ кампанію нынѣшняго лѣта, посылались изъ Николаева въ Константинополь и оттуда къ Румелійскимъ берегамъ, для поварки лоціи. Соединенно съ ними дѣйствовали два Турецкіе брига: *Неиръ-Заферъ*, кап. Этемъ-Бей, и *Нувей-Фитъ*, кап. Сели-Эфенди. Тендера наши, по исполненіи порученія, возвра-

тились 10 сентября въ Севастополь, а черезъ недѣлю пришли туда и оба турецкіе брига. Офицеры съ нихъ, осматривали, кромѣ Севастополя, Николаевъ и Одессу, и не скрывали своего изумленія отъ полноты и благоустройства всего ими видѣннаго, чего, по сознанію ихъ, они далеко не ожидали... Небывалые гости эти отправились, 7 октября, обратно въ Константинополь, причѣмъ заботило ихъ только одно — какъ-то попадутъ они въ Бѣсфоръ, знакомый имъ лишь съ южной стороны.

НЕКРОЛОГЪ.

КОНТРЪ-АДМИРАЛЪ

ПАВЕЛЪ ФЕДОРОВИЧЪ КУЗМИЩЕВЪ.

Онъ родился 12 декабря 1798 года. Отецъ его, капитанъ 2 ранга Федоръ Степановичъ, умеръ въ мартъ 1800 года. Начальное воспитаніе Павла Федоровича и положенное въ немъ основаніе доброй нравственности, принадлежитъ его матери; окончательное-же воспитаніе получилъ онъ въ общемъ разсадникѣ морскихъ офицеровъ нашихъ — въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, откуда выпущенъ мичманомъ, 18 февраля 1814 года, слѣдовательно съ небольшимъ пятнадцати лѣтъ. Тогда-же отправился Павелъ Федоровичъ сухимъ путемъ въ Архангельскъ. Это былъ первый портъ, который онъ увидѣлъ; этотъ же портъ былъ и послѣднимъ пристанищемъ его житейскаго крейсертва. Первое морское путешествіе сдѣлалъ онъ въ 1816 году, изъ Архангельска въ Кронштатъ, на транспортъ Уралъ, подъ командою капитана 2 ранга Левипа; плаваніе ихъ продолжалось почти четыре морскихъ мѣсяца. Въ томъ же

году изъ корабельныхъ и гребныхъ экипажей (существовавшихъ только шесть лѣтъ) сформированы были нынѣшніе *флотскіе экипажи* и Павелъ Ѳедоровичъ изъ 48 корабельнаго, въ которомъ началъ службу, поступилъ въ 8-й флотскій экипажъ.

Въ 1817 и 1818 годахъ служилъ онъ на *легкой эскадрѣ*: это были голеты, крейсеровавшіе между Кронштадомъ и Петергофомъ, въ лѣтніе мѣсяцы. Начальникомъ эскадры этой былъ капитанъ-командоръ Мочаковъ; Павелъ Ѳедоровичъ служилъ тутъ ревизоромъ и лѣтомъ 1818 года произведенъ былъ въ лейтенанты. За-тѣмъ служба его продолжалась въ томъ-же 8-мъ флотскомъ экипажѣ и болѣе *при берегѣ*—въ Кронштадтѣ и С. Петербургѣ, попеременно. Конечно, время это Павелъ Ѳедоровичъ употребилъ съ пользою для образованія своего, ибо съ ранней молодости, всегда любилъ чтеніе; особенно-же занимался естественными науками и вообще былъ очень любознательнъ. Быть можетъ это расположеніе къ занятіямъ и желаніе бôльшей дѣятельности, были побужденіемъ къ тому, чтобы онъ воспользовался первымъ случаемъ для дальняго путешествія.

Августа 3-го 1825 года назначенъ былъ Павелъ Ѳедоровичъ помощникомъ начальника Камчатки, съ производствомъ въ капитанъ-лейтенанты. Отсюда, можно сказать, начинается самостоятельная служба его, а до того, почти 12 лѣтъ офицерства, прошли какъ необходимыя приготовительныя лекціи служебнаго курса. Счастливъ, кто съ пользою проведетъ это время: онъ положить большой запасъ на будущее. Воспитаніе въ юности и образованіе себя въ ранней молодости, составляютъ фундаментъ жизни. Такой фундаментъ хорошъ былъ у Павла Ѳедоровича Кузмищева, какъ въ умственномъ, такъ и въ нравственномъ отношеніяхъ; и слѣдовательно Павелъ Ѳедоровичъ могъ быть вполнѣ полезенъ для отдаленнаго края, какъ Камчатка; жители ея, эти бѣдные дѣти природы, болѣе нежели кто-либо изъ подчиненныхъ, нуждаются имѣть въ начальникъ своимъ *отца-командира*. Онъ былъ такимъ, будучи еще тамъ вторымъ лицомъ.

Октября 19-го 1826 года прибылъ Павелъ Ѳедоровичъ въ Петропавловскій портъ и, менѣе чѣмъ черезъ два года, по представленію начальника Камчатки, за исправное исполненіе одного важнаго порученія, успѣлъ получить благодарность Адмиралтействъ-Совѣта. Петропавловскій портъ былъ главнымъ мѣсто-пробываніемъ Павла Ѳедоровича въ Камчатку, но онъ пользовался всякимъ случаемъ посѣщать и осматривать какъ окрестности, такъ и отдаленныя мѣста; такимъ образомъ былъ онъ и на Курильскихъ островахъ. Лѣтомъ же 1830 года командированъ былъ въ Тигиль, куда и пришелъ, черезъ Охотскъ, на транспортномъ бригѣ «Екатерина», и 15 сентября вступилъ въ командованіе, такъ называемую, Тигильскою крѣпостью.

Въ этомъ уединенномъ углу, Павелъ Ѳедоровичъ, какъ отдельный начальникъ, вполне показалъ что можно сдѣлать съ доброю волею, твердымъ характеромъ и при бѣдныхъ средствахъ. Тутъ устроилъ онъ больницу, развелъ картофель, насадилъ огородъ со многими лекарственными растениями; обучалъ мальчиковъ грамотѣ и закону Божію, и вообще заботился объ искорененіи между туземцами пьянства, приученіи ихъ къ труду и улучшеніи домашняго ихъ быта. Едва всѣ эти мѣры начали приносить туземцамъ нѣкоторыя плоды, какъ Павелъ Ѳедоровичъ, окончивъ пятилѣтній срокъ службы своей въ Камчатку (гдѣ разрѣшается впрочемъ оставаться и на другой срокъ, по собственному желанію), переведенъ былъ въ Балтійскій флотъ. Полтора года провелъ онъ въ Тигиль и къ осени 1832 года возвратился въ Петропавловскій портъ, откуда отправился въ Кронштатъ моремъ, на военномъ транспортѣ «Америка», которымъ командовалъ капитанъ-лейтенантъ Хромченко. Тутъ Павелъ Ѳедоровичъ, будучи въ чинѣ старшаго командира, былъ какъ пассажиръ на суднѣ и это новое положеніе его, внѣ обязанностей службы и безъ развлеченій, употребилъ онъ съ большою пользою, приводя въ порядокъ всѣ свои замѣчанія и наблюденія, почти за семь лѣтъ пребыванія своего въ Сибири и

Камчаткѣ. Тутъ же писалъ онъ проэктъ о передачѣ сей послѣдней въ управленіе Россійско-Американской компаніи. Они заходили въ Ситху, Сантъ-Франциско, къ острову Питкерну и въ Ріо-Жанейро. Во время пребыванія въ семъ послѣднемъ портѣ, распространились слухи о разрывѣ между Россією и Англією; почему, по выходѣ изъ Ріо-Жанейро, Павелъ Ѳеодоровичъ подалъ письменное мнѣніе: держаться ближе къ берегамъ Америки, избѣгать встрѣчи большихъ судовъ, спрашивать малыя суда и если дѣйствительно слухъ о войнѣ окажется справедливымъ, то идти въ Соединенные Штаты. Но эта благоразумная предосторожность, по обстоятельствамъ, оказалась излишнею и транспортъ благополучно прибылъ въ Кронштадтъ, 13 сентября 1833 года, ровно черезъ годъ по выходѣ изъ Петропавловска. Такимъ-образомъ Павелъ Ѳеодоровичъ обошелъ во кругъ свѣта: меньшую половину его—сухимъ путемъ и большую моремъ. Онъ возвратился въ С. Петербургъ пробывъ всего въ отсутствіи восемь лѣтъ.

Между-тѣмъ, во время этого путешествія, онъ былъ произведенъ (31 декабря 1832 года) въ капитаны 2-го ранга. После вояжа, три года состоялъ въ разныхъ береговыхъ командахъ въ Кронштадтѣ и Петербургѣ, безъ особаго назначенія, которое состоялось въ октябрь 1836 года, когда опредѣленъ онъ былъ капитаномъ надъ портомъ въ Астрахань. Здѣсь прослужилъ Павелъ Ѳеодоровичъ четыре года и кромѣ своей должности, въ теченіе этого времени, два раза исправлялъ должность Главнаго Командира, въ продолженіе полутора лѣтъ. Наградами служебныхъ трудовъ его были: чинъ капитана 1-го ранга (въ апрѣлѣ 1837 года) и два ордена: Св. Владиміра 4-го класса и Св. Станислава 2-й степени. Между-тѣмъ не оставлялъ онъ и любимыхъ занятій своихъ по естественнымъ наукамъ и дѣлалъ опыты разведенія маиса и сахарнаго тростника; также заботился о размноженіи шелковичныхъ деревъ; за что Общество Сельскаго Хозяйства Южной Россіи избрало его въ свои члены-корреспонденты.

Съ 1841 года Павелъ Федоровичъ служилъ капитаномъ надъ Архангельскимъ портомъ : это была послѣдняя служба его, продолжавшаяся слишкомъ девять лѣтъ, въ продолженіе которыхъ онъ также нѣсколько разъ исправлялъ должность Главнаго Командира. Въ 1844 году получилъ онъ корону на орденъ Станислава ; въ 1845 г. знакъ отличія безпорочной службы за XXX лѣтъ, и 6 декабря 1846 произведенъ былъ, за отличіе по службѣ, въ контръ-адмиралы.

Въ управленіе его адмиралтейство Архангельское во многихъ отношеніяхъ, значительно благоустроено : довольно сказать о введеніи громоотводовъ. По причинѣ обмелѣнія рѣки Сѣверной Двины противъ корабельныхъ элинговъ, онъ представилъ проектъ устройства элинга въ направленіи косвенномъ къ берегу. Съ 1842 года, подъ надзоромъ Павла Федоровича производились при портѣ метеорологическія наблюденія, какъ это дѣлается и въ другихъ портахъ нашихъ, но съ особенною исправностію и съ прибавленіемъ нѣкоторыхъ подробностей по правиламъ, принятымъ на главной магнитной обсерваторіи въ Имперіи. Также заботился онъ объ наблюденіяхъ приливовъ и отливовъ, постоянно дѣлавшихъ по берегамъ Бѣлаго моря съ 1842 по 1849 годъ. На его же попеченіи находились съ 1845 года шкиперскіе учебные курсы въ Архангельскѣ и Кеми, учрежденные въ началѣ 1842 года.

Павелъ Федоровичъ основалъ при портѣ библіотеку, въ которой теперь 500 книгъ, и школу для кантонистовъ морскаго вѣдомства при рабочихъ экипажахъ. Значительно улучшилъ хозяйство этихъ экипажей, также былъ маячныхъ служителей и лоцмановъ. Маяки Бѣлаго моря осматривалъ онъ въ 1847 году; въ эту же навигацію, по ходатайству его, проложенъ по бару Березоваго устья Сѣверной Двины новый фарватеръ для судовъ, нѣсколько южнее и прямѣе стараго. Около этого же времени портовые пароходы начали ходить по рѣкѣ Маймаксъ до Лапоминской гавани и также по Мурманскому устью; да еще въ 1845 году, его же попеченіями изслѣдованъ фарватеръ вверхъ

по Сѣверной Двинѣ верстѣ на 30 отъ Архангельска. Павелъ Ѳедоровичъ обращалъ особенное вниманіе на исправность лоцмановъ : въ званіе это удостоивалъ онъ преимущественно грамотныхъ и лично экзаменовалъ каждого лоцмана. Въ то же время заботился доставить имъ лучшія средства къ жизни. Стараніемъ его увеличены съ судовъ сборы въ пользу лоцмановъ, которые, по убѣжденію и настоянію его, составили запасный капиталъ (достигній нынѣ до 4000 руб. сер.), для пособій въ разпыхъ случаяхъ самимъ лоцманамъ и ихъ семействамъ.

Павелъ Ѳедоровичъ привелъ въ порядокъ портовой архивъ, и при разборѣ его, извлекъ многіе, любопытные историческіе факты, печатавшіеся въ архангельскихъ губернскихъ вѣдомостяхъ, и болыною частію составляющіе матеріалы для исторіи Архангельскаго порта. Наконецъ, при домѣ, занимаемомъ конторою надъ портомъ, устроилъ садъ, представляющій собраніе всѣхъ родовъ деревъ и кустарниковъ сѣверной полосы Россіи. Въ саду этомъ поставленъ памятникъ съ означеніемъ годовъ важнѣйшихъ эпохъ для порта : послѣдняя изъ нихъ, есть пребываніе тамъ въ 1844 году Генералъ-Адмирала, Великаго Князя Константина Николаевича.

Рядомъ со службою государственною, Павелъ Ѳедоровичъ служилъ всегда и наукамъ. Такъ, будучи въ Астрахани, издалъ онъ собраніе морскихъ терминовъ, употребляемыхъ на Каспійскомъ морѣ и нѣкоторыхъ особенныхъ словъ и нарѣчій мѣстныхъ. Тоже исполнилъ онъ въ отношеніи Охотскаго и Бѣломорскаго краевъ. Труды эти приняты Вторымъ Отдѣленіемъ Императорской Академіи Наукъ, какъ матеріалы для составленія областныхъ словарей Россіи. Кромѣ-того собралъ онъ свѣдѣнія о мачтовыхъ лѣсахъ, доставляемыхъ къ Архангельскому порту, о времени вскрытія и закрытія Сѣверной Двины, о бѣломорскихъ купеческихъ судахъ, о первыхъ военныхъ судахъ построенныхъ въ Соломбалѣ и многія другія историческія свѣдѣнія, разосланныя по журналамъ, гдѣ также помѣщалъ

и статьи, относящіяся до естественныхъ наукъ и сельскаго хозяйства. Онъ вездѣ собиралъ гербаріи и коллекціи насѣкомыхъ и минераловъ; такимъ образомъ прислалъ онъ въ здѣшнее минералогическое общество собраніе мамонтовыхъ костей и окаменѣлостей, полученныхъ отъ промышленниковъ, съ острова Новой-Земли. Подобно этому сообщалъ онъ во многія ученые общества и въ некоторымъ присутственнымъ мѣстамъ разныя полезныя свѣденія, за что получалъ письменныя изъявленія благодарности. Общества же Императорское Вольно-Экономическое и Императорское Русское Географическое, признали его своимъ членомъ-сотрудникомъ; по званію непрѣмннаго члена Архангельскаго Статистическаго Комитета, принималъ онъ большое участіе въ составленіи *Справочной книжки Архангельской губерніи на 1850 годъ*. Но все это только отрывочныя свѣденія о занятіяхъ и трудахъ Павла Федоровича, и болѣе изъ послѣднихъ годовъ дѣятельной его жизни; а если бы возможно было собрать все его статьи печатныя и рукописныя, то онъ выразили бы услуги его въ отношеніяхъ ученомъ, хозяйственному и отчасти административному. Любимая его наука, по преимуществу, была ботаника; также онъ силенъ былъ въ законовѣденіи.

Постоянныя напряженія умственной дѣятельности, не смотря на строгій образъ жизни Павла Федоровича, ослабили въ послѣдніе годы организмъ его, дотолъ крѣпкій и выносливій весь климаты. Съ марта мѣсяца нынѣшняго года, онъ постоянно былъ боленъ, не оставляя однако занятій служебныхъ; тѣмъ болѣе, что по смерти вице-адмирала маркиза А. И. де Траверзе, послѣдовавшей 18-го февраля, Павелъ Федоровичъ исправлялъ должность Главнаго Командира до 21-го апрѣля, когда сдалъ ее настоящему тамъ начальнику контръ-адмиралу Р. П. Болю. Перваго или втораго іюня перевезли Павла Федоровича, уже очень больного, въ деревню Ширину, верстъ за 18 отъ города, надѣясь что свѣжій воздухъ возстановитъ его силы. Но тяжкая водяная болѣзнь, въ груди, скоро

положила конецъ его жизни. По исполненіи послѣднихъ обрядовъ христіанина, Павелъ Ѳедоровичъ скончался въ 2 часа ночи 27 іюня, оставя вдову и пятилѣтнюю дочь. Его похоронили на Соломбальскомъ кладбищѣ, подлѣ церкви Св. Мартина.

Вся жизнь Павла Ѳедоровича, продолжавшаяся 51 годъ и 6½ мѣсяцовъ, исключая дѣтства, посвящена была службѣ. Онъ былъ почти 36½ лѣтъ офицеромъ: изъ этого около 12 лѣтъ занимаетъ служба начальная; 8 лѣтъ съ провоздами Камчатка; отъ возвращенія оттуда до назначенія въ Астрахань прошло 3 года; потомъ 4 года въ Астрахани и наконецъ почти 9½ лѣтъ въ Архангельскѣ. Такъ обходилъ Павелъ Ѳедоровичъ по отдаленнымъ краямъ Россіи и вездѣ оставилъ по себѣ память правдиваго и попечительнаго начальника, честнаго чловека, добраго христіанина и вообще гражданина полезнаго. Онъ, какъ мы видѣли, немного былъ въ морѣ, но *береговая служба* его весьма замѣчательна, и наиболее тѣмъ, что всѣ улучшения ввѣренной ему части, всегда дѣлалъ онъ ввѣренными ему средствами, безъ обремененія казны и не отягощая подчиненныхъ.

Большія подробности частной жизни и занятій Павла Ѳедоровича Кузмищева, помѣщены въ МЛМ 42, 43 и 44 Архангельскихъ губернскихъ вѣдомостей нынѣшняго года.

СМѢСЬ.

Новый способъ брать рифы у марселей. Г. Куннингамъ, бывшій секретарь контръ-адмираловъ Рейнальда и Моресби, изобрѣлъ новый способъ брать у марселей рифы, не посылая людей на реи. Изобрѣтеніе это испытано съ большимъ успѣхомъ на суднѣ «Иберія». Рифы берутся сами, черезъ двѣ со-

кунды по отдаче марса-фала. А чтобы отдать рифы, вмѣстѣ съ поднятіемъ марса-фала, потребно двадцать секундъ. Въ морскомъ дѣлѣ это изобрѣтеніе есть одно изъ чудесъ и должно немедленно войти въ употребленіе. Оно не влечетъ за собою большихъ издержекъ, потому что нынѣшніе марселя и реи легко могутъ быть передѣланы, что составитъ на парусъ съ реею не болѣе 15 фунт. стер. расхода. Изобрѣтатель получилъ привилегію. Нѣтъ сомнѣнія, что ему съ избыткомъ вознаграждаются понесенные труды и время. Изобрѣтеніе это болѣе важно для коммерческаго флота, нежели для военнаго; но разумѣется одинаково удобоприлагаемо въ обоихъ, и очевидно должно предотвратить много несчастныхъ случаевъ, и даже потери людей при взятіи рифовъ въ бурную погоду, особенно ночью.

Прим. ред. Такъ возвѣстилъ всѣмъ Англійскія морскія газеты объ изобрѣтеніи г-на Кунигама, но не такъ перевели объ этомъ въ нашихъ газетахъ, отнеся дѣйствіе это къ брамселямъ (и еще именно къ *фонъ-брамселю*). Механизмъ этотъ еще не описанъ, вѣроятно какъ секретъ изобрѣтателя. Попытки въ этомъ родѣ уже были, но никогда не оправдывались на практикѣ; ограничиваясь и въ опытахъ, только надъ малыми парусами. Намъ удалось видѣть, въ 1845 году, въ Ливерпулѣ, купеческую шкуну, на которой оба рифа ея марселя брались съ палубы; однако, послѣ дѣйствія механизма, матрозовъ лазилъ на верхъ, чтобы поправить взятый рифъ. Тамъ въ рифъ-банты, поперегъ паруса, вшиты были желѣзные прутья, которые подтягивались къ опущенной марса-рее особыми горденями съ концовъ (вмѣсто рифъ-талей), и по серединѣ (въ родѣ ганапути); мякоть же, какъ помнится, подбиралась къ реѣ и подвязывалась тонкими сезнями, проведенными въ особые шкивчики подъ рею. Рифъ брался дѣйствительно моментально, но едва-ли крѣпко, ибо послѣ нужно было его поправить. Механизмъ этотъ не былъ еще тогда ис-

пытанъ въ моръ ; шкуна готовилась оставить портъ, сдѣлавъ только это устройство.



Новые ночные морскіе сигналы. Недавно, въ Портсмутѣ, комиссія составленная изъ морскихъ офицеровъ, испытывала новые ночные сигналы Д-ра Томсона, которыми надѣются пополнить недостатки нынѣшнихъ сигналовъ.

Въ настоящее время, судно, пришедшее ночью въ портъ, напримеръ на спитгедскій рейдъ, можетъ вступить въ переговоры съ портовымъ начальствомъ, не иначе какъ съ наступленіемъ дня ; новые же сигналы, даютъ возможность судну показать свои позывные номера, тотчасъ по приходѣ ночью, какъ и днемъ и переговариваться на разстояніи трехъ миль. Діаметръ сигнальных лампъ 5 дюймовъ ; онѣ сдѣланы гг. Миллеръ и Комп., ламповыми мастерами Адмиралтейства. Система сигналовъ состоитъ изъ двухъ частей, вертикальной и горизонтальной, и изъ цвѣтовъ краснаго, зеленаго и бѣлаго, соединеніе которыхъ означаетъ числа. Лампы могутъ выражать числа и буквы, и представляютъ 999 N°N° вертикальныхъ, или 9,999 N°N° горизонтальныхъ. Лампы, предназначенныя для дѣйствія вертикальнаго, издають свѣтъ во все стороны ; онѣ вѣсятъ 11 фунтовъ каждая и имѣютъ діаметръ въ 5 дюймовъ; наружное круглое стекло ихъ, толщиною въ одинъ дюймъ, выпукло и весьма увеличительное, въ чемъ и заключается сила свѣта. Горизонтальныя лампы издають свѣтъ только съ одной стороны, но вдвое ярче первыхъ : діаметръ ихъ одинъ футъ, вѣсъ 19 фунтовъ ; стекло также выпуклое съ малымъ, но сильнымъ рефлекторомъ; внутри лампъ вращаются красныя и зеленыя стекла, которые помятаясь попеременно между огнемъ и стекломъ лампы, даютъ свѣту желаемый цвѣтъ. Горизонтальныя лампы предназначены для употребленія въ портахъ, а вертикальныя для судовъ. Первые издають свѣтъ на разстояніи отъ 4 до 8 миль. Опытъ произ-

веденъ былъ между кораблемъ *Виктори*, стоящимъ въ Портсмутской гавани и судномъ, бывшимъ на Спитгедскомъ рейдѣ, и результатъ оказался весьма благопріятный.

Спускъ 120 пуш. корабля «Ville de Paris.» (городъ Парижъ). Корабль этотъ заложенъ въ 1807 году въ Рошефортъ и строился по плану славнаго французскаго корабельнаго инженера Сане (*Sané*). Во время царствованія Бурбоновъ онъ названъ былъ *Графомъ д'Артуа*. Послѣ іюльской революціи 1830 года, получилъ названіе *Луи Филиппъ*, а теперь опять возвращено ему первое его имя. Онъ спущенъ 5-го октября (нов. ст.), пробывъ на стапель 43 года ; въ теченіе этого времени конечно перемѣнилось нѣсколько инженеровъ: послѣдній былъ Россенъ. Въ часъ по полудни Епископъ освятилъ корабль и окропилъ его святой водой. Спускъ совершенъ благополучно въ присутствіи адмирала Лапласа, со штабомъ его, и при стеченіи, какъ пишутъ, до 20 тысячъ зрителей. По спускѣ этого *молодаго старика*, остался на стапель еще одинъ корабль временъ Французской Имперіи, это «*Людовикъ ХІѲ*», заложенный въ Рошефортъ же въ 1804 году. Корабль 120 пушечный, какъ этотъ, стоитъ правительству слишкомъ 2½ миліона франковъ, а именно : постройка 320140 руб. сер., оснастка 225750 р. с. и артиллерія 95210 р. с. всего 641100 руб. сер.

Частное кругосвѣтное путешествіе. Въ Ливерпулѣ красивое трехъ-мачтовое судно «*the Hannach*», въ 480 тоновъ, готово къ отплытію во кругъ свѣта ; оно принадлежитъ г-ну Гарднеру, изъ Манчестера. Судно это превосходно и удобно устроено внутри, для помѣщенія владѣльца, его семейства, нѣсколькихъ друзей и многочисленной прислуги. Г. Гарднеръ,

весьма богатый джентельменъ намѣревается предпринять кругосвѣтное путешествіе, заходя изъ порта въ портъ, въ продолженіе пяти лѣтъ. Прекраснымъ его судномъ командуетъ капитанъ *Moodie*, набравшій отличную команду.

Мы не знаемъ, говоритъ газета *Liverpool-Times*, имѣетъ ли г. Гарднеръ въ виду особенныя предпріятія, какъ-то открытія или занятіе какой-нибудь новой богатой страны, для себя и своихъ друзей и т. п., но всякомъ случаѣ желаемъ ему благополучнаго плаванія и радушнаго приѣма вездѣ, гдѣ придется ему бросать якорь.

=

Памятникъ Колумбу. Наконецъ помышляютъ воздвигнуть Христофору Колумбу памятникъ въ той странѣ, изъ которой онъ отплылъ въ Новый-Свѣтъ. Первый поводъ къ тому подали два мужа, известные въ Испаніи какъ люди государственные и литераторы: Мартинецъ де-ла-Роза и Сальвадоръ Бермудецъ (*Martínez de la Rosa* и *Salvador Bermúdez*.) Предложенная ими подписка принята во всѣхъ сословіяхъ Испаніи съ живѣйшимъ участіемъ. Памятникъ будетъ колоссальный и поставленъ на весьма приличномъ мѣстѣ, а именно противъ монастыря Св. Анны, на возвышенности у Палоса (*Palos de Muges*), откуда Колумбъ предпринялъ свое первое путешествіе. Согласно утвержденному проэктору, памятникъ будетъ состоять изъ статуи въ 20 футъ вышины; пьедесталъ съ барельефами будетъ имѣть 40 футъ окружности. Отъ конкурса не изъяты иностранцы. Вся издержки обойдутся около 150,000 талеровъ.

=

Еще средство противъ морской болѣзни. Въ одномъ изъ послѣднихъ засѣданій Французской Академіи наукъ, Г. Кюри читалъ любопытную статью о морской болѣзни. Онъ приписы-

ваетъ ея причину, во время качки, движенію въ животъ кишечнаго канала, который опускается съ каждымъ движеніемъ судна, а потомъ, подымаясь, толкаетъ желудокъ и грудобрюшную преграду: эта теорія, хорошо изложенная, была хорошо и принята; доктора Мажанди и Керодиенъ одобрили ее. Но средство противъ этой болѣзни показалось болѣе замысловатымъ, нежели практическимъ. Сказано, чтобы страждущій вдыхалъ въ себя воздухъ при каждомъ опусканіи судна и выдыхалъ его при каждомъ восхожденіи судна на волну. Несравненно проще этого прибѣгать къ горизонтальному положенію, выбирая мѣсто на срединѣ судна и носить на животъ тугой поясъ.

==

Улучшеніе цѣпныхъ канатовъ. По предложенію гг. Броуна и Ленокса, произведено нѣсколько опытовъ, для испытанія прочности канатныхъ цѣпныхъ звеньевъ, выкованныхъ по методу Прэйса. Г. Прэйсъ извѣстенъ уже улучшеніями въ якоряхъ, имъ придуманными. Цѣль его состоятъ въ уменьшеніи вѣса и цѣнности якорныхъ цѣпей; онъ полагаетъ откинуть поперечную распорку звена, и дать звену, вмѣсто овальнаго, прямоугольный видъ. Г. Прэйсъ полагаетъ, что слои металла, сохраняющіе прямое направленіе, могутъ выдерживать сильнѣйшее напряженіе, чѣмъ когда это же напряженіе дѣйствуетъ на слои косвенные. Опыты во всѣхъ отношеніяхъ, оказались весьма удовлетворительны.

Желѣзное звено, толщиною $\frac{7}{8}$ дюйма, коего параллельныя стороны длиною 3 дюйма и шириною $2\frac{1}{4}$ дюйма, безъ распорки, сломалось при напряженіи 18-ти тоновъ; то-есть выдержало напряженія на $8\frac{1}{4}$ тоновъ болѣе того, что назначено при пробѣ цѣпей Англійскаго Королевскаго флота. Это изобрѣтеніе заслуживаетъ полнаго вниманія моряковъ и занимающихся выдѣлкою якорныхъ цѣпей.

==

Объ изслѣдованіи береговъ Орегона и Калифорніи. Коммисія изъ офицеровъ арміи и флота, наряженная правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ, для изслѣдованія береговъ этого государства, простирающихся по Тихому Океану, недавно окончила свои труды и возвратилась въ Санъ-Франциско. Берегъ Калифорніи, съверіе этого порта, и весь берегъ Орегона до 49° сѣв. шир., изслѣдованы вполне, причемъ пріобрѣтено множество важныхъ свѣдѣній. Уголь пайденъ въ огромномъ количествѣ, въ окрестностяхъ (*Beaver Harbour*) Боброваго залива, въ сѣверо-восточной части Ванкуверова острова. Изслѣдованія во всѣхъ отношеніяхъ интересны и Сѣверо-Американское правительство дѣлаетъ приготовленія къ укрѣпленію своихъ владѣній по берегу Тихаго Океана, и къ учрежденію тамъ морскихъ портовъ и станцій. Постоянное пароходное сообщеніе между Калифорніею и Орегономъ должно начаться въ непродолжительномъ времени.



Еще о дистилляторахъ Гранта. Отправившіяся изъ Плимута, въ юнѣ нынѣшняго года, суда: 46 пуш. *Арrogантъ*, (кап. Фицрой) съ 450 человѣками команды, *Плумперъ*, 12 пуш. (кап. Ноллотъ) съ 100 чел. и *Рейнардъ* (кап. Кракрофтъ) съ 110 чел., были снабжены Грантовыми аппаратами для перегонки воды и варки пищи. Изъ рапортовъ командировъ этихъ судовъ видно, что перегонка соленой воды—только въ то время, когда есть огонь въ камбузѣ для варки пищи—даетъ по галлону прѣсной воды, годной для питья и варки на каждого человѣка. Вода эта оказалась несравненно лучше резервуарной воды, которою наполнили суда у берега. Перегнанная вода переходя изъ холодильника въ систерны, гдѣ достигая той-же температуры что и морская, въ очень непродолжительное время дѣлается годною къ употребленію. Движенія судна провѣтриваютъ ее въ нѣсколько часовъ, и такимъ-образомъ кислородъ вытѣсненный изъ нее во время процесса дистиллировки, напол-

няютъ ее снова ; такъ что она безъ всякихъ химическихъ или механическихъ средствъ ни сколько не уступаетъ ключевой водѣ. Опыты доказали, что ежели требуется вода для немедленнаго употребленія, она можетъ быть провѣтрена и наполнена кислородомъ въ нѣсколько минутъ, особымъ, самодѣйствующимъ электрическимъ аппаратамъ.

==

Практическое путешествіе Прусскихъ морскихъ кадетъ. Прусскій баркъ «*Меркурій*» подъ командою капитана Доннера, назначенный для практическаго плаванія морскихъ кадетъ и молодыхъ отборныхъ матрозовъ, съ цѣлью образовать хорошихъ моряковъ, для возникающаго Прусскаго флота, — вышелъ 4-го ноября н. ст. изъ Свинемюнда и только 12 числа, по причинѣ противныхъ и бурныхъ вѣтровъ, и будучи два раза принужденъ становиться на якорь, — достигъ Гельсингера. Имъ назначено посѣтить Рио-Жанейро и мысъ Доброй-Надежды.

==

Такое же путешествіе Французскихъ морскихъ кадетъ. Они въ числѣ 30-ти человекъ (около 18-ти лѣтнаго возраста), отправились 1-го ноября н. ст. изъ Гавра въ Бразилію, на суднѣ «*Боальдьё*», капитанъ Эксмеленъ. Это вторая экспедиція, а первая съ 17-ю воспитанниками ходила въ 1848 и 1849 годахъ. Г. Лорьель, директоръ приготовительнаго Морскаго училища въ Парижѣ, проводилъ учениковъ своихъ въ морѣ.

==

Взрывъ на 120 пуш. корабль «Вальми.» Корабль этотъ, какъ и вся Французская практическая эскадра, къ которой онъ принадлежитъ, знакомы читателямъ нашимъ изъ предъидущей книжки Морскаго Сборника, по статьѣ *Французскій флотъ въ Шербургѣ*. Непогоды задержали тамъ эскадру эту

до 27 октября нов. ст., когда вышла она оттуда, для слѣдованія въ Брестъ. На пути крѣпкіе SW вѣтры принудили эскадру два раза спускаться къ Англійскимъ берегамъ, укрываясь въ заливъ *Торбай* (къ востоку отъ Плимута и не много сѣвернѣе Дартмута). Простоявъ тамъ съ 30 октября по 4 ноября, эскадра та достигла Бреста 12-го ноября нов. ст. За четыре дня до прибытія въ портъ, едва не погибъ кор. Вальми, на которомъ случился взрывъ. Вотъ извлеченіе изъ рапорта объ этомъ происшествіи, контръ-адмирала Дюбурдьё (имѣвшаго флагъ на этомъ кораблѣ), командующему Французскою эволюціонною эскадрою.

«Корабль Вальми на Бертомскомъ рейдѣ (близъ Бреста), 12 ноября 1850 года.

«Имѣю честь довести о страшномъ происшествіи, случившемся 8-го ноября утромъ на корабль Вальми, которое могло бы быть причиною ужаснѣйшаго несчастія. Въ 5 ч. утра произошелъ сильный взрывъ на кубрикѣ корабля, въ каютѣ цейхвахтера, гдѣ, безъ вѣдома начальства, находились артиллерійскія лабораторныя вещи и даже порохъ *. Полагаютъ, что цейхвахтеръ, пришелъ въ свою каюту, чтобы достать нѣсколько фальшфейсеровъ, въ-замѣнъ тѣхъ, которые были сожжены въ продолженіе ночи; и нечаянно сообщилъ огонь горючимъ матеріаламъ. Дѣйствіе взрыва было ужасно. На лѣвой сторонѣ не осталось признака каюты: вся часть внутренняго расположенія, соответствующая большой крѣйткамерѣ, съ переборками и шкафами—уничтожены. Палуба нижней баттарей, надъ каютою цейхвахтера, поднята на длину десяти метровъ (33 фута), съ такою силою, что два пушечныя станка сломаны, и доски нижней палубы ударились въ верхнюю. Въ этомъ мѣстѣ раздавленъ юнга и нѣсколько чело-
вѣкъ ушиблены въ своихъ койкахъ. Кубричная палуба вдав-

* Въ другихъ извѣстіяхъ именно сказано, что въ каютѣ цейхвахтера былъ ящикъ съ ракетами и два кофра съ картузами.

лена на пространство 9 футов; палуба шхиперской каюты также вдавлена и опустилась в нескольких местах и два бимса опой сломаны. Бомбовой погребъ, находящийся съ лѣвой стороны въ трюмѣ, близъ форъ-люка, и также каюта для суточной провизии, со всѣми ея перегородками и отдѣленіями, почти совершенно разрушены. Каюта, съ лѣвой же стороны, для чемодановъ нижнихъ чиновъ, повреждена. Шкафы подшхиперскіе и все въ нихъ содержащееся — сломаны и обожжены. Двери къ крѣпости-камерному фопарю сорваны и разломаны. Должно удивляться, что взрывъ и пожаръ не коснулись крѣпости-камеры и бомбоваго погреба, едва отстоящихъ на несколько футовъ отъ мѣста несчастнаго происшествія.

«Мы лишились 10-ти человекъ лучшихъ людей изъ команды; отъ 12 до 15 человекъ, болѣе или менѣе, значительно ранены.

»Пожаръ, произведенный взрывомъ не имѣлъ всей той силы, которой можно было ожидать. Вѣроятно удушливый дымъ и отсутствіе сквознаго вѣтра (который мы всячески старались предупредить), не допустили огню распространиться. Въ моментъ происшествія, по тревогѣ, команда стала по росписанію къ бою. Койки были отнесены въ кормовую часть нижней батареи, и дали мѣсто пожарнымъ для дѣйствія; въ моментъ, доставлено было къ мѣсту пожара достаточное количество воды, ведрами, что дозволило затопить и залить всѣ обнятые огнемъ предметы. Вскорѣ мы овладѣли пожаромъ, который, отъ недостатка воздуха, угасалъ, почти не произведя нигдѣ пламени. Цѣлый часъ продолжали заливать дымящіяся развалины, и въ особенности бомбы въ близъ лежащемъ гробѣ. Наружный кранъ крѣпости-камеры былъ открытъ съ самаго начала, но вода оставалась въ бассейнѣ, изъ котораго другой кранъ, отворяющійся внутри самой крѣпости-камеры, былъ запертъ. Полагали болѣе осторожнымъ не входить для открытія, сего крана, въ крѣпости-камеру, такъ-какъ наружныя переборки ея были совершенно сохранены и сильнаго пламени вообще не было.

«Въ этомъ случаѣ, я могу только хвалить поведеніе офицеровъ и команды корабля Вальми. Никакого безпорядка не было. Каждый бросился къ назначенному ему мѣсту и дѣйствовалъ безъ шума и съ усердіемъ, подѣ руководствомъ на чальниковъ.»

Въ Брестъ несчастныя жертвы погребены были съ подобающею церемоніею, при чемъ эскадра имѣла приспущенныя флаги. Тутъ же открыта подписка въ пользу осиротѣвшихъ послѣ убитыхъ.



Взрывъ трехъ-дечнаго Турецкаго корабля «Неири-Шевкетъ». Турецкій 90-пушечный корабль *Неири-Шевкетъ*, подѣ флагомъ Великаго Адмирала, $\frac{1}{2}\frac{1}{2}$ октября, отъ взрыва пороха, взлетѣлъ на воздухъ. Несчастье это случилось въ Константинопольской гавани, называемой *Золотой розъ*, въ 10 $\frac{1}{4}$ часовъ утра; взрывъ былъ слышенъ на большое разстояніе. Люди, заслуживающіе довѣрія, полагаютъ, что онъ произошелъ отъ неосторожности, а въ некоторые приписываютъ его умышленному поступку одного матроса, который былъ наказанъ за преступленіе и содержался въ трюмѣ. Наиболее вѣроятное предположеніе заключается въ томъ, что происшествіе это было слѣдствиемъ небрежности, при выгрузкѣ на берегъ вѣтхихъ пороховыхъ ящиковъ, изъ которыхъ порохъ сыпался на палубу, и не былъ подметаемъ; при этомъ, быть-можетъ, одинъ изъ матросовъ выколотилъ изъ трубки на палубу тлѣвшій табакъ: вспыхнувшій отъ того порохъ, сообщился въ крѣпость-камеру и произвелъ мгновенно взрывъ. Сила его была такова, что корабль разорвало на двѣ части: верхній декъ, съ пушками и вооруженіемъ, подняло на 25 футовъ высоты; эта часть упала въ сторону въ воду, и, чрезъ нѣсколько минутъ, затонула. Нижняя палуба, въ теченіе семи минутъ, была объята сильнымъ пламенемъ и потомъ погрузилась на дно.

Тотчасъ послѣ взрыва, сотни кайковъ и шлюпокъ отправи-

лись къ мѣсту несчастія , и вытащили изъ воды нѣсколько изуродованныхъ людей , едва имѣвшихъ человѣческій видъ. Изъ 110 человѣкъ , помѣщенныхъ во временной лазаретъ , устроенный на берегу , 36 тотчасъ умерли , а остальные находятся большою частию въ безнадежномъ состояніи. Одинъ лейтенантъ былъ вытащенъ изъ воды совершенно обгорѣлый , съ деревяннымъ обломкомъ , воткнувшимся въ него между крыльцами. Онъ умеръ чрезъ шесть минутъ по привезеніи его въ лазаретъ. Армянинъ , носильщикъ , лишившійся обвѣхъ ногъ , спокойно диктовалъ прощальное письмо къ своей матери , извѣщая ее о бѣдственномъ своемъ положеніи. Напрасно было-бы исчислять всѣ изувѣченія несчастныхъ , пережившихъ взрывъ. Предоставляемъ судить объ этой ужасной сценѣ самимъ читателямъ. Множество женщинъ и дѣтей ссорились съ часовыми , стараясь проникнуть въ лазаретъ. Молодыя женщины оплакивали мужей своихъ , матери сыновей , и каждый трупъ , вытасканный на берегъ , казалось , былъ узнаваемъ безутышными родственниками и друзьями.

Официальнаго списка о погибшихъ еще не обнародовано , но говорятъ , что лучшіе офицеры Турецкаго флота лишились при этомъ жизни. Во время взрыва , на корабль находились шесть капитановъ , составлявшіе штабъ Великаго Адмирала , адъютантъ его и четырнадцать лейтенантовъ , приглашенныхъ для проэкзаменованія 25 воспитанниковъ Академіи , тутъ же бывшихъ.

Подверглись этому несчастію слѣдующія лица : 1 коммодоръ (вице-адмиралъ Махмутъ-Паша) ; 1 флагъ-капитанъ и 6 капитановъ , включая и командира корабля ; 21 лейтенантъ ; 30 унтеръ-офицеровъ ; 25 мичмановъ и воспитанниковъ Академіи ; 640 матросовъ ; 115 рабочихъ изъ порта ; 75 матросовъ , принадлежавшихъ другимъ судамъ и прѣхавшихъ съ своими офицерами ; 50 посѣтителей ; 14 пассажировъ , въхваченныхъ въ канкахъ мимо корабля въ моментъ взрыва , и 1 итальянскій маклеръ.

Исключивъ изъ этого числа (979) раненныхъ и спасшихся безъ поврежденій, оказывается, что погибшихъ слинкомъ 900 человекъ. Общее число раненныхъ точно еще не извѣстно, потому-что ихъ много было и на другихъ судахъ; но о нихъ покуда умалчивали. Къ счастью, что на корабль было небольшое количество пороха. Если бы взрывъ случился за два дня прежде, то вредъ былъ-бы несравненно болѣе, потому что по близости находились: адмиралтейство съ запасами дѣсовъ и другіе военные корабли — которые бы неминуемо загорѣлись. *Непри-Шевкетъ* погибъ безвозвратно, и весь портъ покрытъ обломками его мачтъ, бортовъ и разныхъ корабельныхъ членовъ. Потрясеніе было ощущено во всемъ городѣ. Въ предмѣстіяхъ Кассимъ-Паши, Джубали и Фанаръ, ни одно стекло не уцѣлело въ оконницахъ, также какъ и въ Перѣ, лежащей въ значительномъ разстояніи; дѣйствіе это уподоблялось землетрясенію. Первые министры, прибывшіе къ мѣсту гибели корабля, были Сулейманъ-Паша, Махмедъ-Паша, и Махмедъ-Али-Паша. Первый изъ нихъ, Великій Адмиралъ, былъ такъ пораженъ происшествіемъ, что не разъ падалъ въ обморокъ. Говорятъ, что Али-Паша, своякъ Султана, едва доложилъ Его Величеству о несчастномъ событіи, какъ повелѣно было выдать вдовамъ до 6,300 р. сер., и въ-слѣдъ за-тѣмъ назначить пенсіи ближайшимъ родственникамъ погибшихъ.

Экипажъ на *Непри-Шевкетъ*, состоялъ изъ 740 человекъ, и только 100 изъ нихъ оказались на лицо. Корабль этотъ былъ построенъ въ Измитъ и спущенъ на воду въ іюнь 1832 года. Онъ былъ въ числѣ судовъ, переданныхъ Мехмету-Али-Пашѣ Египетскому, Ахметомъ-Ферари-Пашею, во время главнаго управленія флотомъ зятя Султана Мехмета-Али-Паши (одноименника Паши Египетскому). Послѣ перетимбиревки въ докъ, *Непри Шевкетъ* постоянно находился подъ флагомъ Великаго Адмирала, и считался лучшимъ ходкомъ; онъ служилъ моделью нѣкоторымъ новопостроеннымъ судамъ, въ

томъ числѣ огромному фрегату «*Нузрети*»*. Пушки на корабль были мѣдные и множество раззолоченныхъ украшеній, великолѣпной работы. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ Султанъ плавалъ на немъ въ Варну.

На корабль этомъ находилась избранная команда и офицеры. Султанъ намѣренъ былъ $\frac{1}{2}$ октября посѣтить флотъ свой стоявшій въ гавани, и произвести многихъ воспитанниковъ перваго класса въ мичмана. Но всѣ они погибли. Многіе изъ этихъ юношей находились нѣсколько времени на Англійскомъ флотѣ для изученія морской тактики, подъ руководствомъ опытнѣйшихъ моряковъ. Офицеры были всѣ образованные люди, и для замѣны ихъ понадобится не мало времени.

Въ заключеніе скажемъ, что взрывъ корабля Неири-Шевкетъ есть одно изъ страшнѣйшихъ и горестнѣйшихъ событій, когда-либо случившихся въ мирное время, потому что сверхъ огромной матеріальной потери, государство лишилось многихъ изъ лучшихъ своихъ подданныхъ.

Съ момента описаннаго происшествія, весь городъ пришелъ въ движеніе, и предметомъ общаго разговора былъ Неири-Шевкетъ. Многіе изъ жителей имѣли на немъ родственниковъ или друзей; сотни телегъ, съ печальными съдоками, и тысячи пынеходовъ спѣшать къ мѣсту гибели корабля. Вопли женщинъ и безмолвная печаль мужчинъ могутъ заставить и жельзное сердце почувствовать ужасъ несчастія, внезапно поразившаго эту страну.

Прилагаемъ здѣсь переводъ письма капитана Англійской морской службы Слэда *, состоящаго по особымъ поруче-

* *Нузрети* или *Нузретъе*, конечно самый огромный фрегатъ въ свѣтѣ; онъ 76 пушечной, около 225 футъ длины, построенъ Американскимъ строителемъ въ 1855 году, но не удаленъ.

Пр. Ред.

* Слэдъ, тотъ самый, который былъ въ 1829 г. волонтеромъ на Турецкомъ флотѣ и издалъ свои записки. (См. начало предѣдущей книжки М. Сб.).

ніймъ при Портъ, къ брату своему Ф. Слэду: «Константинополь, 24 октября 1850. На случай распространения въ газетахъ ложныхъ обо мнѣ слуховъ, имѣющихъ связь съ гибелью корабля Неири-Шевкетъ, спышу тебя увѣдомить, что во время взрыва, я на корабль не былъ, но находился на пути къ нему. Это былъ прекрасный 90-пушечный адмиральскій корабль. Онъ стоялъ въ гавани, близъ адмиралтейства и подлѣ него стоялъ также трехъ-дечный 90 пушечный корабль. Въ $\frac{1}{2}$ 10 часа, вчера утромъ, безъ всякой особенной причины, которая могла бы возбудить какое-либо подозрѣніе, порохъ въ крѣпость-камерѣ вспыхнулъ, никто не знаетъ отъ чего, и корабль взлетѣлъ на воздухъ. На немъ было не болѣе двѣнадцати боченковъ пороху, но взрывъ былъ такъ силенъ, что разорвалъ судно на части и поднялъ на воздухъ палубы. Сперва отдѣлилась носовая часть судна, потомъ оно разсѣлось по срединѣ и пошло ко дну. И все это совершилось въ три минуты. Погибли 500 человекъ матросовъ и въ томъ числѣ 16 офицеровъ; 163 человека спасены: изъ нихъ 43 тяжело ранены. До взрыва, на корабль играла музыка. Мы всѣ глубоко опечалены потерей нашихъ товарищей.»

=

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Корветъ Оливуца прибылъ $\frac{2}{14}$ Ноября въ 8 ч. утра на Спитгедскій рейдъ, въ Портсмутъ. (Изъ *Evening Mail*.)

— Трактуютъ теперь объ единствѣ перваго меридіана. Вопросъ интересный для мореплавателей. Французы предлагаютъ для этого мысъ Горня, какъ пунктъ, лежащій по срединѣ двухъ важнѣйшихъ для мореплаванія океановъ.

— Въ Константинополь, составляется пароходная компанія

для буксированія судовъ чрезъ Босфоръ и Дарданеллы. Капиталь въ 150,000 фунт. стерл. составитъ изъ 1500 акцій, въ 100 ф. ст. каждая. Султанъ и многіе изъ министровъ сдѣлались уже участниками. Выгоды этой компаніи несомнѣнны.

— Единбургское Королевское общество наукъ учредило въ честь знаменитаго автора логарифмовъ *Непера Марчистона*, особую медаль. Бронзовые оттиски ея розданы были членамъ, а золотыя медали будутъ даваться какъ преміи.

— На островъ Корсикъ предполагается устроить второ-классный портъ въ Басти, на что потребно до четырехъ милліоновъ франковъ. На Корсикъ есть строевой корабельной лѣсъ.

— Пишутъ, что Голландія всѣ порты свои обращаетъ въ порто-франко.

— Въ Детфордъ только: что спущены два судна *Cruiser* и *Hornet*, на нихъ ставятъ вспомогательныя паровыя машины по 60 силъ на каждое.

— Въ Бюлетенъ И. Ак. Наукъ 20 октября, между прочимъ сказано, что Азіятскій музей ея обогатился коллекціею 85-ти географическихъ китайскихъ картъ, которую г. академикъ Струве получилъ отъ нашего миссіонера въ Китаѣ г-на Скачкова.

— Ноября $\frac{1}{13}$ фрегатъ *Экериѳіерде* (бывшій *Геліонъ*), пришелъ въ Травемюндъ изъ Экериѳерда, подъ Прусскимъ флагомъ.

— Въ Сингапуръ нашли средство предохранять дерево отъ червей, покрывая его растворомъ *Гамбѣра*; вещество это весьма клейкаго свойства, находится въ Индіи же.

— Аминъ Бей, назначенный посланникомъ Порты въ Соединенные Штаты, прибылъ туда на Турецкомъ фрегатѣ.

— Въ Портсмутъ пришли въ половинѣ октября мѣсяца военныя Турецкія суда: фрегатъ *Миреи-Зафиръ*, командиръ Мегеметъ-Бей и бригъ *Сурай-Бахри*, командиръ Капитанъ-Бей. Они шли 21 день изъ Гибралтара, и посѣтивъ еще Шербургъ, останутся зимовать въ Англіи: въ Портсмутъ или Плимутъ. Фрегатъ очень не красивъ, имѣетъ 50 пуш., частію мѣдныхъ,

и 363 чел. экипажа. Бригъ весьма красивъ , имѣетъ 20 мѣдныхъ орудій и до 140 чел. команды. Съ этими судами ожидали и фрегатъ *Саабъ-Бахри* (см. М. Сб.Т. IV , стр 384.)

— Готовящіеся къ спуску Англійскіе корабли : *Альбіонъ* 90 пуш. и *Св. Георгій* 120 пуш. , по приказанію Адмиралтейства снабжены якорями изобрѣтенія лейтенанта Сикомба, съ цѣпями и пеньковыми канатами. Лейтенанту Сикомбу поручено надзирать за положеніемъ ихъ на мѣсто, а капитанамъ донести о достоинствѣ ихъ послѣ достаточнаго испытанія.

— Американскій пароходъ « *Сена* » , кап. Вилліамъ , на пути изъ Нью-Йорка въ Гавръ-де-Грасъ , октября 30-го нов. ст. , находясь въ шир. 45° 43' и долготѣ 43° 11' , испыталъ необыкновенное дѣйствіе *верхняго шквала*. Пароходъ шелъ по 9 узловъ , подъ всеми парусами , при умѣренномъ попутномъ вѣтрѣ отъ WNW и ясной погодѣ. Какъ вдругъ слетѣли у него всѣ три брамъ-стенги , переломанныя каждая на нѣсколько кусковъ; два изъ нихъ пробили палубу, при чѣмъ ушибло одного человѣка. Ни прежде , ни послѣ этого трюмъ , не замѣтно было ни на поверхности океана , ни на горизонтѣ , ни на небѣ, ничего особеннаго ; вѣтеръ и погода оставались прежнія ; плаваніе продолжалось благополучно.

— Въ Англійскомъ каналѣ есть всегда мелкія военныя суда Французскія , крейсерующія для наблюденія за правильностію рыбной ловли. Онѣ безпрестанно арестовываютъ Англійскихъ рыболововъ, которые входятъ въ границы французскихъ водъ. Такимъ образомъ, недавно захвачены были 8 лодокъ съ острова Джерзей. Изъ нихъ 7 доставлены въ Гранвилъ , а одна ушла и съ двумя Французскими матросами , посаженными на нее для караула.

— Мальтійскій бригъ *Леди Флора* , будучи около 80 миль къ восту отъ ос. Гоццо , октября 14-го , потонулъ отъ нашедшаго смерча ; погибло 9 чел. , спасенъ только одинъ матросъ , на случившееся близко другое судно.

— Въ первые 6 мѣсяцевъ сего года, въ Триестъ пришло 6579 судовъ, въ 333,028 тоновъ и вышло 6463 судна въ 343,220 тоновъ ; въ томъ числѣ Ллойдскихъ пароходовъ въ приходъ было 300 и въ отходъ 306.

— Въ Сардинскомъ Королевствѣ морской департаментъ , составлявшій часть Военнаго Министерства , перешелъ въ Министерство Торговли.

— Въ Комитетъ для постройки военнаго пароваго фрегата *Графъ Радецкій* по подпискѣ , въ Триестъ (см. М. Сб. Т. IV , стр. 62), поступило по $\frac{1}{2}\frac{3}{8}$ октября слинкомъ 72 тысячи флориновъ ; половина этой суммы отъ города Триеста ; почти четверть отъ прочихъ городовъ Имперіи и остальная четверть отъ арміи и флота.

— Австрійскій корветъ *Каролина* (М. Сб. Т. IV , стр. 283), 29 сент., (11 октября), вышелъ изъ Карлскроны и черезъ 48 часовъ пришелъ въ Копенгагенъ , гдѣ намѣревался простоять 8 или 10 дней.

— Австр. фрег. *Венусъ* , подъ командою капитана Фаутца, съ 1-го ноября нов. ст. , стоитъ на Триестскомъ рейдѣ , въ совершенной готовности отплыть. На немъ отправляется братъ Императора, Эрцъ-Герцогъ Фердинандъ, въ Вестъ-Индію и послѣ можетъ быть въ Бразилію. Эрцъ-Герцогу 19-й годъ, онъ носитъ флотскій мундиръ и изъявлялъ страсть къ морю. На фрегатѣ 8 офицеровъ и 10 кадетъ. Вотъ еще случай для практики австрійскихъ моряковъ, которыхъ число весьма не велико ; у нихъ теперь 1. вице-адм. , 1 контръ-адм. , 2 кап. кор. , 6 кап. фрег. и 9 кап. корветовъ.

— Австрійское правптельство покупаетъ всѣ пароходы компаніи Ллойда. Оно учредило уже въ минувшемъ сентябрѣ мѣсяцѣ корпусъ военно-пароходныхъ машинистовъ , который теперь формируется ; машинисты, поступающіе въ него, получаютъ право военно-служащихъ.

— Французскій Морской Министръ Ромевъ-Дефоссе получилъ

отъ Короля Неаполитанскаго орденъ Св. Януарія , а вице-адм. Персеваль-Дюшневъ, отъ того же Монарха , большой крестъ ордена Св. Георгія (*de St. Georges de Réunion*).

=

БИБЛОГРАФИЧЕСКОЕ ИЗВѢСТІЕ.

—

Вышла изъ печати и продается въ книжномъ магазинѣ Ратькова IV-я часть: Руководства для служащихъ на военныхъ морскихъ пароходахъ , составленная капитанъ — лейтенантомъ Р. Скаловскимъ, съ 60-ю чертежами и рисунками.

—

О П Е Ч А Т К И.

Въ N 10 М. Сб. напечатано :	Читай :
Стран. 305, строка 7 св. Двое первыхъ,	Двое послѣднихъ,
— 323 — 2 св. другіе отгова-	другіе отворачива-
ривались,	лись,

=

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ
Предсѣдатель Генералъ-Адъютантъ *Литке*.

=

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ
ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 12.

Содержаніе:

Стр.	Стр.
Гавгзудская битва 1714 года. <i>Ал. Соколовъ.</i>	бъ адмирала графа Лопи- на Петровича Гейдена. <i>Н. Г.</i>
485	519
Постоянный лагъ изобрѣтен- ный Бертопомъ	Корабль «Бородино», <i>А. Бо-</i> <i>рисовъ</i>
499	531
Поманна и навигація по Зун- ду и Бельтамъ. <i>В. Мель-</i> <i>ницкій.</i>	Смѣсь.
511	546
Воспоминанія о жизни и служ-	Разныя извѣстія
	569

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обозрѣніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по вѣсѣмъ отраслямъ морскаго искусства.
 2. Извѣстія по части военнаго морскаго дѣла; о современномъ состояніи флотовъ и портовъ иностранныхъ; о плаваніи судовъ и эскадръ.
 3. Извѣстія о морскихъ экспедиціяхъ, замѣчательныхъ въ военномъ, или ученомъ отношеніи.
 4. Событія прежнихъ временъ во вѣсѣхъ флотахъ; краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
 5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
 6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, рассказы, анекдоты и проч.
 7. Библіографія. Краткій обзоръ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.
- Въ случаѣ надобности, будутъ прилагаться къ Сборнику карты, чертежи и рисунки.
-

Выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ IV.

№ 12.

ДЕКАВРЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



Томъ четвертый.

За вторую половину 1850 года.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.

ОГЛАВЛЕНІЕ

ЧЕТВЕРТАГО ТОМА.

=

	Стр.
Описаніе дѣйствій Черноморскаго флота въ 1828 и 1829 годахъ. Съ 3 планами, (Продолженіе) <i>В. Мелихова</i> .	1
Компасъ Непира. Съ 2 чертежами. <i>Н. Ивашинова</i> .	29
Русская библіотека въ Америкѣ. <i>Александра Соколова</i> .	34
Объ Американскомъ ударномъ молоткѣ Энкинса, съ чертежемъ. <i>Н. Фонъ-Шанца</i> .	39
Контръ-адмиралъ Н. П. Кумани.	42
О гонкахъ судовъ Императорскаго Санктпетербургскаго яхтъ-клуба. <i>А. Кузьмича</i> .	50
Описаніе дѣйствій Черноморскаго флота въ 1828 и 1829 годахъ. (Продолженіе). <i>В. Мелихова</i> .	99
Смерть Нельсона. <i>Александра Соколова</i> .	129
Наумъ Синявинъ. <i>В. Савинова</i> .	141
Импровизированныя камели и замѣчательныя починки парохода во льду. <i>Лейт. Сиверса</i> .	151
Glossaire nautique Жалы. <i>Александра Соколова</i> .	155
Описаніе дѣйствій Черноморскаго флота въ 1828 и 1829 годахъ. Съ картою. (Окончаніе). <i>В. Мелихова</i> .	211
Экспедиція графа Войновича къ восточному берегу Каспія. <i>Александра Соколова</i> .	227
Отрывокъ изъ путешествія капитана Росса въ южныя полярныя страны. <i>Перев. ХХХ</i> .	236
О самовозгараніи каменнаго угля на судахъ.	250

	Стр.
Отрывокъ изъ рѣчи сэра Давида Брюстера	258
Появленіе Турецкаго флота на Черномъ морѣ въ 1829 году. <i>Перев. Сергѣя Елагина</i>	291
Еще отрывокъ оъ путешествія капитана Росса въ юж- ныя полярныя страны <i>Перев. В. З.</i>	327
Нѣсколько замѣчаній оъ островѣ Мадерѣ и Фунчалскомъ рейдѣ. <i>А. Е.</i>	335
Фрегатъ Паллада и Англійская эскадра въ рѣкѣ Таго, 1849 — 1850 года. Съ чертежемъ. <i>А. Е.</i>	341
Французскій флотъ въ Шербургѣ	350
Походъ Михаила Гвоздева въ Беринговъ проливъ. <i>А. П.</i>	389
О параллельномъ движеніи въ машинахъ прямого дѣй- ствія Горгонской системы, и замѣчаніе о снабжающей машинкѣ парохода Владимиръ. Съ чертежемъ. <i>И. Се- менова</i>	403
Отвѣты контръ-адмирала Бофорта на вопросы комитета, назначеннаго для разсмотрѣнія отчета оъ Англійскихъ гидрографическихъ работахъ. <i>П. З.</i>	409
Отрывокъ изъ письма морскаго офицера.	449
Контръ-адмиралъ Павелъ Ѳедоровичъ Кузмищевъ (Не- крологъ)	458
Гангзуддская битва 1714 года. <i>Александра Соколова</i> .	485
Постоянный лагъ изобрѣтенный Бертономъ, съ чертежемъ.	499
Понилла и навигація по Зунду и Бельтамъ. <i>В. Мель- ницкаго</i>	511
Воспоминаніе о жизни и службѣ адмирала графа Логина Петровича Гейдена. <i>П. Г.</i>	519
Корабль «Бородино» съ чертежемъ. <i>А. Борисова</i> . . .	536

БИБЛИОГРАФІЯ.

Der Ocean; Шиллинга	57
The Royal Naval and Military Almanac for 1850	60

Многоязычные морскіе словари. <i>С. Крашенинникова.</i>	164
Tables to facilitate the practice of Great circle sailing and the determination of azimuths; Тоусона	180
Bilder-Atlas: Schiffbau und Seewesen; Гека	185
Вооруженіе военныхъ судовъ; К. Посьета. <i>С. К.</i>	263
The practice of Navigation and Nautical Astronomy; Перера. <i>И.</i>	270

С М Ъ С Ъ.

Паровой фрегатъ, строящійся въ Триестъ по подпискѣ. — Австрійская кругосвѣтная экспедиція. — Почетный флагъ Австрійскаго торговаго флота. — Первая опись Каспійскаго моря (<i>Александра Соколова</i>). — Описанія патентованнаго способа очищенія жидкостей. Съ чертежомъ (<i>К. Швабе</i>). — Присутствіе флуора въ водахъ Сѣвернаго или Нѣмецкаго моря. — Разложеніе воды Мертваго моря — Турецкая эскадра въ Архипелагъ. — Способъ предохранять воду отъ порчи. — Дистилляторы Гранта. — Rule, Britannia. — Уменьшеніе Французскихъ морскихъ силъ. — Крушеніе парохода Оріонъ, — Опыты надъ дѣйствіемъ ядеръ по желѣзнымъ судамъ. — Дальнѣйшіе опыты по тому же предмету. — Деревянные и желѣзные пароходы. — Соломбальское Адмиралтейство въ 1785 году. — О газоосвѣщеніи. — Объ уменьшеніи винной порціи въ Англійскомъ флотѣ	62 — 94
Разныя извѣстія	95 — 98
Желѣзный пароходъ «Графъ Вронченко». — Росс. Ам. Комп. корабль «Николай I». — Кругосвѣтное путешествіе шкуны «Нэнси-Доусонъ». — Элек-	

трическіе телеграфы. — Голландскій флотъ. — Шведскій флотъ. — Норвежскій флотъ. — Пруссійскій флотъ. — Испанскій флотъ въ Америкѣ. — Собака-водолазъ. — Австрійское пароходство въ 1850 году. — Гибель Французской военной шкуны «La Légère». — Крушеніе парохода «Феникса». — Взрывъ парохода въ Бристоль. — Стогрніе парохода «Грифита». — Книжечка: Крушеніе корабля Невы	188—209
Разныя извѣстія	209—210
Стопоръ для штурвала, съ чертежомъ. — Отважное путешествіе. — Арктическая газета. — О Соломбальской верфи. — Французскій флотъ. — Объ исправленіи Архимедова винта на пароходѣ. — Первое въ Балтикѣ Австрійское военное судно. — Офицерскіе чины въ Австрійскомъ флотѣ и форма ихъ. — Англійскій 40 пуш. фрегатъ «Тетисъ»	275—287
Разныя извѣстія	288—290
Еще объ Англійскомъ фрегатѣ «Тетисъ». — О волнахъ Атлантическаго Океана. — Морской змѣй. — Каналь чрезъ Суэцъ. — Крушеніе пароходовъ «Полька» и «Сюпербъ». — Устройство обсерваторіи въ Триестѣ. — Новый Австрійскій пароходъ-фрегатъ «Вольта». — Уменьшеніе туземнаго народонаселенія въ Полинезіи. — Царь Арктическаго Океана или огромный китъ. — Предохранительный составъ Пиккока. — Смерчъ въ Эксетерѣ. — Разрушительное ядро Лагранжа. — Поиски за Франклиномъ, съ картою	364—384
Разныя извѣстія	384—388
Новый способъ брать рифы у марселей. — Новые ночные морскіе сигналы. — Спускъ 120 пуш.	

корабля: «Ville de Paris». — Частное кругосветное путешествіе. — Памятникъ Колумба. — Еще средство противъ морской болѣзни. — Улучшеніе цѣнныхъ канатовъ. — Объ изслѣдованіи береговъ Орегона и Калифорніи. — Еще о дистилляторахъ Гранта. — Практическое путешествіе Прусскихъ морскихъ кадетъ. — Такое-же путешествіе Французскихъ воспитанниковъ училища торговаго мореплаванія. — Взрывъ на 120 пуш. корабль: «Вальми». — Взрывъ трехъ-дечнаго Турецкаго корабля «Непри-Шевкетъ».	465—479
Разныя извѣстія	479—483
Пернавскій портъ. — Еще о взрывѣ на корабль «Вальми». — О соединеніи рѣкъ Вислы и Днѣстра. — Два новые винтовые парохода. — Почтовые голуби сэра Джона Росса. — Крушеніе купческаго брика Кумберлендъ. — Артиллерійскіе опыты. — Чудесное спасеніе матроса въ морѣ. — Американскія яхты. — Снабженіе судовъ прѣсною водою на продолжительное плаваніе. — Столкновеніе на морѣ и недостаточная система судовыхъ огней. — Сравнительная цѣна постройки стопушечнаго корабля въ Англіи и во Франціи — Новыя Испанскія военныя суда. — Австрійскіе морскіе кадеты. — Корветъ Оливуца.	541—569
Разныя извѣстія	569—572

the same time, the government was also aware of the need to maintain a balance between the interests of the different groups in society. This was particularly true in the case of the Chinese, who were often seen as a threat to the stability of the country. The government had to be careful not to alienate them, while at the same time ensuring that they were not allowed to dominate the political and economic life of the country. This was a delicate task, and one that required a high degree of skill and diplomacy. The government had to be able to negotiate with the Chinese, and to find ways in which their interests could be reconciled with those of the other groups in society. This was a process that took time, and one that was often fraught with difficulty. But it was a process that was essential if the country was to remain stable and united.

О П Е Ч А Т К И.

Въ № 12 М. Сб. напечатано:				Читай:
Стран.	390,	строка	14	сн. Куну,
—	404,	—	4	— найдемъ
—	407,	—	14	— буква (С')
—	482,	—	6	— покупаетъ

найдено
должна быть противу
слѣдующей къ низу
формулы.
внимаетъ

=

ГАШГАУДСКАЯ БИТВА

1714 года *.

Classis Russicae primitiae

Первые плоды Россійскаго флота.

Надпись на медали.

Поспѣшно созданный Петромъ Великимъ флотъ, былъ уже довольно многочисленъ, но безпорядоченъ, малосиленъ и не опытенъ. Доселѣ онъ былъ занимаемъ только обороною своихъ береговъ, и только въ прошломъ 1713 году совершилъ первый походъ моремъ, отъ Кронштадта до Ревеля¹; но теперь, обстоятельства нашей войны со Швеціею вызывали его на

* При всей бѣдности разработки нашей морской исторіи, битва эта имѣла у насъ уже трехъ самостоятельныхъ историковъ: *А. Глотова* (Отеч. Зап. 1821 г., *МЛЖ* 6 и 7); *Н. Бестужева* (Труды Волн. Общ. Росс. словесности, 1823 г., ч. 24); и *Ө. П. Липке* (Энцикл. лексиконъ). Для настоящаго описанія мы имѣли: рукописный журналъ галернаго флота; неизданныя письма князя Голицына, Шельтинга, и другихъ участниковъ къ гр. Апраксину; описаніе этой битвы Росваля, на французскомъ языкѣ (въ рукописи, но кажется было издано), составленное по шведскимъ документамъ; Поденная записка или журналъ Петра Великаго, изд. 1770 г.; Дѣянія Петра Великаго, Голякова, 2-е изд. 1838 г.; Собраніе писемъ Петра Великаго, Берха, 1829 г. Также современный гравированный планъ битвы.

¹ Кампанія этого года описана въ 1 номерѣ Морскаго Сборника прошлаго года. (М. Сб. Т. II, стр. 57.)

двѣтальность болѣе обширную: уже всѣ земли (Эстляндія и Финляндія), непосредственно примыкавшія къ нашимъ кореннымъ областямъ, были завоеваны отъ Шведовъ, и насъ раздѣляло море; потому, для дальнѣйшихъ успѣховъ въ войнѣ, надобно было приобрести господство на морѣ. — Съ этой поры, начинается собственно морской періодъ нашей войны со Швеціею, и первымъ событіемъ его, *первымъ плодомъ Россійскаго флота*, была Гангзудская побѣда.

Петръ Великій имѣлъ великолѣпные планы на 1714 годъ: перевести значительное войско къ берегамъ Швеціи, овладѣть Стокгольмомъ или Карлскроною, побѣдить или запереть непріятельскій флотъ; и такимъ образомъ принудить Швецію къ заключенію выгоднаго намъ міра. Отчаянное положеніе Швеціи, бывшей тогда безъ короля, въ междоусобицѣ, безъ средствъ, подавало большія надежды на успѣхъ; войска было у насъ довольно и перевести его было не чѣмъ. Но для прикрытія транспорта моремъ, для блокады или истребленія непріятельскаго флота, нашъ юный флотъ былъ еще слишкомъ слабъ. Государь просилъ содѣйствія въ этомъ предпріятіи у своего союзника, Датскаго короля, именно только содѣйствія флотомъ, хотя небольшою эскадрою; но Датскій король, рассчитывавшій можетъ быть иначе воспользоваться слабостію Швеціи — частными переговорами съ ней — отказался содѣйствовать. Оставленный союзникомъ, Государь, однакожъ, не хотѣлъ отказаться отъ задуманнаго предпріятія, и рѣшился дѣйствовать одинъ, несмотря на «отсовѣтыванія» приближенныхъ ².

Только начальный, обширный планъ дѣйствій, теперь необходимо становился ограниченнѣе, и успѣхъ казался менѣе вѣрнымъ: уже не думали о завладѣніи Стокгольмомъ или Карлскроною, а хотѣли только сдѣлать высадку, «поискъ», на берегу Швеціи, чтобы напугать непріятеля, «а въ землю непріятельскую

² Голицыновъ, V, 200, 211, 242 и 243.

не гораздо въ даль ходить», определено въ советѣ къ настоящей кампаніи; предѣлъ кампаніи ограничивался только до августа. На корабельный флотъ возлагали еще столь робкія надежды, что ему было предписано: въ бой съ непріятельскимъ флотомъ вступать только въ такомъ случаѣ, когда мы будемъ сильнѣе непріятеля *третьею* далеко кораблей, равнымъ мѣрою; а ежели непріятель будетъ кораблями сильнѣе, или хотя и въ равномъ числѣ противъ насъ, то въ бой съ нимъ не вступать ^{3.}

Приготовленный для этого въ Кронштадтѣ флотъ, состоялъ: корабельный, изъ 9 кораблей и 7 мелкихъ судовъ, подъ начальствомъ Вѣнценоснаго швартбенахта (контръ-адмирала) Петра Михайлова; галерный, изъ 99 галеръ (скампавей) со множествомъ транспортныхъ судовъ и 16,000 войска, подъ командою генералъ-адмирала графа Апраксина ^{4.} Галерному флоту назначалось идти вдоль береговъ Финляндіи; выгрузить, гдѣ будетъ нужно, везенный на транспортахъ провіантъ; принять еще оставшіяся въ Финляндіи дивизію генерала князя Голицына, и переправясь на Оландскіе острова, сдѣлать оттуда высадку на берега Швеціи. Корабельному флоту, проводивъ галерный до шхернаго фарватера (за Выборгъ), идти въ Ревель; соединиться тамъ, съ прибывшими и еще ожидавшимися изъ Англіи (купленными) и изъ Бѣлаго моря судами — до 8 кораблей — и въ случаѣ прегражденія пути нашей флотиліи, Шведскимъ флотомъ, стараться отбить его.

Оба эти флота — корабельный и галерный — отправились изъ Кронштадта 20-го мая 1714 года, тотчасъ по вскрытіи моря, отъ льда. Задержанные еще льдами у Біёркз-зунда (противъ

³ Письма, II, 249 и слѣд.

⁴ Имена судовъ см. далѣе. У Голикова (V, 232 и 233 прим.), и за нимъ у всѣхъ другихъ, число судовъ флота различно, и вообще не вѣрно.

Выборга), галеры вступили въ ихерный фарватеръ 31 мая, а корабли, тогда же пошли къ Ревелю. 11 іюня, галерный флотъ прибылъ въ Гельсингфорсъ. Здѣсь выгрузили часть провіанта, и отослали провіантскія суда обратно, взяли зимовавшіе здѣсь 2 прама и 1 бомбардирскій гальотъ, замѣнили откомандированныя 9 галеръ новыми, и 21 числа отправились далѣе. 24-го достигли Экнеса (у Поз-кирхе), гдѣ тоже оставили часть провіанта и приняли пришедшую изъ Або дивизію генерала князя Голицына; 28-го пришли въ Твереминне — мѣстечко на полу-островѣ Гангэуддъ, миляхъ въ 10 отъ его оконечности — и здѣсь узнали, что дорога у мыса Гангэуддъ, заграждена Шведскимъ флотомъ⁵.

Гангэуддскій полу-островъ, далеко выдаваясь въ море, къ юго-западу, резко раздѣляетъ ихеры Финляндіи — эти міриады прибрежныхъ островковъ — и по его приглубости, доступной для большихъ судовъ, есть самый удобный пунктъ для прегражденія ихернаго пути. Шведы конечно знали о нашихъ намѣреніяхъ, и поспынили заступить здѣсь дорогу.

Остановясь въ Твереминне, генераль-адмиралъ извѣстилъ о своемъ положеніи Государя, бывшаго тогда въ Ревель, и предлагалъ ему сдѣлать диверсію корабельнымъ флотомъ; «а безъ того, Богъ въсть, писалъ онъ, можемъ-ли пройти къ Абову, понеже непріятель стоитъ въ голомъ морѣ, гдѣ намъ миновать нельзя»⁶!

Корабельный флотъ, по отлученіи отъ галернаго, слѣдовалъ къ Ревелю съ большою осторожностію: къ ночи и за противнымъ вѣтромъ, обыкновенно, останавливались на якорѣ; во всю стороны, безпрестанно — разсылали крейсеровъ; были даже разставлены часовые на ос. Гогландъ и по всему южному берегу, для наблюденія за непріятельскимъ флотомъ. Наши корабли худо держались въ линіи, и Государь сдѣлалъ за это

⁵ Рукописный журналъ похода галернаго флота, и разные письма.

⁶ Письма, II, 262.

строгий выговоръ командирамъ. Между тѣмъ долгое время плаваніе, при обыкновенной тогда нечистотѣ и тѣсотѣ на корабляхъ, причинило болѣзни, развитію которыхъ способствовали и бывшій тогда постъ, впрочемъ, по этому случаю отмѣненный Государемъ⁷. Въ Ревель пришли 11 іюня. Здѣсь уже были собравшись шесть кораблей — 5 изъ купленныхъ въ Англіи и 1 архангельскій, потомъ присоединились еще два — 1 купленный и 1 архангельскій; но всѣ эти суда были не вполне укомплектованы и нѣкоторыя изъ нихъ требовали болѣзненныхъ исправленій⁸. По приходѣ въ Ревель, болѣзни на флотѣ до того усилились, что въ одну недѣлю заболѣло болѣе тысячи чело-вѣкъ (до 1300), и потому надобно было свозить команды на берегъ, очищать и окуривать корабли⁹. Находясь въ такомъ разстроенномъ положеніи, вечеромъ 17-го, внезапно увидѣли передъ заливомъ Шведскую эскадру, въ числѣ 6 кораблей, и чрезвычайно встревожились: поспышно стали перевозить съ берега команду, вооружаться и вытягиваться къ выходу — «конфузія была не малая» — по словамъ Петра; но, къ счастью, Шведы не подозревали нашей слабости, и высмотрѣвъ наши, по виду довольно многочисленныя здѣсь силы, къ утру ушли въ море¹⁰. 27-го іюня, было получено извѣстіе съ галернаго флота о прегражденіи ему пути у Гангзудда.

Шведскій флотъ у Гангзудда, по донесенію адмирала Апраксина, находился «въ слабомъ состояніи»¹¹, и дѣйствительно, былъ вооруженъ на скорую руку, снабженъ недостаточно, съ офицерами и командами неопытными. Онъ состоялъ — какъ оказалось впоследствии — изъ 16 линейныхъ кораблей, 8 мелкихъ судовъ, 1 брандера и 2 бомбарды; начальствовалъ имъ

⁷ Письма, I, 210, 216, 217, 219, 226, 233—38; Журналъ I, 429—32

⁸ Письма, I, 204, 211, 238 и 246.

⁹ Письма, I, 246 и 258; Журналъ I, 452.

¹⁰ Письма, I, 245 и 247; Журналъ, I, 452—55.

¹¹ Письма, II, 261.

адмиралъ Ваттрангъ. У насъ было почти столько же судовъ, но вообще меньшаго ранга, новоприбывшія не вполне укомплектованы и всѣ — съ опытностію еще меньшею. Представляемъ здѣсь списокъ обонхъ флотовъ ¹²:

		<i>Русскія суда :</i>	<i>Шведскія суда:</i>
Архан. Вновь купленные. Пришедшія изъ Кронштага.	60 п.	Св. Екатерина.	74 п. Принцъ Карлъ.
	56 »	Викторія.	66 » Вестерманландъ.
	54 »	Полтава.	66 » Шонень.
	50 »	Перновъ.	66 » Фридрихъ-Амалія.
	50 »	Рига.	66 » Бременъ.
	50 »	Рандольфъ.	66 » Стокгольмъ.
	50 »	Антоній.	58 » Зюдерманландъ.
	50 »	Оксфортъ.	58 » Эландъ.
	44 »	Эсперансъ.	58 » Ферденъ.
	70 »	Лефтермъ.	56 » Померанія.
	50 »	Перлъ.	56 » Рига.
	50 »	Армонтъ.	54 » Лифляндъ.
	50 »	Фортуна	52 » Готенбургъ.
	50 »	Арондель.	52 » Готландъ.
	36 »	Сампсонъ.	52 » Гогландъ.
	50 »	Рафаилъ.	50 » Вахтмейстеръ.
	50 »	Гавріилъ.	36 » Ревель.

¹² Списокъ Русскихъ судовъ по единственному нынѣ отыскавшемуся документу — письму кап.-командора Шельтига къ гр. Апраксину, писанному впрочемъ уже послѣ Гангзудской битвы; ранги судовъ, и нѣкоторыя дополненія, по другимъ извѣстнымъ источникамъ. Списокъ Шведскаго флота — съ приписи къ гравированному (Пикартомъ, современный) плану этой битвы; прибавленъ только Элефантъ, тамъ пропущенный. — Въ этомъ послѣднемъ спискѣ есть небольшая разница съ помѣщеннымъ у Голикова (У, 575), именно: здѣсь нѣтъ корабля Фридриха (76 п.) и блокауза; да вмѣсто Эстланда, Готенбургъ.

32 » Линддоу.	32 » Фениксъ.
30 » Св. Петръ.	30 » Фалконъ.
30 » Св. Павелъ.	30 » Анкламъ.
Діана.	24 » Волгастъ.
Наталія.	18 » Эня.
Илія.	18 » Элефантъ.
Принцесса.	16 » Поллюксъ.
	Бравдеръ 1.
	Бомбардъ 2.

На другой же день былъ созванъ консилиумъ. «Толковали много,» пишетъ Государь «но всѣ были того мнѣнія, что диверсію флотомъ нельзя сдѣлать; «всего надежныхъ было 2 корабля — сказано въ журналъ Петра Великаго — а прочіе, купленные, не ходки: и ежели бы придти близко, то трудная была бы ретирада, а ежелибы появиться издали, то толькобъ былъ смѣхъ непріятелю.» Притомъ же и лоцмановъ не было ¹³. Опредѣлили только послать штурмановъ для отысканія фарватера кораблямъ шхерами, «и когда случимся всѣ вмѣстѣ — писалъ Государь — тогда или тихимъ вѣтромъ или въ самую тишь можемъ буксирами непріятеля атаковать...» Государь и самъ, тогда-же поѣхалъ къ галерному флоту, но два раза возвращался съ дороги, за противнымъ вѣтромъ; окончательно выплелъ уже 18-го іюня, и въ Твереминне прибылъ 20-го ¹⁴.

Прошло три недѣли отъ прихода галернаго флота въ Твереминне, а штурмана, посланные для отысканія шхернаго фарватера кораблямъ, не находили его. Встрѣченная преграда разрушала весь задуманный планъ, обращала въ ничто все огромное снаряженіе. Малая надежда оставалась еще на то, что Шведскій флотъ будетъ принужденъ отойти отъ мыса по недостатку прѣсной воды, ибо наши войска, занимая око-

¹³ Письма, I, 260; Журналъ, I, 454.

¹⁴ Тамъ же; слѣд. стр.

нечность полуострова, не допускали сюда непріятельских шлюпок; но это могло не скоро сбыться. Петръ Великій еще полагалъ, что построивъ на оконечности мыса баттарен, подъ выстрѣлами ихъ можно будетъ пропустить нѣсколько галеръ, или и всю флотилію, но исполненіе этого оказалось неудобнымъ¹⁵. — Озабоченный Государь лично осматривалъ положеніе непріятельскаго флота, придумывая средства преодолѣть его, но еще ничего не придумалъ, когда капитанъ-командоръ Змаевичъ замѣтилъ, что версты на три съвернѣе Твереминне, есть ровный и узкій перешеекъ, длиною съ небольшимъ въ двѣ версты. Доложили объ этомъ Государю; онъ немедленно осмотрѣлъ мѣстность — и рѣшился на смѣлый и небывалый маневръ: перетащить галеры чрезъ перешеекъ! Вечеромъ того же дня — это было 23 іюля — стали строить на томъ мѣстѣ мосты и готовить катки; нѣсколько дней — и наши галеры скрылись-бы отъ изумленныхъ и обманутыхъ Шведовъ; но это Олеговское предпріятіе не удалось...¹⁶.

Узнавъ чрезъ рыбаковъ о нашихъ движеніяхъ, главнокомандующій Шведскимъ флотомъ рѣшился предупредить насъ, и съ этою цѣлю, вечеромъ 25-го, распредѣляя свои силы такъ: 1 фрегатъ, съ 6 галерами и 3 шхерботами, послалъ къ тому мѣсту Гангзудскаго полуострова, гдѣ наши галеры должны были спускаться съ перешейка; бѣльшей части всего флота велѣлъ слѣдовать къ Твереминне, чтобы заградить намъ оттуда выходъ въ море; а самъ, съ 6 кораблями и 3 фрегатами, остался на прежнемъ мѣстѣ. Въ то время, какъ эскадра, назначенная въ Твереминне, вступила подъ паруса, Государь, съ 35 галерами, находился у мыса, для наблюденій за непріателемъ. Еще не разгадывая его намѣреній, полагая, что

¹⁵ Письма, I, 261 и II, 274.

¹⁶ Эти и слѣдующія подробности, изъ рукописнаго журнала галерной эскадры.

отдѣлившаяся эскадра отправится къ Ревелю, куда послалъ и уведомленіе объ этомъ, даже не зная о прегражденіи спуска у перешейка, Государь только видѣлъ, что постъ у мыса значительно ослабленъ, и рѣшился воспользоваться этимъ новымъ обстоятельствомъ, для прохода прямою, кратчайшею и не такъ трудною дорогою: послалъ за адмираломъ, который пріѣхалъ уже къ утру 26-го, и «по многихъ воинскихъ совѣтахъ», опредѣлилъ, чтобы двадцать нашихъ галеръ, обошли непріятельскій флотъ *моремъ*. Было очень тихо, и эти 20 галеръ, подъ начальствомъ Капитанъ-Командора Змаевича и бригадира Волкова, въ 9-мъ часу утра пустились на гребль въ путь, и часа черезъ два, благополучно обошли непріятельскіе корабли; потомъ, тѣмъ же путемъ, прошли и остальные 15 галеръ, подъ начальствомъ бригадира Лефорта и капитана Джиманта. Смущенный такою неожиданною дерзостью, Шведскій главнокомандующій употреблялъ всѣ усилія, чтобы догнать наши галеры, но безуспѣшно, и наконецъ, когда онъ прошелъ, въ испугъ возвратилъ къ себѣ и тотъ отрядъ, который былъ посланъ къ Твереминне. Этимъ открывалась дорога и остальнымъ нашимъ галерамъ, которыя, въ противномъ случаѣ, могли-бы быть тамъ заперты. Но какъ онъ были довольно далеко отъ мыса, и прежде прибытія ихъ, отдѣленный шведскій отрядъ, въ ночи на 27-е число, соединился съ главнокомандующимъ, то условія прохода измѣнялись значительно: теперь, остальнымъ галерамъ уже нельзя было *обойти* многочисленный непріятельскій флотъ; перешеекъ, по которому замыслили перетаскиваться, былъ уже открытъ непріателемъ; между тѣмъ часть нашихъ галеръ, по ту сторону мыса, оставалось отрзанною. Предстояло послѣднее, отчаянное средство, *пробиваться* сквозь непріятельскій флотъ: и въ сдѣланномъ консиліумъ генераловъ, положили, чтобы, по приходѣ галеръ къ мысу, немедленно идти за мысъ, «отъ внутренней стороны, не огребая непріятеля.» Галеры подошли около полуночи, и какъ ночь была темная, то проходъ отложили до утра. Часу въ

четвертомъ утра 27-го, они пустились въ путь, линією : авангардія подъ начальствомъ генерала Вейде , кордебаталія съ генералъ-адмираломъ гр. Апраксинымъ , арріергардія съ генераломъ кн. Голицынымъ. Непріятель , въ предшествовавшую погоню отдалившійся отъ берега , теперь долженъ былъ опять поспѣвать къ берегу , и какъ погода по прежнему стояла тихая , то онъ не успѣлъ подойти близко : только три непріятельскіе корабли могли производить пальбу по нашимъ галерамъ , и то , по отдаленности , почти безвредную : у одного капитана оторвало ногу , да одна галера , ставшая на мель , досталась непріятелю съ 232 человѣками команды ; всѣ остальные , въ половинѣ десятаго , благополучно вошли въ ихеры.

Такъ , смѣлая выдумка перетащить суда чрезъ перешеекъ , заставила непріятеля раздѣлить его силы , и открыла его противнику , не потерявшемуся отъ первой неудачи , другой , еще лучшій способъ къ проходу. Шведскій адмиралъ поступилъ весьма оплошно , сначала раздѣленіемъ силъ , потомъ возвращеніемъ отошедшей эскадры ; безвѣтріе довершило его несчастіе. Битва , послѣдовавшая за прорывомъ нашего флота , была уже только эпилогомъ — страшнымъ и славнымъ эпилогомъ — совершившагося событія.

Первыя 35 галеръ , обошедшія мысъ 26-го числа , немедленно по обходѣ , заперли шведскую эскадру , отряженную къ мѣсту предполагавшейся у перешейка переправы , и потребовали сдачи. Командовавшій непріятельскимъ отрядомъ , контръ-адмиралъ Эреншильдъ , отказалъ. Поставя свой фрегатъ (Элефантъ) и по три со стороны галеры , въ полукружіе , между двухъ камней , тыломъ примыкая къ третьему , и ихерботы помѣстивъ назадъ , онъ ожидалъ атаки. Около полудня , подошелъ сюда весь нашъ гребной флотъ. Непріятель имѣлъ : на фрегатѣ 14 двѣнадцати-фунтовыхъ и 4 трехъ-фунтовыхъ , на шести галерахъ 2 тридцати-шести-фунтовыхъ , 4 осьмнадцати-фунтовыхъ , 6 шести-фунтовыхъ и 72 трехъ-фунтовыхъ , на трехъ ихерботахъ 14 трехъ и одно-фунтовыхъ всего 116

орудій и 941 человекъ команды. У насъ было до 100 галеръ, на которыхъ около 300 орудій (отъ 12 до 3-фунтовыхъ) и до 20000 войска. — Силы слишкомъ неровныя, и побѣда намъ предстояла конечно взрная; но дорого намъ досталась эта побѣда! Въ два часа по полудни началась атака, въ такомъ порядкѣ: съ фронта 11 галеръ, подъ начальствомъ бригадира Лефорта и капитана Дежимонта; съ праваго фланга 9 галеръ, подъ командою генерала Вейде—онъ же главный начальникъ; съ лѣваго фланга тоже 9 галеръ, бригадира Волкова и капитана Демьянова; за ними, въ такомъ же порядкѣ, всѣ остальные (17). Подъ жестокимъ огнемъ артиллеріи, превосходившей нашу калибромъ, на тѣсномъ пространствѣ, занимаемомъ непріятелемъ, наши передовыя галеры два раза подступали и были отбиваемы; подорванные остальными, онъ наконецъ абординовали, одного за другимъ, сперва гребныя суда, потомъ фрегатъ, «и такъ жестоко чинено абординованіе—записано въ журналъ Петра Великаго—что отъ непріятельскихъ пушекъ нѣсколько солдатъ не ядрами и картечами, но духомъ пороховымъ разорвало.» Сраженіе продолжалось два часа. Государь лично участвовалъ въ немъ. Храбрый Эреншильдъ былъ раненъ въ лѣвую руку и ногу, упалъ за бортъ, запутался въ снастяхъ, и взятъ капитаномъ Ингерманландскаго полка Бакъевымъ. Счастливый побѣдою, Государь цѣловалъ окровавленное чело знаменитаго пловника, и самъ заботился о приведеніи его въ чувство. «Правда—писалъ потомъ Государь своимъ посланникамъ—какъ у насъ въ сію войну, такъ и у алиртовъ съ Франціею, много, не только генераловъ но и фельдмаршаловъ брато, а флагмана ни единого; и такъ, сею николи у насъ быв-

¹⁷ Такъ сказано въ рукописномъ журналѣ галерной эскадры; но на гравированномъ планѣ битвы нѣсколько иначе: съ фланговъ по 6 галеръ, въ серединѣ 11; за ними другой, такой же рядъ, впереди котораго шутбенатъ (Государь); а всѣ остальные въ линіи, въ разрывъ, впереди генералъ-адмиралъ (Апраксинъ).

шею викторією поздравляемъ.» — Мы имѣли убитыми 124 чловѣка, въ томъ числѣ полковникъ Ревенштеймъ и семь другихъ офицеровъ; ранено 342, въ числѣ ихъ бригадиръ Волковъ и шестнадцать офицеровъ. У непріятеля убито 9 офицеровъ и 352 нижнихъ чиповъ (18).

Это была первая побѣда нашего флота въ отдаленномъ морѣ — мы сейчасъ расскажемъ ея слѣдствія — и Государь почтилъ память ея великими почестями: побѣдители имѣли торжественный входъ въ столицу, и всѣ награждены медалями, офицеры золотыми, нижніе чины серебряными, на которыхъ было написано: *Прилежаніе и вѣрность превосходитъ сильно* (130 золотыхъ и 3,284 серебряныхъ). Вънценосный Шаутбенахтъ пожалованъ чиномъ вице-адмирала, а начальствовавшій атаккою, генералъ Вейде, орденомъ Св. Андрея Первозваннаго. Взятые у непріятеля суда, было повелѣно хранить вѣчно. Въ 1737 году, по крайней ветхости ихъ, онѣ замѣнены моделями, и модель фрегата понынѣ хранится въ С. Петербургскомъ адмиралтействѣ Церковь опредѣлила совершать ежегодно, въ день этой побѣды благодарственное молебствіе (понынѣ совершаемое). Была выбита еще другая медаль, съ изображеніемъ побѣды и надписью: *Classis Russicae primitiae* (первые плоды Россійскаго флота). Битва и торжественный входъ въ столицу изображены на гравюрахъ. Построена церковь во имя святаго этого дня, *Св. Пантелеймона* (на Фонтанкѣ), и корабль, долго потомъ возобновлявшійся, съ именемъ *Пантелеймонъ-Викторія*. Петръ Великій всегда праздновалъ день этой побѣды, наравнѣ съ Полтавскою — можетъ быть столько же дорогою ему какъ Полтавская — и спустя шесть лѣтъ, этотъ же самый день былъ ознаменованъ другою побѣдою на морѣ, при Гренгамѣ ¹⁹.

Этотъ прорывъ нашего флота и послѣдовавшая за нимъ бит-

¹⁸ Росваль; Журналъ, I, 439 — 43; Голиковъ, X, 250.

¹⁹ Все здѣсь приведенное, основано на многихъ размысканіяхъ.

ва, имѣли весьма важныя послѣдствія. Главная цѣль кампаніи, высадка на берегахъ Швеціи, не была достигнута, за упущеніемъ цѣлаго мѣсяца лучшаго времени; но тѣмъ не менѣе, на непріятели наведенъ страхъ, въ чемъ поставлялась цѣль самой высадки. Шведскій флотъ, по проходѣ нашихъ галеръ за мысъ, немедленно отправился къ своимъ берегамъ, можетъ-быть опасаясь за нихъ, и мы остались господствующими на морѣ. Нашъ корабельный флотъ, подъ начальствомъ капитанъ-командора Шельтинга, былъ выведенъ къ Гогланду, крейсеровалъ тамъ около недѣли, вошелъ въ Гельсингфорсъ, и потомъ, вмѣстѣ съ плывущими судами, подъ начальствомъ самаго Государя, въ первыхъ числахъ сентября, прибылъ въ Кронштатъ. На пути сюда, у Біёркэ-зунда, выдержали штормъ, отъ котораго на многихъ судахъ обломало рангоутъ — даже мачты и бумприты — «и опасно было, дабы корабли подъ воду нырять не стали» — записано въ журналъ Петра Великаго ²⁰. Галерный флотъ,

²⁰ Журналъ, I, 450. Здѣсь наши историки, вслѣдъ за Голиковымъ (V, 252), рассказываютъ, какъ Государь съѣхалъ въ эту бурю на берегъ, и разведя тамъ огонь, отвратилъ этимъ шедшій на парусахъ и бѣдствующій флотъ отъ гибели. Айвазовскій изобразилъ это на картинѣ. Техническая невѣроятность такого разсказа — флоты не такъ близко ходятъ къ берегу, чтобы можно было съѣзжать съ кораблей во время похода и освѣщать ихъ опасности — заставила насъ обратиться къ источнику Голикова, Соймонову (Ежег. соч. 1764 г. № 2), и тамъ мы нашли разгадку недоумѣнія: флотъ былъ не подъ парусами, какъ изобразилъ его Г. Айвазовскій, и какъ можно было полагать по неопредѣлительнымъ описаніямъ историковъ, но на якорѣ; впереди корабля, на которомъ находился Государь, стояло нѣсколько другихъ; если бы ихъ сорвало съ якорей, чего надобно было ожидать, то гибель Государева корабля была бы неминуемою; потому Государь и съѣхалъ, «хотя и съ великимъ страхомъ»; а заженіемъ огня на берегу, только извѣстилъ о своей безопасности, вовсе не спасая тѣмъ флота, котораго этимъ никакъ и нельзя было спасти. Вотъ подлинныя слова

по одержаніи победы, послѣдовалъ далѣе въ шхеры; 3 августа прибылъ къ оконечности Финляндіи, въ Або, и 9-го на серединѣ Ботническаго залива, къ Оланду, заполнивъ на пути нѣсколько купеческихъ судовъ. Такъ-какъ для высадки на берега Швеціи время было уже потеряно, то, забравъ на Оландѣ, сколько могли, скотины и хлѣба, пошли по Ботническому заливу къ сѣверу, для поисковъ надѣ остававшимися въ Финляндіи шведскими войсками. Государь, 15 августа, оставивъ флотилію, отправился въ Гельсингфорсъ, и тамъ съѣзъ на корабль свой, Екатерину, а графъ Апраксинъ, 9 сентября пришелъ къ Вазѣ, и отсюда послалъ на Шведскую сторону, для провѣдыванія путей туда и сысканія лоцмановъ, генералъ-маіора Головина; самъ же прошелъ еще до Ньюкарлеби, и увѣрившись здѣсь, что шведскія войска совсѣмъ оставили Финляндію, возвратился на зимовку въ Ништадъ, куда прибылъ уже 28 октября, потерявъ отъ бури 11 галеръ и 6 лодокъ, съ 211 человѣками. Головинъ между тѣмъ сдѣлалъ высадку на Шведскій берегъ, въ мѣстечкѣ Умо, и захватилъ тамъ нѣсколькихъ лоцмановъ, но на обратномъ пути тоже потерялъ, разбившимися 5 галеръ и 6 лодокъ, съ 74 человѣками. Всѣ эти движенія: прорывъ, победа, опустошеніе Оланда, захваты купеческихъ судовъ и высадка на берегахъ Швеціи, совершившіяся такъ быстро и неожиданно — въ Гамбургскихъ газетахъ писали, что нашъ флотъ разбитъ и самъ Государь едва спасся — громко и преувеличенно разнеслись по всей Европѣ, склоняя къ Государю отпадав-

Соймонова: «... Всего опаснѣйшее было то, что нѣсколько кораблей впереди Его Величества корабля находились, изъ коихъ ежелибъ по несчастію хотя одинъ съ якоря сорвало, тогда бы неминуемую Его Величества кораблю вредность причинилъ, для которой толь великой опасности, хотя и съ великимъ страхомъ, однакожъ Его Величество въ шлюпкѣ на Березовые острова (Бі-ёрк-э) съѣхать отважиться изволилъ».

шихъ союзниковъ, и до того устрашили Швецію, что тамъ начали укрѣплять столицу, и дворъ готовился къ выѣзду изъ нея..... Таковы были *первыя плоды Россійскаго флота* ²¹!

А.А. СОКОЛОВЪ

=

ПОСТОЯННЫЙ ЛАГЪ, ИЗОБРЕТЕННЫЙ БЕРТОНОМЪ.

=

Въ послѣдніе годы много было попытокъ, съ болынимъ или мѣньшимъ успѣхомъ, измѣрять скорость корабля посредствомъ сопротивленія воды, дѣйствующей на отверстіе трубки, которой нижній конецъ погруженъ въ воду. Въ болыной части, если не во всѣхъ этихъ испытаніяхъ, отверстіе было снабжено воронкою, которая не только бесполезна и неудобна, но если бы и производила какое-либо дѣйствіе, то не могла имѣть никакого отношенія къ законамъ равновѣсія тѣлъ.

Наиболыній недостатокъ всѣхъ инструментовъ этого рода, до сихъ поръ изобретенныхъ, состоитъ въ томъ, что въ нихъ употребляется только одна трубка, и потому она необходимо подвержена многимъ нарушающимъ равновѣсіе причинамъ, какъ напримѣръ: измѣненію углубленія штевной судна, наклоненію судна, боковой и килевой качкѣ и проч. Слѣдующій приборъ устроенъ такимъ образомъ, что всѣ разстроивающія причины, какія бы онѣ ни были, уничтожаются или вознаграждаются сами собою; притомъ онъ показываетъ вдругъ скорость

²¹ Журналъ, I, 453 и слѣд.; Голиковъ, V, 250; Письма, II, 283

и направлѣніе движенія мореходныхъ судовъ, безъ всякихъ измѣненій, скоро и вѣрно. Начала, на которыхъ основано это изобрѣтеніе, можно изъяснить слѣдующимъ образомъ :

Пусть АВ (черт. 1) представляетъ трубку, открытую сверху и закрытую снизу; часть ея погружена въ воду въ вертикальномъ положеніи до черты CD, которая представляетъ поверхность воды; вблизи отъ нижняго конца трубки сдѣлано отверстіе, котораго ось имѣетъ горизонтальное направленіе PQ; Вода входитъ внутрь трубки до горизонта CD, когда трубка и вода находятся неподвижны. Но если трубка остается неподвижною, а вода движется по направленію отъ Q къ P, тогда сила теченія, дѣйствуя на отверстіе P, увеличиваетъ давленіе внутри трубки и возвышаетъ воду до нѣкоторой высоты e , такъ что весь столбца eD или h равенъ увеличенію давленія, дѣйствующаго на P. Такимъ образомъ столбецъ h будетъ показывать скорость движенія воды. Дѣйствіе будетъ тоже, если вода останется въ покоѣ, а трубка станетъ двигаться по направленію PQ; h въ этомъ случаѣ покажетъ скорость движенія трубки. Величина h для какой нибудь скорости можетъ быть выведена изъ общей формулы, выражающей скорость падающихъ тѣлъ.

Когда жидкость падаетъ въ вертикальной трубкѣ свободно, то скорость ея выражается уравненіемъ $v = \sqrt{2gh}$ *, въ которомъ треніе и качество жидкости не принимаются въ разсужденіе; такимъ образомъ мы имѣемъ вертикальное теченіе внутри трубки, котораго скорость измѣняется сообразно квадратному корню высоты столбца воды.

Теперь положимъ, что другое теченіе дѣйствуетъ на отверстіе трубки съ низу вверхъ, такъ, что уничтожаетъ движеніе внизъ

* Здѣсь v означаетъ скорость, h высоту соответствующую скорости, и g скорость свободно падающаго тѣла при концѣ первой секунды.

или ея паденію, и приводитъ жидкость внутри трубки въ равновѣсіе. Ясно, что скорость этого втораго движенія должна быть точно равна скорости перваго. Такимъ образомъ выраженіе скорости одного теченія будетъ то же, что и выраженіе скорости другаго, то есть, скорость, съ которою трубка АВ движется, есть скорость, съ которою столбецъ воды падаетъ.

$$\text{И какъ } v = \sqrt{2gh}, \text{ то } h = \frac{v^2}{2g} = \frac{v^2}{64,38}.$$

Это есть выраженіе высоты въ футахъ для данной скорости.

Надобно замѣтить, что вышеприведенное выраженіе не совершенно точно на практикѣ, если мы будемъ разсматривать движеніе жидкости внутри трубки, какъ по причинѣ тренія, такъ и по составу жидкостей; но въ настоящемъ случаѣ выводъ этой формулы совершенно справедливъ, потому что онъ есть только равновѣсіе; движеніе становится равномернымъ, вода внутри трубки въ поковъ и треніе прекращается. Также самая жидкость производитъ только перемѣну во времени, замедляя, но не нарушая дѣйствія равновѣсія.

Таковы главныя основанія предлагаемаго «лага», который не требовалъ бы измѣненія, если бы судно было всегда въ вертикальномъ положеніи, двигалось въ тихой водѣ и никогда не измѣняло своего углубленія; но ни одно изъ этихъ условій не можетъ быть выполнено въ морѣ.

1. Необходимо, чтобы столбецъ воды h всегда былъ въ вертикальномъ положеніи; и потому изобрѣтатель вѣшаетъ указатель на двухъ мѣдныхъ кругахъ, подобно компасу или посредствомъ особаго прибора, составленнаго изъ упругихъ частей.

2. Колонна воды h , при большихъ скоростяхъ, можетъ быть такъ велика, что трубка будетъ дѣлать большіе размахи, и потому изобрѣтатель замѣняетъ ее равнымъ количествомъ ртути—по вѣсу.

3. Всякая трубка, утвержденная ниже корабельнаго дна, или гдѣ нибудь въ другомъ мѣстѣ, не только будетъ подвержена поврежденію, но какъ ее отверстіе всегда устанавливается относительно судна (т. е. ось его параллельна килю), то оно не будетъ всегда подвержено наибольшему сопротивленію, и потому, въ настоящемъ изобрѣтеніи, трубка проходитъ въ воду сквозь пустой ящикъ, въ которомъ она можетъ свободно быть поднята или опущена, и поворочена сообразно истинному направленію движенія.

4. Указатель самой скорости, будучи снабженъ масштабомъ, показывающимъ скорость, не въ состояніи означать ее вѣрно, когда точка нуля измѣнится съ перемѣною углубленія судна, а потому при указатель употребляется подвижное дѣленіе, сообразно положенію ватерлиніи.

Погрызности, происходящія отъ крена судна и отъ боковой и килевой качки, уничтожались только приближенно, допуская первый и употребляя для послѣднихъ различныя средства, какъ напримѣръ, преграждая входъ воды, и пропуская ее чрезъ плотную губку и проч. и устроивая въ нижней части трубки волосное отверстіе, чрезъ которое проходитъ ртуть, чтобы уничтожить чрезвычайныя возвышенія и пониженія воды и удерживать ее на приближенномъ среднемъ стояніи.

Пусть 1, 2, 3, 4, 5 (Черт. 2) представляютъ сѣченіе трубки, перпендикулярное оси и проходящее чрезъ отверстіе; положимъ, что она движется по направленію стрѣлки со скоростью 10 узловъ.

Дѣйствіе воды на сѣченіе N 1 было точно вычислено передъ опытомъ и положительная сила, или сила подымающая воду, была около 4 фунт. на квадратный дюймъ,

$$\text{или } f = 4 (N 1).$$

Надобно ожидать, что, поворота трубку на 180 градусовъ, или совершенно назадъ, получимъ отрицательную или давя-

щую силу, но эта величина не была вычислена до испытанія. — Опытъ показаль, что въ этомъ случаѣ

$$f = -4 \text{ (N 2).}$$

Весьма натурально предположить, что точка нуля, гдѣ $f = 0$, должна быть въ срединѣ между точками, гдѣ $f = 4$ и -4 , т. е. когда отверстіе трубки находится подъ прямымъ угломъ къ линіи движенія. Но опытъ показаль, что при этомъ положеніи была самая наибольшая отрицательная сила, и

$$f = -6 \text{ (N 3);}$$

Надѣялись, что, сдѣлавъ на противоположной сторонѣ другое отверстіе, эта отрицательная сила уменьшится, но по опыту оказалось, что въ этомъ случаѣ

$$f = -4 \text{ (N 4),}$$

Отысканіе точки нуля было целью опытовъ: нашли, что она зависитъ отъ формы отверстія, гдѣ

$$f = 0 \text{ (N 5).}$$

Если отверстіе имѣло видъ прямоугольника съ тонкими краями, и длинныя стороны котораго направлены по оси трубки, то точкѣ нуля соответствовало то положеніе трубки, когда отверстіе было обращено подъ угломъ 58 градусовъ.

Но если отверстіе было круглое, то нуль соответствовалъ положенію трубки въ $41\frac{1}{2}$ градусовъ. Открытіе другаго отверстія подъ тѣмъ же угломъ не производило никакого дѣйствія.

До сихъ поръ не было удовлетворительнаго изъясненія происхожденія отрицательной силы, т. е. что она есть наибольшая, когда отверстіе находится подъ прямымъ угломъ къ линіи движенія. Говорили, что въ этой точкѣ относительная скорость трубки и воды была наибольшая; вода, остающаяся назади, обтекала около сторонъ трубки, со скоростью равною той, которою трубка двигалась впередъ. Такимъ образомъ, если скорость судна была 1, то относительная скорость трубки и воды будутъ 2, въ какой нибудь точкѣ подъ прямыми углами къ линіи движенія, и что въ слѣдствіе этой от-

носительной скорости, эта точка освобождается отъ извѣстнаго давленія прибавочной массы, когда всѣ воды внутри трубки производятъ давленіе. Но два обстоятельства не согласуются съ этимъ объясненіемъ. Во-первыхъ, если вода, остающаяся сзади, должна съ одинаковою скоростью обтекать трубку съ обѣихъ сторонъ, то открытіе отверстія на другой сторонѣ, какъ въ N 4, не должно бы ни сколько уменьшнть вывода; но мы нашли, что оно перешло съ — 6 на — 4.

Во вторыхъ, если мы вложимъ въ трубку небольшой прутикъ: только въ одну треть внутренняго ея діаметра концентрически, то онъ почти уничтожаетъ отрицательную силу, и, въ извѣстныхъ случаяхъ, какъ напримѣръ, поворота назадъ, превращаетъ ее даже въ небольшую положительную силу, хотя этотъ-же прутикъ не производитъ никакого дѣйствія надъ положительною силою, когда отверстіе обращено впередъ.

Открытіе отрицательныхъ силъ и точекъ нуля, дало возможность устроить инструментъ съ двойнымъ или вознаграждающимъ дѣйствіемъ.

Это вознаграждающее дѣйствіе достигается употребленіемъ обѣихъ вышеупомянутыхъ силъ, которыя дѣйствуютъ на два края или поверхности столбца ртути въ кривой трубкѣ, слѣдующимъ образомъ:

Пусть будутъ А и В (Черт. 3) двѣ трубки, опущенныя на нѣсколько дюймовъ ниже корабельнаго дна; нижніе концы А и В запаяны. А имѣетъ отверстіе на линіи движенія, тогда какъ отверстіе у В находится подъ угломъ $41^{\circ} 30'$. С воздушный резервуаръ, имѣющій сообщеніе съ А, и D, подобный же, сообщающійся съ В; Е, G, F двѣ трубки, соединенныя съ воздушными резервуарами и съ двумя концами кривой стеклянной трубки, которая до половины наполнена ртутью. Теперь, когда судно стоитъ на мѣстѣ, и если краны с и d будутъ открыты, то вода въ обѣихъ резервуарахъ С и D возвысится до этихъ точекъ отъ давленія вѣшняго воздуха; если же они будутъ закрыты, то давленіе въ обѣихъ резер-

вуарахъ всегда будетъ одинаковое и, слѣдовательно, давленіе въ трубкахъ Е и F будетъ также одинаковое на объ поверхности ртути, какъбы не погружали трубки. Назовемъ теперь это давленіе воздуха силою равновѣсія, а давленіе, происходящее отъ движенія, динамическою силою или силою движенія. Тогда, какое бы ни было направленіе отверстія трубки, давящія силы или сила равновѣсія будетъ та же въ обѣихъ трубкахъ, будутъ ли эти трубки въ покоѣ или въ движеніи; но не будетъ того же съ динамическою силою, которая дѣйствуя на А, не производитъ на В никакого дѣйствія, потому что положеніе отверстія В соотвѣтствуетъ точкѣ нуля.

Въ слѣдствіе этого, давленіе въ сосудѣ С увеличивается и дѣйствуетъ на одну поверхность ртути, заставляя ее подниматься въ другой трубкѣ на различныя высоты, которыя измѣняются пропорціонально квадратамъ скоростей, и такимъ образомъ всѣ вертикальныя силы уничтожаются и остается только одна горизонтальная или динамическая сила.

При этомъ замѣтимъ, что вода давитъ на ртуть посредствомъ колонны воздуха, который хотя и сжимается, но не нарушаетъ результатовъ, потому что, какъ сжатіе, такъ и расширеніе его дѣйствуетъ одинаково на оба конца.

Чертежъ 4 представляетъ стеклянныя трубки съ ихъ оправою усовершенствованнаго указателя. Въ употребленіи простой трубки для ртути оказалось одно только неудобство, именно при малыхъ скоростяхъ возвышеніе ртути очень мало. Намъ кажется слѣдовало бы употребить жидкость средняго удѣльнаго вѣса между ртутью и водою, а вода или даже спиртъ могли бы показывать малый ходъ; эти же жидкости не могутъ быть допущены, вообще потому, что при большемъ ходѣ, колонна воды или спирта была бы очень велика. Серная кислота могла бы быть употреблена, но она опасна, и притомъ удѣльный вѣсъ ея не постояненъ.

Усовершенствованный указатель, съ двумя коническими сосудами, совершенно выполняетъ требуемыя условія, соединяя

удобство водяныхъ показаній на шкалѣ при маломъ ходѣ, съ показаніемъ ртути при большихъ скоростяхъ. А и В два коническихъ сосуда; А почти весь наполненъ ртутью, которая въ В возвышается до черты *b*, когда судно безъ движенія. Сверху ртути въ В налита подкрашенная вода *W* до точки *c*, которая соответствуетъ точкѣ нуля на шкалѣ. Теперь давленіе, соответствующее скорости, дѣйствуя на А, заставляетъ ртуть въ этомъ сосудѣ опускаться, и подниматься въ сосудѣ В, поднимая и воду въ трубкѣ, гдѣ стѣненія ея въ 10 разъ меньше стѣненія широкаго сосуда, а потому вода во столько же разъ поднимается выше нежели ртуть. Но съ увеличеніемъ скорости судна, ртуть въ сосудѣ А опускается ниже и ниже, а въ В возвышается, а съ этимъ вмѣстѣ уменьшается поверхность ртути, тогда какъ поверхность воды въ трубкѣ остается та же. Такимъ образомъ мы имѣемъ двѣ колонны — ртутную и водяную; послѣдняя возвышается гораздо значительнѣе при малыхъ скоростяхъ, и потомъ возвышенія ея, относительно возвышеній ртути, уменьшаются до тѣхъ поръ, пока ртуть достигнетъ точки *c*, при которой ихъ возвышенія будутъ одинаковы.

На практикѣ обѣ трубки заключаются въ одну трубу и проходятъ чрезъ корабельное дно, но сверху и внизу разделяются на двѣ; это выгодно не только для того, что нужно сдѣлать одну дыру въ корабельномъ днѣ, но и отверстія трубокъ всегда находятся въ томъ же относительномъ положеніи.

Теперь представимъ описаніе цѣлаго лага. АА (Черт. 5) представляетъ мѣдную пустую трубу, въ девять дюймовъ длиною, ввинченную въ нижнюю доску дна, если судно желѣзное. Если же судно деревянное, то она должна проходить черезъ кильсонъ до воды, какъ показано на чертежѣ. Эта труба въ $\frac{3}{4}$ дюйма въ діаметръ, проходитъ черезъ набивку сверху трубы А, и около середины, имѣетъ задержный край *a* котораго отверстіе имѣетъ тотъ же діаметръ.

В мѣдная труба $\frac{3}{8}$ дюйма въ діаметръ, которая проходитъ чрезъ первую, и опускается ниже ея на нѣсколько дюймовъ

въ воду, и называется проводною трубою. Въ нижнемъ концѣ она раздѣляется на двѣ камеры, отдѣленные перегородкою, отстоящую около одного дюйма отъ нижняго конца. Изъ нижней камеры идетъ трубка b' сквозь верхнюю камеру, и выходитъ сверху металлическаго поперечника; другая короткая трубка b идетъ изъ верхней камеры къ тому же поперечнику. На одной сторонѣ проводной трубы находятся три отверстія, около одной восьмой дюйма каждое въ діаметръ: одно изъ этихъ отверстій находится въ нижней части верхней камеры, другія два въ нижней камерѣ, и всѣ три такъ расположены, что ось перваго составляетъ съ осью каждаго изъ остальныхъ уголъ въ 42° . Нижняя часть трубы оканчивается металлическимъ гвоздемъ, имѣющимъ двѣ выдавшіяся пластинки въ $\frac{3}{4}$ дюйма длиною, между которыми вкладывается конецъ флюгера ССС (Черт. 7); сквозь этотъ флюгеръ и обѣ щеки пластинокъ проходитъ болтъ, на которомъ флюгеръ можетъ свободно обращаться въ вертикальной плоскости, какъ на шарнерѣ. Флюгеръ ССС составленъ изъ двухъ крѣпкихъ мѣдныхъ пластинокъ около $\frac{1}{2}$ дюйма толщиною, $\frac{5}{8}$ шириною и отъ восьми до двѣнадцати дюймовъ длиною; вышніе его концы расходятся на полтора дюйма и между ними прикрѣпленъ кусокъ резины, на подобіе переповки гусиной лапы. Когда пластинки сжимаются рукою, то онѣ плотно прилегаютъ одна къ другой и свободно проходятъ сквозь набивной ящикъ и задержанный крайъ трубы АА, а достигнувъши воды, опять расходятся.

КК пруть, съ оковкою bb внизу, которая держитъ верхнюю часть трубки В; ручка L служитъ, чтобы поднимать и опускать трубку и обращать ее въ стороны. Подъ низомъ ручки обращается стрѣлка по горизонтальному сегменту, котораго дуга, около 120° , раздѣлена на румбы и градусы, показывается дрейфъ.

С, С' эластическія трубки, соединяющія трубки bb съ постоянными трубками ЕЕ и Е'Е', и проводятъ воду изъ камеръ въ воздушные сосуды F, F', отъ трехъ до четырехъ

дюймовъ въ діаметръ ; сосуды эти помѣщаются ниже грун-
зовой ватер линіи, и вода достигаетъ почти до середины ихъ ;
верхняя же часть содержитъ воздухъ ; сосуды F, F' имѣ-
ютъ краны ; GG, G'G' трубки , наполненные воздухомъ,
которыя передаютъ дѣйствіе силъ въ воздушныхъ сосудахъ
указателю, посредствомъ эластическихъ трубокъ Н, Н'.

Объ трубки указателя присоединяются къ деревянной штукѣ,
которая привинчивается къ борту : одна трубка спереди другая
сзади ; задняя трубка меньше передней и имѣетъ внизу пузы-
рекъ , который соединяется волосною трубкою съ переднею
трубкою , имѣющею внутренній діаметръ около одной четвер-
ти дюйма ; къ передней трубкѣ присоединяется шкала или ука-
затель (изъ кости, мѣди или дерева), представленный въ увели-
ченномъ видѣ на чертежѣ 6-мъ, раздѣленный на мили и де-
сятые ея части ; скорость узнается по высотѣ, до которой
доходитъ жидкость.

Первая миля означается 0,04 дюйма ; вторая 0,16 ; третья
0,36 ; четвертая 0,64 ; пятая одинъ дюймъ, и такъ далѣе, уве-
личиваясь пропорціонально квадратамъ скоростей.

Чертежъ 7 представляетъ разрѣзъ нижней части трубки,
также въ увеличенныхъ размѣрахъ. А есть нижняя или отри-
цательная камера, сообщающаяся съ трубкою Е' (Черт 5),
посредствомъ внутренней трубки а ; В верхняя или положи-
тельная камера, соединяющаяся съ трубкою Е. Пластинки
С, С, С представляютъ флюгеръ.

Дѣйствіе инструмента есть слѣдующее : проводная труба,
проходя сквозь пустой ящикъ АА (Черт. 5), опускается на
нѣсколько дюймовъ въ воду. Открывъ краны въ воздушныхъ
сосудахъ , воздухъ изъ нихъ выходитъ, и вода чрезъ нижнія
камеры поднимается по трубкамъ b, b', С, С', Е, Е' до крановъ,
которые тогда затворяются. Когда судно стоитъ на мѣстѣ,
давленіе воды въ обѣихъ трубкахъ будетъ равномѣрное, и воз-
духъ будетъ одинаково давить на оба конца ртути въ указа-
тель, а слѣдовательно ртуть будетъ въ одинаковомъ положеніи.

Но когда судно будетъ двигаться , давленіе въ воздушномъ сосудѣ F увеличится , потому что съ нимъ соединяется отверстіе верхней камеры , которое находится на линіи направленія движенія , и это давленіе , пропорціональное встречаемому сопротивленію , вдругъ поднимаетъ цѣлую колонну воды . Въ сосудѣ F' давленіе не увеличивается , потому что два другія отверстія , съ нимъ соединенныя и находящіяся въ нижней камерѣ , расположены въ направленіи , составляющемъ съ линіею движенія уголъ около 42 градусовъ , при которомъ давленіе , или поднимающая сила отъ сопротивленія не увеличиваются . Слѣдовательно , измѣненіе давленія въ F сообщается ртути черезъ воздухъ , заключенный въ трубкѣ GG , и заставляетъ ртуть опускаться въ задней трубкѣ и подниматься въ передней , гдѣ давленіе на шкалѣ , соответствующее поверхности ртути , покажетъ скорость судна въ это время .

Этотъ же инструментъ можетъ служить для опредѣленія дрейфа . Когда судно стоитъ на якорѣ , флюгеръ C (Черт. 7) виситъ въ вертикальномъ положеніи , но какъ только судно получитъ движеніе , сопротивленіе воды приведетъ его въ горизонтальное положеніе , и давленіе на обѣ его стороны удержитъ его постоянно прямо сзади трубки , производя такимъ образомъ двойное дѣйствіе , т. е. содержа отверстія трубки въ прямомъ направленіи и поворачивая прутъ KK , а съ нимъ вмѣстѣ и стрѣлку , которая на горизонтальномъ сегментѣ покажетъ дрейфъ .

Этотъ же инструментъ можетъ показывать и углубленіе судна слѣдующимъ образомъ . Такъ какъ отверстія въ нижней камерѣ проводной трубы , находящіяся подъ угломъ 42° , не получаютъ никакого давленія во время движенія , то слѣдуетъ , что давленіе въ воздушномъ сосудѣ F' измѣняется съ переменною углубленія судна , и потому присоединенная изогнутая трубка , до половины наполненная ртутью , которой одинъ конецъ открытъ , а другой соединенъ съ воздушною трубкою

G', будетъ показывать, по возвышенію ртути, углубленіе судна въ моментъ наблюденія

Чтобы показать среднюю скорость корабля въ какое нибудь значительное время, употребляютъ двѣ вертикальныя трубки нѣсколько дюймовъ въ діаметръ, которыя имѣютъ сообщеніе съ соответствующими воздушными сосудами; трубка, имѣющая сообщеніе съ F, должна быть 5 или 6 футъ длиною. Эти трубки могутъ быть помѣщены въ удобномъ мѣстѣ, такъ-чтобы нижнія ихъ концы находились на высотѣ воздушныхъ судовъ. Если краны будутъ немного открыты, то должно пройти довольно значительное время, прежде чѣмъ высота воды въ трубкахъ измѣнится, слѣдовательно высота ртути, соответствующая высотѣ воды, будетъ средняя.

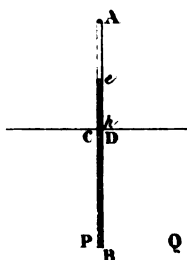
Описанный инструментъ, поставленный прямо, по направленію теченія воды, будетъ показывать также скорость теченія моря или рѣки.

Постоянный лагъ Бертонъ въ недавнемъ времени былъ въ первый разъ поставленъ на винтовомъ пароходѣ Даунтлессъ (Dauntless). Изобрѣтатель предъугадывалъ, что винтъ будетъ дѣйствовать на лагъ, но не могъ впередъ опредѣлить на сколько. Разстояніе трубки отъ кормы было около 45 футъ, но даже и въ этомъ разстояніи движеніе винта столько дѣйствовало на лагъ, что онъ показывалъ скорость судна на 13% болѣе настоящей. Въ то же время скорость судна выведенная изъ скорости обращенія винта, оказалось на 14% болѣе настоящей (*). Слѣдовательно лагъ показывалъ очень близко скорость винта, а не скорость судна. Это ясно обнаруживаетъ, что подъ корабельнымъ дномъ существуетъ сильное теченіе назадъ, отъ дѣйствія винта; какъ далеко простирается это теченіе — еще не доказано, но можно

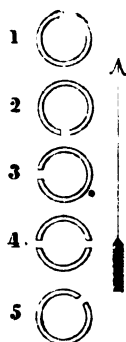
(*) Скорость пароходовъ вычисленная по скорости движенія ихъ колесъ или винта, всегда превосходитъ истинную. Этотъ излишекъ теоретической скорости Англичане называютъ не переводимымъ словомъ *Slip*.

Постоянный Лагъ БЕРТОНА.

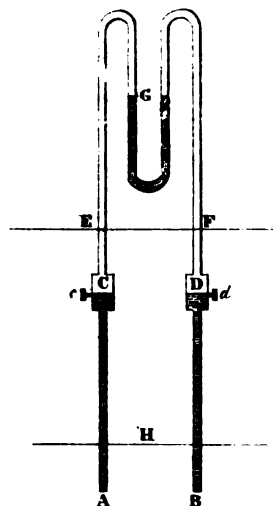
Чер. 1.



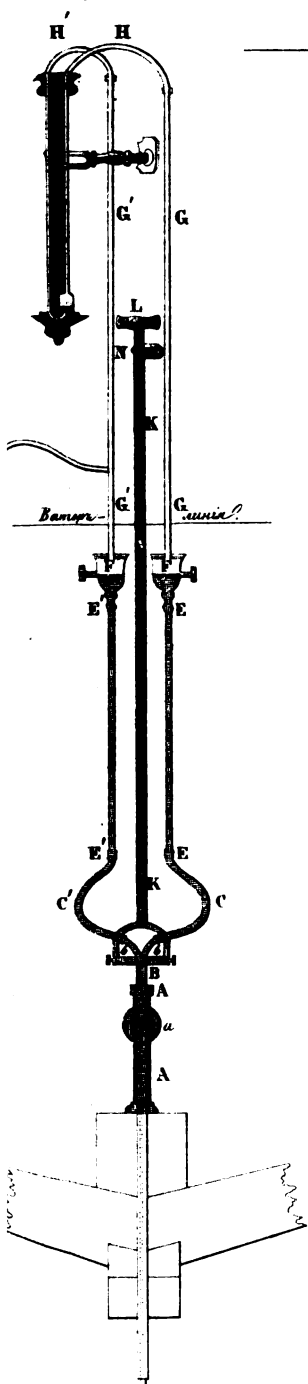
Чер. 2.



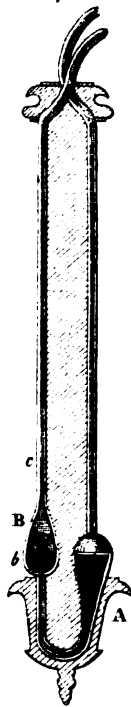
Чер. 3.



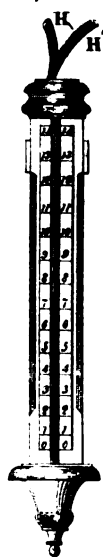
Чер. 5.



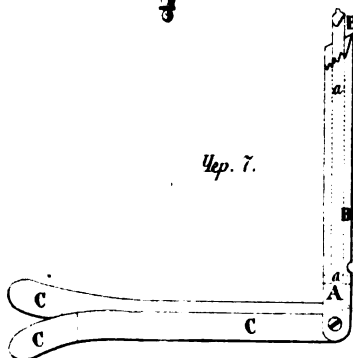
Чер. 4.



Чер. 6.



Чер. 7.



думать, что оно не переходитъ далѣе середины судна. Второй инструментъ былъ поставленъ около стѣнса фокъ-мачты, гдѣ, безъ сомнѣнія, должно было получить истинное сопротивленіе, и сравнивая этотъ второй лагъ съ другимъ въ одно время, при различныхъ скоростяхъ, нашли, что винтовой двигатель также имѣлъ вліяніе.

Недавно Бертонъ лагъ былъ поставленъ на маленькомъ пароходѣ *Би* (*Bee*), принадлежащемъ кораблю *Экселентъ*. Всѣ опыты при прохожденіи измѣренной мили оказались весьма удовлетворительны; также какъ и рядъ 12 опытовъ при послѣдовательномъ уменьшеніи давленія паровъ, снимая фунтъ съ котла при каждомъ опытѣ: во всѣхъ случаяхъ указатель точно показывалъ уменьшеніе скорости.

Сложный лагъ, имѣющій коническіе сосудцы, со ртутью и водою, которыя уравниваются между собою, оказался на пароходѣ *Би* чрезвычайно способнымъ показывать минутныя измѣненія скорости. Сотую часть узла легко можно было замѣтить.

(Изъ *Nautical Magazine* и *Mechanics Magazine*.)

=

ПОШЛИНА И НАВИГАЦІЯ

по

ЗУНДУ И БЕЛЬТАМЪ.

—

Такъ-какъ, на основаніи морскаго права народовъ, *территоріальныя и береговыя* * моря могутъ быть предметомъ націо-

(*) *Территоріальными морями* называются заливы и проливы, окруженные землями одного и того же государства. Часть моря на разстояніе пушечнаго выстрѣла отъ берега называется *береговыми моремъ*.

нальной собственности, то Зундъ и Бельты принадлежатъ исключительно Даніи.

Въ отношеніи къ праву прохода судовъ чрезъ Зундъ и Бельты, государства Европы и другихъ частей Свѣта раздѣляются на привилегированныя и непривилегированныя; къ первымъ принадлежатъ:

1) *Нидерланды*, на основаніи *Копенгагенскаго* договора, съ 1701 года. Договоръ этотъ подтвержденъ торговою конвенціею, заключенною въ 1817 г. 10 іюля, и дѣйствіе его распространяется на

2) *Бельгію*, принадлежавшую въ то время *Нидерландамъ*.

3) *Вольные города*: Любекъ, Гамбургъ, Ростокъ, Стральзундъ, Висмаръ и Люнебургъ, а въ послѣдствіи и Бременъ, на основаніи трактата съ Ганзейскимъ союзомъ въ 1560 году іюля 25-го. — Хотя, за исключеніемъ Любека и Гамбурга, всѣ эти города вошли нынѣ въ составъ другихъ государствъ, однакожь продолжаютъ пользоваться данными имъ привилегіями.

4) *Швеція*, на основаніи торговой конвенціи, заключенной въ Копенгагенъ въ 1660 году, 27-го мая.

5) *Франція*, на основаніи торговой конвенціи, заключенной въ Парижѣ 1842 года, 9-го февраля.

6) *Англія*, на основаніи Гельсингёрской конвенціи 1841 года, 13-го августа.

7) *Россія*. Всѣ вышеозначенныя государства съ давняго времени, (какъ выше показано), стремились попасть въ число привилегированныхъ націй, и при всякомъ благопріятномъ случаѣ утверждали за собою это право; мы указали здѣсь только на послѣдніе трактаты, сохраняющіе и донывъ свою обязательную силу. Россія-же, хотя съ самаго начала XVIII столѣтія владѣла обширными провинціями при Балтійскомъ морѣ, но, производя торговлю, бѣльею частію, на иностранныхъ судахъ (пассивную) — за исключеніемъ остзейскихъ городовъ, находившихся уже въ числѣ привилегированныхъ — въ договорахъ своихъ съ Даніею, въ царствованіе

Екатерины II, ничего не упоминаетъ о навигаціонныхъ отношеніяхъ*. Между — тѣмъ быстрое распространеніе русской торговли на Балтійскомъ морѣ ставило наши суда въ большія затрудненія при проходахъ чрезъ Зундъ. Наконецъ, вооруженный нейтралитетъ сблизилъ между собою оба государства, и трактатомъ 1782 года, октября 10-го, заключеннымъ въ С.-Петербургѣ, Россія принята въ число привилегированныхъ государствъ.

Конвенціею 1831 года, въ Копенгагенѣ, подтверждена и распространена привилегія на Курляндію и Финляндію, которыя въ 1782 году не входили въ составъ Имперіи.

8) *Пруссія*. Государство это долгое время не могло попасть въ число привилегированныхъ націй; даже въ мирномъ Берлинскомъ трактатѣ 1814 года, 25 августа, Данія обязала Пруссію къ платежу пошлинъ гораздо значительнѣйшихъ чѣмъ платили ее, за корабли и товары, государства привилегированныя. Наконецъ, 1818 года 17-го іюня, заключенъ торговый договоръ въ Копенгагенѣ, по которому Пруссіи предоставлены были тѣ же права, что и другимъ государствамъ.

9) *Соединенные Сѣверо-Американскіе Штаты*, на основаніи трактата 1826 года, 26-го апрѣля.

10) *Мексиканскіе Штаты*, на основаніи трактата 1827 года, 9-го іюля.

11) *Бразилія*, на основаніи трактата 1828 года, 26-го апрѣля.

12) *Республика Венецуелло*, на основаніи трактата 1838 года, 26 марта, и

13) *Великое Герцогство Ольденбургское*, на основаніи трактата 1841 года, 31 марта.

Главнѣйшій смыслъ этихъ привилегій состоитъ въ слѣдую-

* Впрочемъ, въ царствованіе Петра Великаго долго велись переговоры съ Датскимъ правительствомъ объ этомъ предметѣ, но ни чѣмъ не кончились.

щемъ : 1) Со всѣхъ товаровъ привилегированныхъ государствъ взимается *Зундская пошлина* по одному проценту съ покупной цѣны. Въ отношеніи къ Россіи , пошлина эта съ украинскаго табаку , строеваго лѣса и потаина , еще менѣе.

2) Суда , проходящія чрезъ Зундъ и Бельты , освобождены отъ всякаго осмотра датскою таможенною , которая довольствуется только разсмотрѣніемъ *накладныхъ* (корабельныхъ бумагъ) , исключая случаевъ доказаннаго подлога. 3) Разсмотрѣніе накладныхъ производится датскими таможенными по первенству прибытія судовъ къ порту. 4) Для предупрежденія возможныхъ злоупотребленій при взиманіи пошлинъ , датская таможня обязана выдавать *подробный* счетъ , сколько ей причитается уплаты и на какомъ основаніи ; но , если капитаны кораблей пожелаютъ отправиться въ путь въ наискорѣйшемъ времени , то могутъ довольствоваться полученіемъ *простой* квитанціи въ полной уплатѣ пошлинъ. 5) Если-бы судно , заплативъ узаконенныя пошлины , отплыло въ море , и чрезъ нѣкоторое время возвратилось , по какой-либо причинѣ , опять въ датскій портъ , то второй пошлины оно не платитъ. 6) Ежели съ судовъ одного государства , пошлина , по какому-либо случаю , будетъ сбавлена , то эта сбавка распространяется на суда и всѣхъ другихъ государствъ. Наконецъ , 7) Нидерландскимъ и Шведскимъ *военнымъ судамъ* , дозволяется безпрепятственный проходъ чрезъ Бельты и Зундъ равно-какъ и провозъ войска , но съ тѣмъ однакожъ , чтобы , *во избѣжаніе всякаго подозрѣнія* , при отправленіи 1,200 солдатъ , или болѣе 5-ти военныхъ судовъ , Датское правительство было извѣщаемо по-крайней-мѣрѣ за три недѣли впередъ.

Непривилегированныя государства — слѣдующія : Португалія , Испанія , Италіянскія земли и Турція.

Право прохода чрезъ Зундъ , равно-какъ и пошлина съ товаровъ и судовъ этихъ націй опредѣляются особенными , предварительными условіями , и пошлина съ нихъ во всякомъ случаѣ болѣе пошлины , платимой привилегированными державами. Впро-

чемъ, какъ увидимъ ниже, торговое движеніе этихъ государствъ здѣсь весьма незначительно. Напротивъ того, навигаціонная дѣятельность въ Зундѣ и Бельтахъ привилегированныхъ націй — съ каждымъ годомъ увеличивается, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ, составленныхъ по отчетамъ датскихъ таможенъ.

Навигаціонное движеніе въ Зундѣ.

Въ концѣ XVII столѣтія (въ царствованіе Фридриха IV въ Даніи), число проходившихъ черезъ Зундъ судовъ не превышало въ годъ 3,500

Около половины XVIII вѣка, число это доходило до 5,000

Въ исходѣ XVIII столѣтія, въ благопріятные для торговли годы, достигло 12,000

Въ 1827 году черезъ Зундъ прошло 12,959

— 1828 " " " " 13,278

— 1829 " " " " 13,488

— 1830 " " " " 13,212

— 1831 " " " " 12,946

— 1832 " " " " 12,202

— 1833 " " " " 10,985

— 1834 " " " " 10,505

— 1835 " " " " 10,255

— 1836 " " " " 11,916

Средній годовой выводъ за десять лѣтъ (съ 1827—36) 12,134

Въ 1837 " " " " 13,102

— 1838 " " " " 13,960

— 1839 " " " " 16,175

— 1840 " " " " 15,662

— 1841 " " " " 14,735

— 1842 " " " " 13,957

— 1843 " " " " 14,945

— 1844 " " " " 17,332

— 1845 " " " " 15,950

— 1846 " " " " 18,765

<i>Средній годово́й выводъ за десять лѣтъ (съ 1837—46)</i>	15,456
Въ 1847 " " " " " " " "	21,526
— 1848 " " " " " " " "	16,857
— 1849 " " " " " " " "	18,888

Число грузовыхъ кораблей, прошедшихъ чрезъ Зундъ изъ Нѣмецкаго моря въ 1848 году, доходило до 6,466, и превышало соотвѣтствующую цифру 1847 года, 440 судами. Не имѣя исключительнаго характера 1847 года, ознаменованнаго преимущественно перевозкою хлѣба, 1848 и 1849 годы представляютъ значительный навигаціонный прогрессъ, въ сравненіи съ средними годовыми выводами двухъ послѣднихъ десятилѣтій.

Подробныхъ годовыхъ отчетовъ о навигаціи по Бельтамъ за нѣсколько лѣтъ до 1845 года и послѣ 1846 года, мы не имѣемъ; но ниже увидимъ, что движеніе судовъ по этимъ двумъ проливамъ весьма незначительно.

Въ отношеніи къ націямъ, число проходящихъ чрезъ Зундъ и Бельты судовъ распределяется слѣдующимъ образомъ:

Прошло чрезъ Зундъ.

<i>Судовъ:</i>	1845	1846.
Датскихъ	1,254	— 1,362
Норвежскихъ	2,122	— 2,491
Шведскихъ	1,607	— 1,827
Англійскихъ	3,645	— 4,422
Русскихъ	815	— 906
Прусскихъ	3,105	— 3,586
Мекленбургскихъ	986	— 1,185
Любекскихъ	169	— 101
Гамбургскихъ	22	— 36
Бременскихъ	32	— 62
Ганноверскихъ	778	— 965
Французскихъ	319	— 217
Голландскихъ	874	— 1,286
Бельгійскихъ	8	— 6
Ольденбургскихъ	128	— 197

1850.)

— 517 —

Итальянскихъ	58 —	42
Испанскихъ	8 —	6
Американскихъ	80 —	68
Всего	<hr/> 15,950—18,765	

Прошло чрезъ Большой-Бельтъ.

<i>Судовъ:</i>	1845.	1846.
Датскихъ	1,303 —	1,843
Шведскихъ	27 —	47
Норвежскихъ	15 —	12
Английскихъ	10 —	29
Французскихъ	1 —	10
Голландскихъ	36 —	33
Ганноверскихъ	28 —	21
Пруссскихъ	5 —	4
Американскихъ	2 —	»
Мекленбургскихъ	» —	2
Гамбургскихъ	2 —	4
Бременскихъ	» —	1
Различныхъ	204 —	19
Всего	<hr/> 1,833 — 2,022	

Прошло чрезъ Малый Бельтъ.

<i>Судовъ:</i>	1845	1846
Собственно Датскихъ	471 —	600
Шлезвигъ-Голштейнскихъ	571 —	803
Датскихъ вообще	<hr/> 1,042 — 1,403	
Шведскихъ	28 —	34
Норвежскихъ	13 —	16
Ганноверскихъ	18 —	6
Голландскихъ	13 —	17
Гамбургскихъ	2 —	»
Любекскихъ	» —	1
Французскихъ	» —	10
	<hr/> 34	

Мекленбургскихъ	» —	2
Различныхъ	2 —	5

Всего . . . 1,118 — 1,494

И такъ вообще въ навигаціи по обоимъ Бельтамъ участвовали въ 1845 году, среднимъ числомъ, 2,951 судно, а въ 1846 году 3,516 судовъ. Въ послѣдней цифрѣ находится 3,246 датскихъ судовъ, слѣдовательно участіе Даніи въ навигаціи по Бельтамъ выражается 93%.

Всѣ государства въ отношеніи къ общей навигаціи по Зунду и Бельтамъ распределяются въ слѣдующемъ порядкѣ, по количеству ихъ судовъ, проходящихъ чрезъ эти проливы: Англія, Швеція и Норвегія, Пруссія, Нидерланды, Данія, Мекленбургія, Ганноверъ, Россія, Соединенные Сѣверо-Американскіе Штаты, Франція, Любекъ, и т. д. Изъ русскихъ судовъ, занимающихъ здѣсь восьмое мѣсто, и проходящихъ чрезъ проливы, среднимъ числомъ, до 500 въ годъ, болѣе $\frac{2}{3}$ принадлежатъ Финляндіи, а въ остальной трети одна только половина собственно-русскихъ, другая же иностранной постройки. Большая часть иностранныхъ судовъ, проходящихъ чрезъ Зундъ и Бельты идутъ въ русскіе порты, исключая финляндскихъ, которые производятъ торговлю болѣею частію на собственныхъ корабляхъ. До половины XVIII столѣтія, наибольшее число проходившихъ черезъ Зундъ и Бельты судовъ принадлежало Голландіи.

Хотя съ XVIII столѣтія Зундская пошлина уменьшилась до 1%, и почти всѣ государства вошли, какъ мы видѣли, въ число привилегированныхъ, но несмотря на то, сборъ этой пошлины значительно возрастаетъ по причинѣ большаго количества проходящихъ судовъ. Доходъ отъ этой пошлины около 1640 года (въ царствованіе Христіана IV), составлялъ не болѣе 410,000 руб. сер. (300,000 дат. талер.) въ годъ. Послѣ *Бремзебрескаго* трактата, заключеннаго съ Швеціею въ 1645 году объ уменьшеніи пошлины съ шведскихъ судовъ, которыя,

пользуясь свободою от осмотра, провозили беспошлинно товары другихъ народовъ съ подложными накладными и производили всякія злоупотребленія, сборъ этотъ уменьшился до 100,000 руб. сер. Въ концѣ XVIII столѣтія Зундская пошлина возвысилась до 830,000 р. сер. Съ 1827 по 1837 годъ, годовой сборъ пошлины простирался среднимъ числомъ до 1,360,000 р. сер. Съ 1837 по 1847 годъ средній годовой сборъ этотъ возросъ до 1,560,000 руб. серебромъ *. Пошлины 1847, 48 и 49 годовъ еще неизвѣстны.

Такимъ образомъ Зундъ и Бельты представляютъ одинъ изъ главнѣйшихъ источниковъ государственныхъ доходовъ Даніи, и датскій посолъ справедливо отвѣчалъ некогда Императору Карлу V: *«Мое отечество имѣетъ на Зундъ свои рудники.»*

В. МЕЛЬНИЦКІЙ.

==

ВОСПОМИНАНІЯ

О ЖИЗНИ И СЛУЖБѢ АДМИРАЛА, ГРАФА ЛОГИНА ПЕТРОВИЧА ГЕЙДЕНА.

--

Октября 5-го 1850 года, скончался въ Ревелѣ, послѣ продолжительной и тяжелой болѣзни, одинъ изъ достойныхъ мужей Россіи, герой Наварина, старшій адмиралъ нашего флота, Ревельскій Военный Губернаторъ и Главный Командиръ Ревельскаго. Пор-та, графъ Логинъ Петровичъ Гейденъ.

* Сюда включена и пошлина, взимаемая съ кораблей, проходящихъ чрезъ оба Бельта, въ *Ниборгъ* и *Фрадерсундъ*, не превышающая впрочемъ 13,000 руб. сер. въ годъ.

Отецъ его былъ оберъ-гофмаршаломъ наслѣднаго штатгалтера Соединенныхъ Нидерландовъ. Графъ Логинъ Петровичъ родился въ Гагъ 25 августа 1772 года, на другой день рожденія Вильгельма I Оранскаго, бывшаго, въ-послѣдствіи, Королемъ Нидерландскимъ. Образованіе свое получилъ графъ Гейденъ вмѣстѣ съ этимъ принцемъ и младшимъ братомъ его, Фридрихомъ, подъ руководствомъ Голландскаго писателя Толмуса и генерала Штамфорта — наставниковъ дѣтей наслѣднаго штатгалтера.

Морскую службу графъ Гейденъ началъ съ самыхъ раннихъ дѣтскихъ лѣтъ. На 11-мъ году отъ роду, подъ руководствомъ адмирала Кингсбергена, онъ бороздилъ уже волны океана, заранѣе знакомясь съ тою прихотливою, невѣрною стихіею, которая рѣдко избираетъ себя любимцевъ, но которая къ нему особенно постоянно благоволила, и наконецъ сдѣлала извѣстнымъ и навсегда памятнымъ имя его.

Первые пять лѣтъ дѣйствительной службы провелъ онъ на водахъ Остъ-Индскихъ, въ чинѣ лейтенанта. По возвращеніи въ отечество, встрѣтилъ въ немъ важныя перемѣны. Политическіе раздоры и смуты терзали тогда Голландію. Оба принца, со-товарищи его дѣтства, начальствуя Голландскими войсками, должны были бороться противъ враговъ внутреннихъ и вѣнскихъ. Закопавшіеся противники Оранскаго Дома, подъ личиною патріотизма, усиливая свою партію буйными демократами, увлеченными революціоннымъ духомъ Франціи, возстали съ дерзостью противъ законныхъ властей, и въ особенности противъ вводимаго тогда юными принцами порядка и дисциплины въ войскахъ, по примѣру Пруссіи. Эти-то ложные патріоты, бѣжавшіе сначала въ значительномъ числѣ во Францію, предали, въ-послѣдствіи, отечество свое революціонному конвенту. Неудачу Демурье—котораго разбилъ наслѣдный принцъ Вильгельмъ при Неервинде и возвратилъ, на время, Голландіи Брабантъ—вскорѣ вознаградили, съ излишкомъ, Пинегрю и Журданъ.

Партія неблагоразумныхъ *патріотовъ* всеми мѣрами способ-

ствовала успехамъ Французовъ. Съ помощію ея, Пинегрю, въ 1795 году, вступилъ въ Утрехтъ, а наслѣдный штатгалтеръ, оставленный союзниками, лишенный послѣдней возможности остановить успѣхи Французовъ и спасти погибающее отечество — вынужденъ былъ, съ семействомъ своимъ и обоими достойными принцами, искать спасенія и пріюта въ чужой землѣ. Такъ отблагодарили *патріоты* наслѣдниковъ великаго мужа славнаго графа Нассаускаго, принца Вильгельма Оранскаго, перваго основателя независимости Нидерландовъ, пожертвовавшаго жизнью за самостоятельность отечества, которое патріоты, въ ослѣпленіи, подвергли страшной зависимости отъ революціонной Франціи.

Въ эту рѣшительную минуту въ жизни наслѣднаго штатгалтера является на помощь къ своимъ благодѣтелямъ молодой графъ Гейдентъ. Въ сообществѣ съ адмираломъ Вайлландомъ, (или Вальяномъ) на 19-ти утлыхъ рыбацкихъ лодкахъ, перевезли они въ Англію потомковъ славнаго Вильгельма, принца Оранскаго. Исполнивъ такимъ-образомъ съ самоотверженіемъ и успѣхомъ высокій долгъ вѣрноподаннаго, графъ съ душевною скорбію простился съ юными принцами-изгнанниками. Съ младшимъ изъ нихъ, принцемъ Фридрихомъ, вступившимъ, въ-послѣдствіи, въ Австрійскую службу и умершимъ въ 1799 году, графу не суждено было видѣться, но съ старшимъ, наслѣднымъ принцемъ Вильгельмомъ, онъ имѣлъ счастье встрѣтиться, въ бытность свою въ Голландіи, въ отпуску, въ 1832 году. И какъ измѣнилась въ это время судьба ихъ обоихъ! Изгнанникъ 1795 года принималъ совоспитанника своего во дворцѣ королевскомъ, окруженный славою и почестями Монарха, а графъ Л. П. явился тогда со свѣжими еще лаврами Наваринской побѣды. Въ память прежнихъ заслугъ графа и настоящей воинской славы его, Король Вильгельмъ 1-й пожаловалъ ему, при описанной встрѣчѣ 1832 года, Нидерландскій орденъ Вильгельма 2-й степени, учрежденный самимъ Королемъ, за военныя достоинства. Нидерландскій же орденъ Льва 1-й степени, пожалованный

графу, въ послѣдній уже годъ его жизни, внукомъ Короля Вильгельма 1-го, нынѣ царствующимъ Королемъ Вильгельмомъ III-мъ, ясно свидѣтельствуя, какимъ заслуженнымъ вниманіемъ и уваженіемъ пользовался графъ Л. П. Гейденъ въ признательной памяти всѣхъ членовъ Оранскаго дома.

Но обратимся къ произшествіямъ 1795 года, когда графъ возвратился изъ Англіи въ Голландію, гдѣ, какъ истинный послѣдователь монархическихъ началъ и близкій приверженецъ семейства наследнаго штатгалтера, возбудилъ сильное противъ себя подозрѣніе мнимыхъ патріотовъ, такъ-что былъ арестованъ ими и посаженъ въ темницу. Три мѣсяца продолжалось его заключеніе. Наконецъ, при содѣйствіи самаго Пинегрю, онъ получилъ свободу. Твердый въ правилахъ жизни и образъ мыслей, столь резко противоположныхъ понятіямъ людей, управлявшихъ тогда судьбами Голландіи, графъ Гейденъ убѣдился, что положеніе несчастнаго его отечества не представляло ему въ будущемъ ничего свѣтлаго. Онъ рѣшился его оставить, и, избѣгая преслѣдованій *патріотовъ*, переодѣтый въ крестьянское платье, безопасно перешелъ границу Голландіи и, черезъ Гамбургъ, благополучно прибылъ въ Петербургъ. Тутъ встрѣтилъ онъ радушный пріемъ и покровительство графа Головкина, бывшаго посломъ нашимъ въ Голландіи и знавшаго тамъ родныхъ графа. Черезъ посредство Головкина и графа Маркова, онъ былъ представленъ Императрицѣ Екатерины II-й, обласканъ Ею и принятъ въ русскую службу, 10-го ноября 1795 года, съ чиномъ капитанъ-лейтенанта, и съ назначеніемъ тогда-же въ Черноморскій гребной флотъ, содержавшійся въ Одессѣ. Тамъ служилъ онъ только одну первую кампанію, 1796 года, подъ командою, а съ 1797 года постоянно самъ командовалъ военными судами. Изъ нихъ на бригантинѣ «Алексѣй», осенью 1799 года, отправился онъ, въ отрядѣ капитана 1 ранга Пустошкина, съ десантными войсками, бывшими подъ начальствомъ генералъ-маіора Бороздина, въ Корфу, куда прибылъ 18 ноября. Про-

ведя тутъ зиму, въ мартъ 1800 года перевозилъ войска на берега Неаполитанскаго Королевства, гдѣ высадивъ ихъ въ Отранто, пришелъ обратно въ Корфу. Отсюда, по повелѣнію адмирала Ушакова, возвратился, въ іюнь мѣсяцъ, въ Одессу, а въ іюль разружилъ бригантину свою въ Николаевъ. За высадку войскъ въ Отранто получилъ Монаршую благодарность.

Не прошло мѣсяца по окончаніи годовой кампаніи этой, какъ августа 1-го графъ Гейденъ принялъ въ свое командованіе фрегатъ «Іоаннъ Златоустъ» и ходилъ на немъ до глубокой осени, для транспортировки между разными портами. Въ 1801 году, имѣя на фрегатъ своемъ 49 гардемаринъ и кадетъ, плавалъ для практики ихъ, по всѣмъ портамъ Чернаго моря и мѣстами занимался его описью. За эту кампанію графъ получилъ благодарность Адмиралтействъ-Коллегіи, со внесеніемъ въ формулярный списокъ.

Въ 1802 году былъ посыланъ съ особеннымъ порученіемъ на пакетботъ, въ Константинополь, гдѣ оставался почти полгода, состоя въ распоряженіи нашего тамъ посланника. Въ началъ слѣдующаго года назначенъ командиромъ корабля «Павелъ», но вскорѣ, при производствѣ въ капитаны 2 ранга, переведенъ въ Балтійскій флотъ. Изъ семи-лѣтней службы графа Гейдена въ Черноморскомъ флотѣ, онъ ровно 44 морскихъ мѣсяца пробылъ въ кампаніяхъ, т. е. почти половину всей тамошней службы*.

По пріѣздѣ въ С. Петербургъ, въ іюнь мѣсяцъ 1803 года, графъ назначенъ былъ членомъ призовой комиссіи, учрежденной при Государственной Адмиралтействъ-Коллегіи. Въ началъ слѣдующаго года опредѣленъ былъ въ Морской Кадетскій Корпусъ майоромъ, и въ томъ же году командовалъ кораблемъ «Зачатіе Св. Анны,» на которомъ состоя въ эска-

* Любопытныя замѣчанія графа Гейдена о Черномъ морѣ напечатаны въ 1-й части записокъ Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента.

дръ вице-адмирала П. В. Чичагова, ходилъ до Кеге-бухты. На маневрахъ, произведенныхъ 7 іюля, въ присутствіи Государя Императора Александра I-го, за искусное управленіе кораблемъ, Всемилостивѣйше награжденъ брилліантовымъ перстнемъ, и вмѣстѣ съ прочими командирами, удостоенъ Монаршей благодарности.

Съ 1805 по 1808 годъ графъ Л. П. состоялъ начальникомъ Экипажескаго Отдѣленія, Хозяйственной Экспедиціи, Государственной Адмиралтействъ-Коллегіи.

Но наступившая въ 1808 году кампанія противъ Шведовъ, снова вызвала его на поприще дѣятельной военно-морской службы. Мая 26-го, въ день производства своего въ капитаны 1-го ранга, графъ Гейденъ отправился изъ Кронштадта въ Свеаборгъ, начальникомъ отряда судовъ изъ двухъ фрегатовъ: *Аргуса* и *Быстраго*, двухъ корветовъ: *Помоны* и *Шарлоты*, и двухъ катеровъ: *Сокола* и *Опыта*. По прибытіи въ Свеаборгъ, поручено ему было начальство надъ 3-мъ отрядомъ гребной флотиліи, и, вскорѣ, въ его же команду поступилъ и 4-й отрядъ: съ ними онъ былъ посланъ въ Або, для соединенія съ двумя первыми отрядами нашей флотиліи. При слѣдованіи туда шхерами, графъ узналъ въ Гангзуддѣ, что непріятельская флотилія, въ числѣ 25 судовъ (изъ нихъ 4 корабля и 2 фрегата), стоитъ на пути его, въ Юнгфрузундѣ. Отрядъ графа (собственно 3-й, ибо 4-й тогда къ нему еще не присоединился) былъ гораздо малосильнѣе Шведскаго, хотя нѣсколько превосходилъ его числомъ судовъ. Тогда графу, для достиженія Або, оставалось одно средство: оставить непріятеля на позиціи у Юнгфрузунда и уклонясь къ сѣверу, обойти кругомъ острова Кимито, сквозь проливъ, отдѣляющій его отъ материкаго берега. Проливъ *Кимито-Стремъ*, всего шириною до 3-хъ сажень, заваленъ былъ камнями еще при Петрѣ Великомъ. Въ два дня усиленной, тяжелой работы очистили проходъ, и, 6-го іюля, графъ провелъ чрезъ него свои лодки и только большія суда отряда не могли пройти вмѣстѣ. Такое раздѣленіе силъ было крайне невыгодно

для графа, тѣмъ, болѣе, что непріятель поспѣшилъ его встрѣтить между материкомъ и Кимито, близъ островка Тавастеншеръ ; но графъ, укрѣпивъ фланги свои нѣсколькими орудіями, поставленными на смежные берега, храбро принялъ смѣлую атаку непріятеля, произведенную на разсвѣтъ, 9 іюля. Упорное съ обѣихъ сторонъ сраженіе продолжалось четыре часа и кончилось тѣмъ, что наши пустились на лѣвый флангъ шведской линіи съ намѣреніемъ абординовать ее. Тогда непріятель, избывая абордажа, поспѣшно отступилъ, но не былъ преслѣдуемъ, по недостатку снарядовъ и пороха на нашей флотиліи. Въ дѣлѣ этомъ графъ Гейденъ получилъ сильную контузію, такъ-что принужденъ былъ сдать команду старшему по себѣ капитанъ-лейтенанту Барону Додту. Очистивъ такимъ образомъ путь, отряды нашей флотиліи соединились въ Або. Достоиную наградою побѣдителю при Кимито, не имѣвшему никакихъ знаковъ отличія, былъ орденъ Св. Владиміра 3-го класса. Въ сентябрѣ мѣсяцъ, когда всею флотиліею командовалъ контръ-адмиралъ Мясоѣдовъ, графъ Гейденъ два раза участвовалъ въ дѣлѣ съ непріателемъ, 6-го и 19-го чиселъ, у острова Пальва; за дѣйствія эти награжденъ былъ орденомъ Св. Анны 2-й степени.

Такъ блистательно окончилъ графъ кампанію 1808 года. Подвиги его въ ней доставили ему, въ слѣдующемъ году, начальство надъ флотиліею, назначенною для охраненія береговъ Финляндіи. Главное мѣстопробываніе флотиліи было въ Або, откуда, въ продолженіе навигацій 1809, 1810 и 1811 годовъ, непрерывно крейсеровалъ онъ по Абовскимъ и Оландскимъ шхерамъ, всегда готовый отразить непріятеля при бывшемъ тогда разрывѣ съ Англіею. Бдительность его предупредила, быть-можетъ, покушенія Англичанъ на эти берега, тогда-какъ суда ихъ были въ Финскомъ заливѣ, появляясь у Гогланда, Аспэ и даже у Роченсальма.

Въ порядкѣ хронологическомъ здѣсь мѣсто сказать теперь, что въ 1810 году, когда получено было извѣстіе о томъ, что

Голландія сдѣлалась провинціею Французской Имперіи, то графъ, лишившись отечества, и смотря досель на Россію какъ на гостепримное убѣжище,—просилъ теперь дозволенія вступить въ ея подданство—на что и получилъ Высочайшее соизволеніе, съ сохраненіемъ графскаго достоинства Римской Имперіи, которое издавна принадлежало фамиліи Гейденовъ.

Въ 1812 году, по перемѣнившимся отношеніямъ къ Англіи, крейсера около Финляндіи были уже не нужны, и графъ Гейденъ оставался въ Або командиромъ порта, снаряжая только суда флотилии, ходившія для дѣйствія противъ Французовъ въ Ригу. За всѣ эти труды графъ ежегодно получалъ Монаршія благодарности и небольшія денежныя награды. Съ ранней весны 1813 года, поручено было ему вооружить флотилію, расположенную въ Свеаборгѣ, и принять надъ нею начальство. Въ началѣ мая онъ былъ уже готовъ, и скоро пришелъ въ Ригу. Въ іюль, августъ и сентябрь мѣсяцахъ, участвовалъ съ этою флотиліею, состоявшею изъ 63-хъ канонирскихъ лодокъ и 13 другихъ судовъ, при блокадѣ Данцига, подъ главнымъ начальствомъ контръ-адмирала А. С. Грейга. Тутъ графъ находился въ троекратномъ сраженіи съ Французами: августа 21 и 23 и сентября 4, за что получилъ золотую шпигу, съ надписью «за храбрость»; а за послѣднее дѣло произведенъ былъ въ капитанъ-командоры. Графъ съ флотиліею зимовалъ въ Кенигсбергѣ, и въ іюль слѣдующаго, 1814 года, привелъ ее обратно въ Свеаборгъ, а въ началѣ сентября мѣсяца самъ возвратился къ своему посту, въ Або. Тутъ начальствовалъ онъ съ небольшимъ годъ, и 1-го ноября 1815 года, по Высочайшему повелѣнію, вступилъ въ исправленіе должности главнаго командира въ Свеаборгѣ. Въ слѣдующемъ году былъ назначенъ бригаднымъ начальникомъ флотскихъ экипажей въ Финляндіи, и утвержденъ въ должности Свеаборгскаго главнаго командира и военнаго губернатора. Въ 1817 году произведенъ за отличіе въ контръ-адмиралы. Въ 1819 году, при посѣщеніи Свеаборга покойнымъ Госуда-

ремъ, за найденный порядокъ и устройство порта, украшенъ орденомъ Св. Анны 1-й степени. Въ 1820 году пожалованы ему три тысячи десятинъ земли, а въ слѣдующемъ, орденъ Св. Георгія 4-го класса за 25 лѣтъ, и Монаршее благоволеніе, по представленію Морскаго Министра, за отличный порядокъ, найденный въ Свеаборгскомъ портѣ.

Тутъ прерывается нить почти ежегодныхъ наградъ графа Гейдена. Въ его почетномъ званіи, при всѣхъ радостяхъ семейнаго счастья и уже на 51-мъ году жизни, ему суждено было перенести испытаніе весьма тяжкое. Въ 1823 году онъ былъ отозванъ отъ своего поста въ С.-Петербургъ, для произведенія слѣдствія, по сдѣланному на него ложному доносу. Почти три года, проведенныя затѣмъ въ тягостномъ положеніи подсудимаго и въ невольномъ бездѣйствіи, составляютъ единственную печальную эпоху въ прекрасной его жизни. Это былъ ударъ благородной душѣ его, незнакомой съ происками тайной злобы и вражды, но онъ перенесъ его какъ истинный христіанинъ — съ смиреніемъ и твердостью, уповая на правосудіе законовъ и благость Провидѣнія. Справедливость восторжествовала, и въ 1826 году графъ былъ освобожденъ отъ суда. Судьба готовила ему завидное и громкое званіе героя, и графъ пріобрѣлъ его вполне. Тогда же, т. е. въ 1826 году, назначенъ онъ былъ начальникомъ 3-й дивизіи Балтійскаго флота, и съ нею находился лѣтомъ того года въ эскадрѣ адмирала Крона, плававшей къ берегамъ Шотландіи. Въ слѣдующемъ-же году, состоялъ въ эскадрѣ генераль-адъютанта адмирала Сенявина. Съ нимъ пришелъ опъ въ Портсмутъ, откуда, по Высочайшему повелѣнію, былъ отряженъ съ эскадрою, изъ 4 кораблей, 4 фрегатовъ и одного корвета, въ Средиземное море. Кампанія эта слишкомъ извѣстна всѣмъ просвѣщеннымъ нашимъ соотечественникамъ, въ особенности же морскимъ офицерамъ, чтобы объ ней распространяться; довольно сказать, что она поддержала славу Русскаго оружія на Средиземномъ морѣ, съ тѣмъ же достоинствомъ, какъ и

въ двѣ предшествовавшія ей славныя кампаніи наши : Чесменскую, Графа Орлова, и Сениавинскую.

Възномъ этой кампаніи было сраженіе при Наваринѣ, $\frac{8}{26}$ октября 1827 года, въ которомъ истребленъ Турецко-Египетскій флотъ, соединенными силами трехъ союзныхъ эскадръ : Англійской, Французской и Русской, подъ предводительствомъ старшаго изъ адмираловъ этихъ эскадръ — Британскаго вице-адмирала Кодрингтона. Славное участіе Русской эскадры подъ Навариномъ, прославило ея начальника. Графъ имѣлъ флагъ свой на корабль *Азовъ*, который находился въ сильномъ огнѣ и однажды противу пяти непріятельскихъ судовъ. Во все время сраженія, продолжавшагося около четырехъ часовъ, графъ расхаживалъ по юту, отдавая приказанія и распоряженія на этомъ пире смерти, также спокойно и хладнокровно, какъ на маневрахъ. Съ присутствіемъ духа сохранилъ онъ въ бою и обычную веселость своего характера. Такъ, напримѣръ, спросилъ онъ у молодыхъ офицеровъ : «а какъ вы думаете, скоро-ли кончится этотъ праздникъ?.....» И потомъ прибавилъ : «А я знаю, что онъ скоро кончится и непременно со славою для насъ». Также, когда одинъ изъ офицеровъ, бывшій подлѣ адмирала съ рупоромъ въ рукахъ, обратилъ вниманіе его на то, что матросы наши бросали концы утопавшимъ Туркамъ, то графъ, тронутый человѣколюбіемъ, бросился обвинять офицера и воскликнулъ : Да! Да! *By God!* (любимая его поговорка). это славно! прекрасно! молодцы наши матросы; они столько же добры, сколько и храбры!»

Наваринская побѣда доставила графу чинъ вице-адмирала, орденъ Св. Георгія 3-го класса и аренду въ три тыс. руб. сер. на 12 лѣтъ, и, всѣ его представленія были уважены — награда неоцѣненная для начальника добродушнаго, какимъ былъ графъ. Союзные Монархи : Французскій Карлъ X и Англійскій Георгъ IV, поспышили съ своей стороны почтить заслуги графа Гейдена, пожалованіемъ ему : Французскаго ор-

дена Св. Людовика 1-й степени и Англійскаго Бани 2-й степени большого креста.

Въ декабрь мѣсяць 1827 года графъ получилъ указъ о дарованіи ему власти, какъ отдѣльному корпусному командиру. Во всю наступившую затѣмъ войну съ Турками, онъ оставался главнокомандующимъ русскаго флота въ Средиземномъ морѣ, гдѣ въ исходѣ 1828 года (по присоединеніи къ нему прибывшей изъ Россіи эскадры контръ-адмирала Рикорда) состояло подъ начальствомъ графа: 8 кораблей, 7 фрегатовъ, 2 корвета, 5 бриговъ и 2 транспорта. Отрядъ изъ этихъ судовъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Рикорда, содержалъ въ блокадѣ Дарданеллы, въ продолженіе всего зимняго времени на 1829 годъ. Лѣтомъ же того года, пришелъ къ Дарданелламъ и вице-адмиралъ гр. Гейденъ, имѣя подъ флагомъ своимъ 7 кораблей, 5 фрегатовъ, корветъ и 3 брига. Тогда стояла тутъ равносильная нашей эскадра англійская и суда Французскія, голландскія и австрійскія, всего до 40 выпеловъ. Но миръ Адрианопольскій прекратилъ военныя дѣйствія и эскадра наша пошла въ Смирну, а оттуда въ Поро.

По заключеніи мира, графъ удостоился получить рескриптъ съ изъявленіемъ ему Монаршей признательности за заслуги отечеству оказанныя флотомъ подъ главнымъ начальствомъ графа, и подвиги его въ битвѣ Наваринской и въ Архипелагѣ, въ послѣднюю Турецкую войну. Въмѣстѣ со всеми офицерами, участвовавшими въ этой войнѣ, графъ получилъ установленную за нее медаль и годовой окладъ жалованья, по внутреннему (т. е. не заграничному) положенію.

Въ 1830 году, по отправленіи въ Россію значительнаго числа судовъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала М. П. Лазарева, графъ съ немногими судами оставался у береговъ Морен, но вскорѣ и онъ получилъ разрѣшеніе возвратиться въ Россію, согласно съ его собственнымъ желаніемъ. Въ октябрь мѣсяць того же 1830 года, онъ прибылъ въ Кронштадтъ на корабль *Владиміръ*, имѣя при себѣ корветъ *Львицу*, бывшій подъ ко-

мандою старшаго его сына, тогда лейтенанта, теперь дежурнаго генерала Г. М. Ш. Е. И. В. и генераль-адъютанта, графа Логина Логиновича.

Во все время пребыванія своего на греческихъ водахъ, графъ Л. П. при всякомъ случаѣ дѣйствовалъ и словомъ, и дѣломъ, на пользу возрождавшейся Греціи, хотя Грековъ собственно, какъ частный человѣкъ, онъ не любилъ и не уважалъ, часто повторяя слова графа Каподистріи, что «прежде переобразованія Греческой страны, нужно пересоздать и передѣлать самихъ Грековъ.» Каподистрія, избранный народнымъ собраніемъ въ президенты Греціи и служившій до того времени, съ особеннымъ отличіемъ, нашему отечеству, вскорѣ сблизился съ гр. Гейденемъ чувствами взаимнаго уваженія и дружбы. Гр. Гейденъ помогалъ ему совѣтами и всеми завистливыми отъ него средствами. Такъ, при покупкѣ президентомъ нѣсколькихъ судовъ, послужившихъ основаніемъ греческому флоту, гр. Гейденъ способствовалъ вооруженію ихъ. Только при усердномъ и бдительномъ его содѣйствіи, могъ успѣть гр. Каподистрія положить конецъ морскимъ разбоямъ и грабёжамъ, дотоле столь частымъ и обыкновеннымъ на водахъ Архипелага.

Съ Греками, бывшими въ близкихъ сношеніяхъ съ гр. Гейденемъ, какъ съ людьми вообще хитрыми и часто вѣроломными, умѣлъ онъ обращаться съ особеннымъ искусствомъ. Въ партіи одинаково любили и уважали его; часто даже непримиримые враги, въ присутствіи его, бросались въ объятія другъ друга, убѣжденные и подвигнутые къ тому, единственно благо-разумными стараніями графа. Со всеми замѣчательными людьми этой эпохи, даже и съ Турками, состоялъ онъ въ личныхъ сношеніяхъ; онъ зналъ Решид-Пашу и Ибрагима.

Къ славнымъ товарищамъ своимъ по Наварину, союзнымъ адмираламъ: англійскому и французскому, гр. Гейденъ, питалъ всегда высокое уваженіе и чувства искренней пріязни. Письма къ нему Кодрингтона и Риньи, ясно свидѣтельствуютъ о взаимности ихъ чувствъ. Въ особенноти, графъ часто гово-

рилъ и воспоминалъ о Кодрингтонѣ, всегда съ признательностію и съ уваженіемъ, отдавая ему полную справедливость, какъ отважному и опытному моряку, такъ и человѣку замѣчательному по уму, способностямъ и твердымъ правиламъ жизни.

Почти до послѣднихъ часовъ жизни, Л. П. сохранялъ въ свѣжей памяти всѣ событія, которымъ онъ былъ нѣкогда личнымъ свидѣтелемъ. Онъ зналъ и понималъ Гнovýchъ Грековъ и исторію ихъ; объяснялъ ее съ увлекательностію, въ исполненныхъ особой занимательности частныхъ разговорахъ своихъ. Отважные, хотя иногда и неблагоразумные подвиги Колокотрони, Боцари, Маврокордато, Міаулиса, Канари и другихъ героевъ новой Греціи, находили въ душѣ его, не знакомой со страхомъ, прекрасные отголоски и отвѣты. Наконецъ онъ былъ столько счастливъ, что, незадолго до возвращенія своего въ отечество, еще на водахъ Архипелага, въ виду славныхъ памятниковъ древней Греціи, могъ поздравить защищаемую имъ страну съ независимостію, съ Монархіею, признанною Европою 3-го февраля 1830 года.

По возвращеніи въ Россію, гр. Гейденъ вступилъ въ командованіе 1-ю флотскою дивизіею; 1831 и 1832 годы провелъ онъ на берегу, въ Кронштадтѣ, а въ 1833 году былъ съ дивизіею въ практическомъ крейсерствѣ на Балтійскомъ морѣ, и въ эту кампанію выходилъ онъ, 28 мая, изъ Ревеля, въ присутствіи Государа Императора, соизволившаго плыть на 44 пуш. фрегатѣ *Беллона* въ Свеаборгъ. Это была послѣдняя морская кампанія почтеннаго моряка, на 62-мъ году его жизни. Декабря 6-го, 1833 года, графъ, за отличіе, пожалованъ былъ въ адмиралы и ровно черезъ годъ назначенъ Ревельскимъ Военнымъ Губернаторомъ, а въ мартъ 1838 года и Главнымъ Командиромъ Ревельскаго порта, съ сохраненіемъ званія Военнаго Губернатора. Между-тѣмъ, въ 1831 году, за труды, понесенные по командованію эскадрою въ Средиземномъ морѣ и дѣятельное содѣйствіе, при прекращеніи свирѣпствовавшей въ Кронштадтѣ холеры, Всемилостивѣйше пожалованъ кавалеромъ ор-

дена Св. Владиміра 2 степени. Въ 1834 году, въ воспоминаніе важныхъ заслугъ, оказанныхъ Греціи, награжденъ отъ Греческаго Короля орденомъ Спасителя 1-й степени. Продолжая усердную службу свою въ тѣхъ же почетныхъ должностяхъ, графъ Л. П. постепенно украшаемъ былъ орденами: Бѣлаго Орла (1836), Александра Невскаго (1839) и алмазными знаками сего послѣдняго (1848). Кромѣ того получилъ онъ знакъ отличія безпорочной службы за XX лѣтъ (1847) и продолжена была ему аренда. Монархи иностранные также не переставали оказывать графу лестное вниманіе къ его заслугамъ. Выше видали мы, что онъ имѣлъ пять иностранныхъ орденовъ, и въ 1843 г. удостоился получить еще Шведскій орденъ Меча 1-й степени.

Смерть положила наконецъ предѣлъ слишкомъ полувѣковой достойной службѣ графа. Онъ прослужилъ въ Россіи штабъ-офицеромъ и генераломъ безъ малаго 55 лѣтъ; изъ нихъ, почти 11 лѣтъ провелъ въ корабельной жизни, на Черномъ, Балтійскомъ и Средиземномъ моряхъ. Во все время столь продолжительной службы, былъ въ отпускахъ съ небольшимъ годъ.

Гр. Л. П. принадлежалъ къ числу образованнѣйшихъ людей. Свѣтлый умъ его, всегда здравый, воспріимчивый, былъ украшенъ разнообразнѣйшими свѣдѣніями. Все прекрасное, во всѣхъ трехъ царствахъ природы, находило въ немъ искренняго, благоговѣйнаго почитателя и мыслящаго цѣнителя. Жажда къ познаніямъ не унималась въ немъ съ годами, напротивъ требовала себѣ новой, болѣе существенной, болѣе разнообразной пищи. Сужденія его были всегда основаны на строгой логической послѣдовательности, часто оригинальны, часто остры, но всегда согласны съ правдою, совѣстію и внутреннимъ убѣжденіемъ. Многостороннимъ знаніямъ его весьма много способствовало короткое знакомство съ языками: русскимъ, голландскимъ, нѣмецкимъ, шведскимъ, англійскимъ и французскимъ. На всѣхъ этихъ языкахъ объяснялся онъ сво-

бодно; литературы этих языковъ были ему знакомы въ бôльшей или меньшей степени. Прекрасная память его удерживала однажды имъ прочитанное, или только прослушанное, на всегда. Въ ясной головѣ его помѣщалась цѣлая библіотека энциклопедическихъ познаній, ключъ отъ которой (какъ говаривалъ про самаго себя знаменитый нашъ гр. Растопчинъ) онъ всегда носилъ съ собою, и, почти до послѣднихъ часовъ своей жизни, нигдѣ его не забывалъ. Графъ, принадлежа двумъ вѣкамъ: по молодости и воспитанію — прошлому, по жизни зрѣлой и личному своему значенію — настоящему, имѣлъ счастье, быть свидѣтелемъ, а отчасти и личнымъ дѣйствителемъ знатнѣйшей эпохи всемірной исторіи. Онъ видѣлъ и даже испыталъ на себѣ печальное, но кратковременное торжество безначалія надъ порядкомъ; онъ имѣлъ уже однажды счастье дожить до того славнаго времени, когда потрясенная Европа успокоилась подъ древними своими установленіями; и съ горестью услышалъ о новыхъ волненіяхъ беспокойной Франціи; слѣдилъ съ пророческимъ взглядомъ за разлитіемъ опасныхъ, революціонныхъ началъ на Западъ Европы; всегда, съ восторгомъ истиннаго патріота и праводушнаго человека, слушалъ и читалъ о дѣйствіяхъ Радецкого въ Италіи и нашего славнаго Варшавскаго героя въ Венгріи. И когда отрадная вѣсть, о возстановленіи законнаго порядка въ Италіи и Венгріи достигла его слуха, онъ смѣло могъ повторить, въ радости сердца, слова Шатобріана, сказанныя впрочемъ, при другихъ обстоятельствахъ: «я это зналъ, я это предвидѣлъ; я не долженъ былъ умереть прежде, чѣмъ не услышу, не увижу собственными глазами торжества законной власти, торжества монархическихъ началъ надъ буйствомъ и разрушеніемъ демократіи!»

Прямота въ дѣйствіяхъ и словахъ составляла основу характера Гр. Л. П. Откровенный и доверчивый, обходительный и любезный, добрый и непринужденный въ обращеніи съ высшими, равными и низшими, онъ умѣлъ снискать общее

уваженіе и расположеніе. И если слишкомъ прямодушный, слишкомъ откровенный нравъ его, могъ, иногда, въ людскихъ понятіяхъ вредить мнѣнію о графѣ, то не уважать его не могъ рѣшительно никто, даже люди, къ нему лично не благоволившіе.

Онъ былъ счастливѣйшимъ семьяниномъ, въ полномъ значеніи этого слова. Благодать Божія видимо покоилась надъ домомъ его. Какъ нежный, заботливый супругъ, онъ готовился, въ скоромъ времени, праздновать золотую свадьбу свою. Какъ попечительный и добрый отецъ, онъ имѣлъ счастье найти въ дѣтяхъ своихъ достойныхъ друзей, личные заслуги которыхъ доставили уже имъ почетное и блестящее положеніе въ свѣтъ и особенное благоволеніе Монарха.

Графъ Л. П. былъ не начальникомъ, но скорѣе отцомъ своихъ подчиненныхъ. Взыскательный безъ строгости; внимательный къ ихъ домашнимъ нуждамъ; снисходительный къ немудрымъ ошибкамъ, онъ былъ вообще кротокъ, и всегда остороженъ въ сужденіяхъ на счетъ ближняго. Всегда удивлялся, когда его благодарили, за оказанную имъ услугу, или помощь. «Должно радоваться, если успеешь сдѣлать что нибудь доброе ближнему.» Вотъ слова, которыя часто повторялъ онъ и которыя памяты многимъ изъ жителей Ревеля.

Надѣленный природою такими блистательными свойствами ума и сердца, такимъ богатствомъ нравственнымъ, онъ былъ бѣденъ матеріальными средствами къ жизни. Все, что онъ имѣлъ, все это получалъ онъ за свою службу, и если не терпѣлъ нужды, то этимъ единственно обязанъ былъ щедротамъ Монаршимъ. Дѣтямъ своимъ не оставилъ онъ никакого богатства, кромѣ славнаго имени и доброй памяти. Съ сердечнымъ благоговѣніемъ и всегда съ благодарнымъ умиленіемъ произносилъ онъ священное имя Монарха. Царское вниманіе, довѣріе и милости, на него изліянные, составляли всю его житейскую гордость. Еще въ нынѣшнее лѣто (1850) онъ былъ ошастливленъ посѣщеніемъ Его Императорскаго Высочества

Генераль-Адмирала, достойнаго удѣлитъ для этого время, изъ нѣсколькихъ часовъ пребыванія своего въ Ревель. Визитъ столь Высокаго Гостя поддержалъ слабѣющія силы старика; энергія души взяла верхъ надъ страданіями тѣла, и онъ какъ бы ожилъ на время. Всю Августѣйшую фамилію графъ почиталъ всей душою и умеръ, благословляя правосудіе Монарха и Его щедрую десницу.

Послѣднія 16-ть лѣтъ прекрасной своей жизни Гр. Л. П. провелъ въ тихомъ, безмятежномъ Ревель. Здѣсь нѣтъ ни одного человѣка знатнаго или простолюдина, богатаго или бѣднаго, который бы не зналъ, не любилъ, не уважалъ его. Всюду, гдѣ не являлся графъ, распространялись вокругъ него радость и утѣшеніе. Доступный всѣмъ безъ изытія, онъ невольно привлекалъ къ себѣ; каждый приближался къ нему съ почтеніемъ и довѣрчивостію, безъ замѣнательства и принужденія. Вотъ почему, когда въ 1845 году праздновалъ онъ 50-лѣтній юбилей своей службы въ Россіи, весь Ревель, отъ мала до велика, принялъ сердечное участіе въ этомъ торжествѣ, какъ въ своемъ собственномъ; вотъ почему всѣ мы, безъ различія званія и пола, когда услышали впервые, о тяжелой его болѣзни, встревожились духомъ, опечалились сердцемъ, и когда узнали о невозвратимой, общей нашей утратѣ, то поспѣшили проститься съ этимъ доблестнымъ мужемъ, какъ съ близкимъ всѣмъ намъ человѣкомъ, добрая память котораго будетъ долго, долго жить въ признательныхъ и благодарныхъ сердцахъ всѣхъ жителей Ревеля.

Привыкнувъ съ молодости къ мысли о смерти, столь свойственной воину, графъ Л. П. говорилъ всегда о послѣднемъ часѣ съ духомъ христіанскаго смиренія, но безъ боязни. Еще въ прошломъ году, когда страданія его достигли высшей степени, онъ спокойно исполнилъ послѣдній христіанскій долгъ, (графъ былъ реформатскаго исповѣданія) причемъ, принимая изъ рукъ пастора Причастіе Св. Таинъ, онъ сказалъ эти простыя, замѣчательныя слова: «Я умираю христіаниномъ», въ

дружбѣ и согласіи со всеми людьми ; вручаю духъ мой милосердію Божію и Спасителю моему, и если покидаю на землѣ кого-либо, котораго я неумышленно обидѣлъ и съ которымъ не успѣлъ еще примириться, тотъ да проститъ меня отъ чистаго сердца !»

Выше видѣли, что графъ Л. П. скончался 5 октября, а 8-го числа, въ годовщину Наваринской битвы, усопшаго героя, съ печальнымъ торжествомъ, окруженнаго всеми знаками земнаго его величія, внесли въ Вынгородскую Лютеранскую церковь ; 9-го, при стеченіи всѣхъ жителей Ревеля, съ воинскимъ торжествомъ, приишествующимъ высокому его сану, предали тѣло его землѣ на здѣвшемъ Цигельсъ-Конельскомъ Лютеранскомъ кладбищѣ.

И изъ земли взятое отдано назадъ землѣ !

(Сообщено изъ Ревеля.)

Н. Г.

==

КОРАБЛЬ «БОРОДИНО» *.

==

Мѣста для пеньковыхъ канатовъ хотя и устроены по прежнему на орлопѣ-палубѣ, но помѣщенныя вплоть къ средней парусной каютѣ, онѣ вышли короче и дали возможность поставить между ними и каютами, для большихъ чемодановъ, шесть рундуковъ, въ которыхъ просторно укладываются всѣ малые чемоданы. Рундуки эти могутъ служить также весьма удобными операционными столами.

На корабль «Бородино» въ первый разъ были испытаны

* О постройкѣ и спускѣ корабля «Бородино» было уже говорено въ Морскомъ Сборникѣ Т. III, стр. 561 ; теперь помѣщаются нѣкоторыя дополненія къ сказанному и извѣстіе о плаваніи этого корабля изъ Архангельска въ Кронштадтъ .

составныя гротъ и форъ-стѣньги и гротъ-марса-рея, сдѣланныя по представленію вице-адмирала маркиза де-Траверсе. Будучи гораздо дешевле цѣльныхъ, онѣ оказались также прочны, какъ и обыкновенныя. Послѣ шестидесяти-четырехъ-дневнаго, почти постоянно-бурнаго плаванія, въ замкахъ ихъ не найдено ни какого слѣда движенія. Составныя марса-реи были и прежде употребляемы, но отпущенная на «Бородино» имѣетъ другое устройство. Какъ составной стѣнгъ, такъ и составной марса-рей, прилагается къ стѣгъ этой чертежъ.

Мачтовые и бушпритный эдельгофты сдѣланы округленные, съ осьмигранными (вмѣсто четырехугольныхъ) дирамм и съ двойной вокругъ оковкою. Эдельгофты эти, если не прочтѣе, то также крѣпки, какъ и обыкновенныя, и притомъ даютъ вооруженію болѣе легкій видъ. Они, сколько мнѣ извѣстно, въ первый разъ въ здѣшнемъ флотѣ испытаны теперь на корабль «Бородино».

Къ стѣнгъ-вантамъ, вмѣсто талреповъ, отпущены винты, но, по поздней высылкѣ ихъ на баръ, они не были испытаны въ нынѣшнюю кампанію.

Ростеры уложены такимъ образомъ, что запасныя стѣньги помѣщены по сторонамъ ихъ, а брамъ-стѣньги сверху. Въ случаѣ перемѣны которой-либо изъ означенныхъ частей рангоута, дѣйствіе это произойдетъ скорѣе, нежели при обыкновенной укладкѣ ростеръ, потому-что не нужно будетъ разворачивать остальныхъ деревьевъ. Барказъ и оба большіе катера размѣщены на ростерахъ такъ, что ни въ одномъ изъ нихъ не поставлено другой пилупки, и слѣдовательно спускъ на воду тяжелыхъ судовъ этихъ ни чѣмъ не замедлится.

6-го іюля корабль вступилъ подъ паруса для слѣдованія въ Кронштадтъ. Бѣлое море пройдено въ три дня, почти постоянно съ попутнымъ вѣтромъ и туманомъ.

8-го числа около полудня замѣчено, что тихій бомъ-бра-

сильный вѣтеръ дулъ вверху по направленію перпендикулярному къ тому, который былъ внизу, и того же числа, окого 6-ти часовъ вечера, при совершенно-штилевой поверхности моря, безъ малѣйшей зыби и рябинки, верховой вѣтеръ былъ такъ значителенъ, что корабль имѣлъ семь узловъ ходу.

9-го іюля, при выходѣ въ океанъ, при сильной грозѣ, съ 7-ми до 9-ти часовъ вечера, вѣтеръ отъ S дулъ, попеременно, горячими и холодными порывами. При маломъ промежуткѣ времени между полосами, нельзя было опредѣлять по термометру разности въ ихъ температурахъ, но можно приблизительно положить ее въ 20° Реомюра.

10-го іюля вѣтеръ сдѣлался противный, отъ NW, и 12-го числа вогналъ корабль въ одинъ рифленый гротъ-марсель. Вѣтеръ этотъ, болышею частію свѣжій, стоялъ до 23-го іюля, когда измѣнился на одни сутки въ попутный, съ которымъ мы прошли Нордкапъ. Съ этого времени до 28 іюля, когда миновали меридіанъ Анденеса, вѣтеръ опять былъ противный, почти постоянно крѣпкій.

28 и 29 іюля, съ попутнымъ вѣтромъ, корабль прошелъ 810 миль, но послѣ снова начался противный свѣжій вѣтеръ, смѣнившійся потомъ штилями.

6-го августа, пройдя параллель Стадтланда, корабль выдержалъ штормъ отъ StW.

8-го прошли параллель Линдеснеса, котораго, за мрачностью, не видали, и 9 числа, опредѣлясь по Хантсхольмену, воюли съ попутнымъ вѣтромъ въ Скагерракъ. Въ этотъ день, изъ двухъ имѣвшихся хронометровъ, $\text{№ } \frac{1}{2} \frac{4}{8} \frac{2}{2}$, отъ неизвестной причины, черезъ часъ послѣ заводки, остановился, и корабль остался только съ однимъ.

10-го августа, подходя къ Скагену, корабль снова встрѣтилъ крѣпкій противный вѣтръ отъ SO, который, переходя постепенно черезъ S къ SSW, превратился въ жестокий штормъ.

Когда, держась около этого мѣста и дрейфуя къ N, мы были отнесены къ Кустеръ-шхерамъ, штормъ перешелъ вдругъ

къ WSW, принудилъ закрѣпить гротъ-марсель и фокъ-стаксель и остаться подъ рифленными гротъ-триселемъ и штурмовою бизанью. Крену было 22°. Барометръ опустился до того, что верниёръ его вышелъ изъ дѣленій. Бывшій на корабль вѣтрѣмѣръ, однимъ изъ норывовъ — сломанъ. По горизонту былъ туманъ.

Вечеромъ, около шести часовъ, горизонтъ прочистился, и прямо подъ вѣтромъ открылись камни. Погрызность въ счисленіи оказалась въ шестнадцать миль. До прочищенія тумана я полагалъ, что корабль можетъ разбиться черезъ 16 часовъ; теперь ясно было, что это должно случиться чрезъ 6 часовъ. Волненіе было такъ велико, что, конечно, ни одинъ человекъ не спасся бы. Надобно было попробовать хотя нѣсколько отсрочить предстоящую катастрофу.

Поставили марсели въ четыре рифа и рифленные фокъ и гротъ. Дрейфу сдѣлалось, вмѣсто девяти, четыре румба, но реи ежеминутно готовы были треснуть, и форсировка эта могла отстранить бѣду едва на нѣсколько часовъ. Къ счастью вѣтеръ вскорѣ началъ постепенно стихать, такъ-что можно было отдать одинъ рифъ у марселей и поставить полные фокъ и гротъ. Волненіе однакожъ было еще такъ огромно, что лоцмана не могли выхвать. Послѣ полуночи мы несли уже марсели въ два рифа и могли удерживать свое мѣсто.

Весь день 11-го числа лавировали отъ берега, но наставшее послѣ штурма теченіе отъ SW было такъ сильно, что, подъ всѣми парусами, при $7\frac{1}{2}$ узлахъ ходу, мы нѣсколько не выигрывали. Къ вечеру теченіе еще болѣе усилилось и корабль стало прижимать къ шхерамъ. Разсчитать лоцмана, слѣдившаго за нами съ утра, и полагавшаго, что дѣло безъ него не обойдется, выпелъ вѣрнѣ: онъ былъ принятъ на корабль, и мы спустились въ Христіанійскій заливъ.

12-го августа, рано утромъ, положили якорь на рейдѣ Лангъ-Грундъ, у города Гортенъ. Освѣживъ команду и получивъ попутный вѣтеръ, 15 числа корабль снялся съ якоря. Вѣтеръ

сначала былъ свѣжій NW, но. постепенно заходя, онъ сдѣлался, на пути къ выходу, такъ крутъ, что, по узкости фарватера, заставилъ воротиться къ якорному мѣсту. Черезъ часъ слѣдованія обратнымъ путемъ, вѣтеръ сталъ заходить и на этотъ галсъ, и принудилъ лечь опять въ море. Близъ маяка Фердеръ, къ N отъ него, вѣтеръ скрѣпчалъ и сдѣлался отъ W. Корабль, съ трудомъ неся рифленные двумя рифами марселя, безъ фока и грота, и имѣя слишкомъ два румба дрейфу, не могъ уже, по положенію фарватера, идти ни въ море, ни назадъ, и принужденъ былъ спуститься на рейдъ Фридрихштадтъ-Леранъ, гдѣ въ тотъ-же день сталъ на якорь.

Какъ съ Лангъ-грудскаго, такъ и съ этого рейда нѣтъ возможности выйти лавировкою; попутные же вѣтры, для выхода съ послѣдняго, заключаются въ одной только NO-й четверти компаса, и были примѣры, что суда задерживались здѣсь противными погодками болѣе трехъ недѣль. Мы были однакожъ счастливые, и простояли только недѣлю. Въ Фридрихштадтъ мы узнали, что 10-го числа, около Кустеръ-шхеръ погибли три судна. Старые Фердерскіе и Фридрихштадтскіе лоцманъ не запомнятъ подобнаго пѣторма.

22-го августа мы вышли въ море и въ тотъ же день миновали Скагенъ.

23-го проѣзжали, не останавливаясь, Зундъ, и вошли въ Балтійское море.

25-го миновали Эландъ. Около Гобурга свѣжіе противные вѣтры задержали корабль до 3-го сентября; 5-го вошли въ Финскій-Заливъ, а 7-го бросили якорь на маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ.

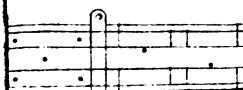
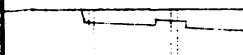
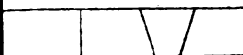
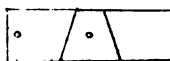
А. ВОРИСОВЪ.

мръ парсаю.

въ-стенъги.

10

а-рей.



грозъ - парса -

11

СМЪСЪ.

=

Пернаескій портъ. Географическое положеніе Пернавы сдѣлало изъ нея съ давнихъ поръ замѣчательный торговый пунктъ *. Впрочемъ, мѣстность ея представляетъ въ торговомъ отношеніи нѣкоторыя неудобства. Рѣка Пернава, впадающая здѣсь въ Балтійское море, за нѣсколько верстъ выше города становится мелкою, такъ-что едва небольшія лодки могутъ проходить. Впрочемъ, эта рѣка могла-бы образовать превосходную гавань, еслибы при входѣ ея не было мели, которая все болѣе и болѣе увеличивается отъ разрушающейся плотины, такъ-что только не глубоко сидящіе корабли могутъ подходить къ городу; большая-же часть должна разгружаться на рейдѣ въ $3\frac{1}{2}$ верстахъ, куда товары отвозятся на мелкихъ судахъ, что значительно увеличиваетъ издержки. Мель эта находится въ юго-западномъ направленіи, въ 400 саженьхъ отъ входа въ гавань; длина ея къ юго-западу составляетъ около 150 сажень, ширина около 80 сажень; при обыкновенной высотѣ воды, она покрыта водою на 6 футовъ. Но мель не препятствовала бы кораблямъ входить въ гавань, еслибы она не засорялась разрушающеюся плотиною, которая образуетъ укрѣпленіе обоихъ береговъ рѣки, впадающей въ море. Постройка этой плотины была начата въ 1803 году и продолжалась до 1811 года. Плотина эта состояла изъ двухъ рядовъ свай, промежутокъ конхъ былъ наполненъ камнями. Стѣсняя рѣку, въ устьяхъ ея, и входя на нѣкоторое про-

* Пернава принадлежала еще къ Ганзейскому союзу и состояла въ Данцигскомъ отдѣленіи, какъ видно изъ архива мѣстнаго магистрата: еще въ 1662 году она была приглашаема Данцигскими магистратами къ участию въ разныхъ совѣщаніяхъ чрезъ своихъ повѣренныхъ.

тяженіе въ море, она должна была концентрировать силу теченія воды, въ особенности во время прохода льда и служить фарватеромъ надъ мелью. Это нѣсколько удержало совершенное обмеленіе рѣки, потому-что рѣка, будучи сдѣлана уже, сама очищала свое русло; но въ теченіе времени образовалась снова мель передъ этою плотиною. Главнѣйшая причина заключается въ томъ, что юго-восточный берегъ ея, отъ напора льда, совершенно разрушился, противоположный же берегъ существуетъ лишь съ значительными промежутками. Прорывъ на юговосточномъ берегу составляетъ около 80 сажень, и увеличивается съ каждымъ проходомъ льда. По мѣрѣ того, какъ обрушивается плотина, ослабѣваетъ сила потока, и теченіе рѣки принимаетъ болѣе и болѣе другое направленіе, засоряя устье пескомъ, который сверхъ-того накопляется бурями съ моря. Въ послѣдніе годы мель чрезвычайно увеличилась. При усиливающемся восточномъ вѣтрѣ и происходящемъ отъ этого мелководіи, только здѣшнія плоскія, для разгрузки и нагрузки кораблей на рейдѣ, употребляемыя суда, сидяція въ водѣ отъ 4 до 5 футовъ, могутъ проходить безъ груза чрезъ мель; слѣдовательно на это время останавливаются всѣ торговые дѣла. Осенью 1839 года, 5 прусскихъ кораблей, пришедшихъ въ гавань, не могли, по причинѣ мелководія, пройти чрезъ мель, и должны были зимовать съ грузомъ отъ 5 до 6000 тоннъ льнянаго сѣмени, что причинило имъ значительные убытки, а нагрузку кораблей, стоявшихъ на рейдѣ, должно было съ величайшею опасностію производить на рыбачьихъ лодкахъ. Кромѣ означенной плотины, рѣка не имѣетъ другаго укрѣпленія, какъ находящійся на одномъ мѣстѣ этой плотины, такъ называемый, старый болверкъ, на которомъ находится контора корабельнаго смотрителя Пернавской таможни, и заведеніе для спасенія жизни утопающихъ. Мѣсто это, длиною въ 26 сажень, служитъ, во время развода моста, для нагруженія судовъ, обыкновенно же для разгрузки и браковки сельдей и килекъ.

Вмѣсто корабельной верфи, служатъ нѣкоторыя, вдоль Малаго или Саускаго ручья, частнымъ лицамъ принадлежащія мѣста, на коихъ починиваются, а иногда и строятся здѣшнія плоскія суда; въ последнее время и нѣсколько мореходныхъ судовъ тутъ были построены.

Мѣстомъ для причаливанія, разгрузки и нагрузки приходящихъ въ гавань судовъ служитъ плавучій мостъ въ $100\frac{1}{3}$ длиною, 38 футовъ шириною, и старый больверкъ, которые доставляютъ городу немаловажный доходъ; они, при настоящемъ положеніи Пернавской торговли, совершенно достаточны.

Для зимовки каботажныхъ судовъ, а на случай и для остающихся здѣсь на зиму кораблей, служитъ выпадающій, ниже города, въ рѣку Пернаву Саускій ручей, который, если нѣтъ большаго льда, при достаточномъ половодіи представляетъ въ устьяхъ своихъ болѣе безопасности, чѣмъ сама рѣка Пернава. Здѣсь корабли стоятъ довольно удобно подъ верями, если этимъ именемъ можно назвать находящіеся тутъ подобнаго рода устройства, а отчасти и за сваями; при высокой водѣ однакожъ и при сильномъ лдѣ, и это положеніе не совсемъ безопасно.

Въ прежнія времена ходили суда изъ Россіи, отъ Пейпуса въ Дерптъ; оттуда весною спускались, при половодіи, до Феллина *; отсюда-же товары сухимъ путемъ отправлялись до рѣки Пернавы. Но этотъ путь торговли давно уже уничтожился. Во время непрерывныхъ войнъ, опустошавшихъ Лифляндію, мало заботились о поддержаніи водяныхъ сообщеній. Сообщеніе происходило слѣдующимъ образомъ: изъ Чудскаго озера, по рѣкѣ

* При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что, по стариннымъ лѣтописямъ и свѣдѣніямъ, имѣющимся въ Феллинскомъ магистратѣ, городъ Феллинь еще въ 1555 году былъ значительнымъ городомъ, простиравшимся къ Ревельской сторонѣ на цѣлую версту далѣе, чѣмъ нынѣ, почти весь былъ построенъ изъ камня, имѣлъ шесть церквей и право складки товаровъ.

Эмбаху, озеру Вириерфъ, рѣкѣ Оіо, озеру Феллину; потомъ волокомъ (а вѣроятно и тутъ нѣкогда существовало водное сообщеніе); потомъ по рѣкамъ Кеппо и Пернавъ. Еще Шведское правительство прилагало стараніе о возстановленіи этого пути, какъ видно изъ грамматъ: Христины въ 1650 году, Гедвиги Элеоноры въ 1660, и распоряженія генералъ-губернатора Гостѣра въ 1688 году. На собраніи депутатовъ городовъ и земства, въ 1688 году, была признана возможность возстановленія этого пути. Послѣ покоренія Лифляндіи Россією послѣдовалъ указъ Императрицы Екатерины II, въ 1764 году, по этому предмету. Затѣмъ въ послѣдующіе годы неоднократно были составляемы планы и произведена нивелировка; причемъ нигдѣ не было встрѣчено непреодолимыхъ препятствій къ устройству канала.

(Извлечено изъ № 10 Ж. М. Г. Им. 1850 г.)

=

Еще о взрывѣ на корабль «Вальми». Въ газетѣ *L'abeille de Lorient*, напечатано слѣдующее письмо, объясняющее подробности происшествія на корабль Вальми. (См. предъидущій нум. М. Сб.)

8 ноября, въ четыре часа, утра спущены были три ракеты, и какъ они худо взлетѣли, то цейхвахтера побранили, хотя онъ въ этомъ дѣлѣ и не былъ виноватъ.

Соважо — имя цейхвахтера — видѣли въ это время въ 3-й баттарей; около 5-ти часовъ онъ спустился въ свою каюту; сторожъ съ фонаремъ вошелъ съ нимъ, и они заперли каюту....

Въ 5 часовъ 3 минуты услышали ужасный взрывъ; чахолъ со входнаго трапа, взлетѣлъ до марса; компасный нактоузъ съ лѣвой стороны переброшенъ чрезъ сѣтки на руслени.

Въ эту минуту выбѣгаетъ на верхъ человекъ и кричитъ: «пожаръ! Мы сейчасъ взлетимъ!...» Я спускаюсь внизъ; какой-то несчастный, перепуганный и испачканный въ порохъ, проходитъ мимо меня на верхъ, крича: «мы сейчасъ взлетимъ,

огонь въ крЮить-камеръ! Совершенная темнота и густой дымъ препятствуютъ мнѣ различать предметы; подхожу къ крЮить-камеръ, натыкаюсь на обломки, падаю и не чувствую раны, полученной въ ногу; наконецъ приподымаюсь, опираясь рукой на трупъ.

Я собираю пожарную команду, встрѣчаю командира корабля; тутъ минутное замѣнательство; тотчасъ приносятъ фонари, устраивается линія пожарныхъ: подають изъ рукъ въ руки воду, льють ее, не зная еще куда. Я вездѣ отыскивалъ мѣсто пожара, онъ нигдѣ не показывался.

Дымъ по нежному уменьшился; тогда я увидѣлъ, что всѣ содержательскія каюты на правой сторонѣ были разрушены, переборки вырваны и исковерканы; на лѣвой сторонѣ не было и слѣда ихъ... На мѣстѣ всего этого, ужасный хаосъ изъ дерева, похожій на связку изрубленной соломы... Я тотчасъ понялъ все случившееся.

Въ продолженіе 10-ти минутъ, я ожидалъ взрыва крЮть-камеры... Тотчасъ-же приказалъ очистить кубрикъ, наполненный обломками, которые загорѣлись-бы какъ спички; между обломками находились разбросанные по кубрику и ниже палубъ тѣла убитыхъ: цейхвахтера, его сторожа, тиммермана, комиссара, четырехъ урядниковъ, юнги, и 17-ти человекъ раненыхъ, изъ которыхъ одинъ умеръ, а всѣ прочіе болѣе или менѣе изуродованы.

О причинѣ этого ужаснаго происшествія, можно дѣлать только догадки. Цейхвахтеръ давно уже жаловался на выгоды, имъ получаемыя за медленность, съ которою онъ доставлялъ снаряды, необходимыя для ночныхъ сигналовъ, такъ-что принуждены были ему позволить держать въ 3-й батарее ящикъ съ необходимыми для ночныхъ сигналовъ снарядами, однако онъ не имѣлъ никакой причины прятать ихъ или порохъ въ своей каютѣ; что же онъ дѣлалъ? Онъ ставилъ подъ своей койкой три маленькихъ мѣдныхъ ящика съ снарядами, и вѣроятно тутъ-же лежало у него нѣсколько кило-

граммовъ мякоти ; все это дѣлалъ онъ очень скрытно. Должно предполагать, что цейхвахтеръ, сойдя въ свою каюту за новыми зарядами, приблизился съ огнемъ къ ящику съ порохомъ, который воспламенился и произвелъ взрывъ. Ничего однако положительнаго сказать нельзя, кромѣ того, что случился взрывъ, и каковы его послѣдствія.

Палуба нижней баттарей приподнята была на протяженіи 33 футовъ : пунечные станки изломаны ; кубрикъ подъ каютой Соважо, совершенно изломанъ ; искрошены въ щепы : весь главный магазинъ (арсеналъ), камбузъ съ принадлежностями, переборки бомбоваго погреба ; выбиты три полупортика и все внутреннее устройство въ носовой части корабля, начиная съ водянаго трюма, требуетъ исправленія. Большая часть раненыхъ была въ нижней баттарей, гдѣ убитъ несчастный юнга-пассажиръ.

По благости Провидѣнія переборки крѣпѣтъ-камеры устояли, и бомбы не воспламенились. Борты корабельные не повредились ; бимсы нижней баттарей растрескались, но мало.

Тогда-какъ мы въ баттарей занимались съ всевозможнымъ спокойствіемъ и хладнокровіемъ, чтобы отвратить опасность, наверху была суматоха ; распространился слухъ, что огонь появился въ бомбовомъ погребѣ и нѣсколько бомбъ уже взорваны ; мы дѣлали сигналы. Нашъ *Вальми*, иллюминированный фонарями до высоты свѣтокъ, похожъ былъ на погребальный катафалкъ, окруженный свѣчами, съ котораго, какъ погребальный звонъ, раздавались выстрѣлы бѣдствія. Вахтенные ожидали наверху минуты взрыва...

Около насъ матросы рылись въ развалинахъ и находили золото и серебро ; всего собрано было 8,036 франковъ, изъ нихъ 4,400 въ прекрасныхъ золотыхъ монетахъ ; *прекрасныхъ* — нѣтъ ! многія были окровавлены. Говорятъ, золото принадлежало комиссару, но какъ раздѣлить его между несчастными семействами погибшихъ ?

Если страх разстроивает мозгъ, то онъ же даетъ иногда и силы: одинъ изъ отчаянно раненыхъ въ нижней батарее, съ переломленной поясницей, добрался до лазарета, гдѣ и упалъ безъ чувствъ, издавая раздирательные стоны и хрипъ, какъ придавленный.

9-го утромъ, девять труповъ несены были на приготовленныхъ доскахъ въ нижнюю батарею; на минуту останавливались передъ священникомъ, который читалъ имъ отходную, и потомъ одинъ за другимъ исчезали за бортомъ.

Французская иллюстрація, описывая всѣ подробности несчастія на корабль «Вальми», оканчиваетъ статью свою слѣдующимъ замѣчаніемъ, которое, если оправдается опытомъ, то конечно принесетъ величайшую пользу всѣмъ флотамъ: «Дѣйствительная причина происшествія, причинившаго столько бѣдъ на корабль Вальми, состоитъ въ употребленіи до сихъ поръ, для ночныхъ сигналовъ, составовъ изъ пороха и самого пороха. Безъ этой необходимости мы бы не оплакивали несчастныхъ жертвъ, ибо тогда горючія вещества оставались бы въ кюитъ-камеръ, вне опасности отъ огня. Одинъ изъ мастеровъ Брестскаго порта, г. Кадіонъ (*Cadion*), выдумалъ замѣнить наши ночные сигналы всѣхъ родовъ, столь сложные и опасные, новою системою чрезвычайной простоты, съ отвращеніемъ всякой опасности. Теперь г. Кадіонъ представилъ свое изобретеніе на испытаніе. Мы надѣемся, что опыты скоро будутъ произведены на нашей эскадрѣ».



О соединеніи рѣкъ Вислы и Днѣстра. Писнуть изъ Галиціи слѣдующее: «Пора обратить вниманіе на необходимость открытія рѣчнаго пароходнаго сообщенія по Вислѣ, Сану, Бугу, Днѣстру и Пруту, тѣмъ-болѣе, что для этого весьма полезнаго предпріятія, нужно только согласіе Австрійскаго правительства. Многіе богатые помѣщики уже готовы доставить строительный матеріалъ и уступить мѣста для верфей; многіе капиталисты и

спекуляторы готовы пожертвовать деньгами, а съ ними явятся и кораблестроители, и механики, и все нужное. Еще въ исходѣ 1847 года предприимчивый помѣщикъ г. Мисловскій, изъ Коропица-на-Днѣстрѣ, вознамѣрился, въ компаніи съ сосѣдними помѣщиками и нѣкоторыми спекуляторами изъ Триеста, устроить на своей землѣ верфь, и выстроить на ней мореходное судно въ 250 тоннъ. Предполагалось, нагрузивъ судно такелажемъ и произведеніями Галиціи, доставить его весною, при высокой еще водѣ, въ Одессу *. Превосходный строевой лѣсъ : дубъ (*Quercus robur*), сосна и ель, находятся въ Галиціи еще въ изобиліи. Постройка рѣчныхъ пароходовъ и парусныхъ судовъ тамъ обошлась-бы несравненно дешевле, чѣмъ гдѣ-либо, по причинѣ дешевизны всѣхъ матеріаловъ и жизненныхъ припасовъ, а также и дешевой платы мастеровымъ. Поэтому крайне желательно, чтобъ Австрійское Министерство Торговли (которому подчинено и вѣдомство путей сообщенія) приняло къ сердцу столь полезное предпріятіе, отъ скорого исполненія котораго зависитъ новый источникъ богатства страны, простирающейся на 1600 квадратныхъ миль.

Въ Карпатскихъ горахъ, покрытыхъ дремучими лѣсами, окружающихъ длинною дугою Галицію съ южной ея стороны, и спускающихся здѣсь круче, чѣмъ со стороны Венгрии, берутъ начало свое рѣки Санъ, Днѣстръ и Прутъ, которыя всѣ, включая и Бугъ, судоходны. Санъ и Бугъ съ своими водами, усиливаютъ Вислу, текущую въ Балтійское море. Днѣстръ впадаетъ не далеко отъ Одессы въ Черное море. Соединеніе Днѣстра съ Саномъ, слѣдственно съ Вислою и Балтикою, посредствомъ канала, считается многими знатоками возможнымъ и нужнымъ; предварительныя изслѣдованія уже представлены правительству.

* Чѣмъ кончилось это предположеніе, того не сказано въ газетѣ Австрійскаго Ллойда, изъ которой переведена эта статья.

Считая протяженіе Вислы отъ устья ея въ Данцигъ, до впаденія въ нее Саны, 88 нѣм. миль; протяженіе Саны отъ впаденія ея въ Вислу до точки, гдѣ предполагается каналъ, 24 нѣм. мили; длину предполагаемаго канала 10 нѣм. миль; протяженіе Днѣстра отъ канала до Чернаго Моря, 180 нѣм. миль — водяное сообщеніе между Балтикою и Чернымъ моремъ составить, этимъ путемъ, 302 нѣм. мили или 2,114 верстъ.

Трудно исчислить, какое сильное вліяніе окажетъ этотъ новый путь Европейской и Левантской торговлѣ, и никто не усомнится въ великой пользѣ всемъ странамъ, лежащимъ по сему пути.



Два новые винтовые : парохода. «Цезаря» и «Сарнія» (Caesarea and Sarnia), построены для сообщенія Лондона съ островами Джерзей и Гернзей, куда съѣзжается лѣтомъ множество англійскихъ фамилій, пользоваться прекраснымъ климатомъ и непринужденнымъ и дешевымъ образомъ жизни.

Пароходы эти желѣзные, построены въ Гуль, на верфи гг. Нимъ, которые едва-ли не первые начали строить купеческія и пассажирныя суда съ винтами; считая эти два парохода, они построили уже 12 такихъ судовъ. Пароходы эти похожи между собою какъ близнецы. Длина 133½ ф., ширина 20 ф. и глубина трюма 13 ф., вмѣстительность 265 топновъ. Машина въ 40 силъ; котлы съ широкими многоколенными трубами, весьма удачнаго расположенія для паропроизводительности и сбереженія топлива. Для пассажировъ 60 коекъ со всеми удобствами *судового комфорта*. Названія этихъ пароходовъ суть древнія названія острововъ, на которые они ходятъ.



Почтовые голуби сэра Джона Росса. Много было толковъ объ этихъ голубяхъ, говорили даже, что три изъ нихъ при-

летѣли съ важными денежными. *Nautical Standard* 2-го ноября, за достоверное сообщаетъ слѣдующее извѣстіе: 25-го октября, замѣтили отдыхающаго почтоваго голубя на починающейся, и потому закрытой, голубятнѣ въ Аннангилѣ (*Annanhill*).

Передъ отправленіемъ С. Д. Росса въ послѣднюю экспедицію, дѣвица Дуалокъ подарила ему пару такихъ голубей, которыхъ онъ обѣщалъ отправить съ письмами, съ мѣста своей зимовки.

28-го того же мѣсяца, извѣстили дѣвицу Дуалокъ, что какой-то голубь пріютился въ Шивальтонѣ. Крылатаго курьера словили и привезли къ ней; она тотчасъ узнала въ немъ одного изъ подаренныхъ ею С. Д. Россу; но письма никакого при немъ не нашли; какъ только внесли его въ домъ, онъ прямо полетѣлъ въ гнѣздо, въ которомъ былъ выведенъ (тутъ находится 40 такихъ гнѣздъ). Въ окрестностяхъ видѣли еще другаго голубя, какъ полагаютъ самца пойманной самки, но до 24-го числа, онъ былъ еще на волѣ.

Крушеніе купеческаго брига Кумберлэндъ. Во вторникъ 17 октября, бригъ «Кумберлэндъ» нашелъ на камни, во время сильнаго шторма, у входа въ рѣку Гумбръ. Былъ приливъ, и бригъ перескочилъ черезъ камни; въ трюмъ оказалось вдругъ 5 футовъ воды, которая еще прибывала; инкиперъ, не видя возможности сохранить судно, рѣшился взять курсъ на ближайшую точку берега, и тѣмъ спасти команду. Около 4-хъ часовъ по полудни, бригъ сильно ударился, волны начали бить черезъ него и смыли несчастнаго шкипера, который утонулъ. Между-тѣмъ береговая стража послала на ближайшую станцію за ракетнымъ приборомъ г-на Карте (*Carte*). Къ несчастію прибой и зыбь были такъ сильны, что не было никакой возможности спустить ялупку на воду. Наконецъ, въ пятницу,

въ 2 часа ночи, уже по шестой ракетѣ удалось передать конецъ на бригъ и спасительная шлюпка перевезла съ него на берегъ штурмана и четверыхъ матросовъ. Вторая повздка была неудачна: шлюпку опрокинуло и одинъ изъ спасавшихъ утонулъ, остальные съ большимъ трудомъ достигли берега. На разбитомъ суднѣ оставалось еще четыре матроса; вопли ихъ, слышанные съ берега, раздирали сердца всѣхъ присутствовавшихъ. Спустя нѣсколько времени, пущенная ракета прошла сквозь форъ-марсель, погнбавшіе схватили конецъ, но сильное теченіе пронесло шлюпку, подъ вѣтеръ разбитого судна. Тогда ракетный линь привязали къ другой шлюпкѣ и люди были на ней благополучно перевезены на берегъ. Этотъ случай ясно показываетъ всю пользу ракетнаго прибора г-на Карте для спасенія людей при кораблекрушеніяхъ; полагаютъ, что безъ этого не было-бы никакой возможности спасти команду брига, который съ грузомъ былъ оцѣненъ въ 4,000 фунтовъ стерлинговъ.

=

Артиллерійскіе опыты. Въ Вуличъ были дѣланы недавно опыты надъ деревянными бомбовыми трубками, придуманными подполковникомъ лабораторнаго заведенія, г-мъ Гардингомъ. Пятнадцать броневыхъ бомбъ — десять 32 фунтовыхъ и пять 8-ми дюймовыхъ или 68-ми фунтовыхъ — показали, что деревянные трубки гораздо лучше и дешевле мѣдныхъ, которые ввинчиваются въ отверстіе бомбы. Трубки г-на Гардинга не имѣютъ винтовыхъ наръзовъ, потому-что наръзы эти, разбухая отъ сырости и сжимаясь въ теплую и сухую погоду, дѣлаются неудобными для прикрѣпленія къ бомбамъ. Способъ его чрезвычайно простъ: отверстіе въ бомбѣ дѣлается впалымъ, а конецъ трубки выпуклымъ. При такомъ устройствѣ достаточно двухъ легкихъ ударовъ деревяннымъ мушкетеромъ, для утвержденія трубки въ отверстіи. Трубки эти безопасны при употребленіи и вообще весьма удовлетворительны.

=

*

Изъ Вестъ-Индіи получено въ Англію извѣстіе, что 24 августа 1850 г., въ широтѣ 28° S, долготѣ 126° 23' W, помощникъ цейхвахтера на Англійскомъ военномъ суднѣ *Свифтъ*, получивъ выговоръ за неисправность по службѣ, зажегъ скрытно въ камбузѣ фитиль, и былъ остановленъ съ нимъ при вхождѣ въ крיותъ-камеру, съ намѣреніемъ взорвать судно на воздухъ. Преступникъ этотъ, называвшійся Вильямъ Муръ, былъ содержимъ въ цѣпяхъ до прибытія въ Вальпарейзо, гдѣ онъ сбѣжалъ, но какимъ образомъ не извѣстно.

=

Чудесное спасеніе матроса въ морѣ. Лондонскій баркъ Эмеральдъ, прибывшій недавно на Доунскій рейдъ, привезъ матроса, поднятаго изъ воды противъ мыса Финнистерре, гдѣ онъ плавалъ, держась за кусокъ пробки. Матросъ этотъ, вмѣстѣ съ двумя другими, былъ снесенъ волною съ палубы Португальской паровой шкуны. Товарищи его потонули, а онъ, ухватившись за пробку, снесенную въ то же время съ судна, держался за нее около сутокъ. Вечеромъ, когда его снесло за бортъ, шкуна прошла отъ него весьма близко, но не слышала крика его, и не могла видѣть по причинѣ темноты. На слѣдующій вечеръ онъ былъ поднятъ, въ весьма изнуренномъ состояніи, на Эмеральдъ, шедшій изъ Кадикса, и, получивъ необходимое пособіе, вскорѣ оправился.

=

Американскія яхты. Одинъ изъ корреспондентовъ газеты «Nautical Standard» сообщилъ въ нее изъ Нью-Йорка слѣдующее: «Въ Нью-Йоркѣ есть много отличныхъ яхтъ. Командоръ яхтъ-клуба, г-нъ Стевенсъ, намѣревается прибыть въ Англію для участвованія въ гонкахъ на призы. Яхта его «Марія» вооружена ботомъ (sloop), съ двумя парусами: гикъ у него 90 футовъ длиною, а бугшпритъ, для фока и кливера, 75 футовъ. Корма сидитъ въ водѣ пять футовъ, а носъ только касается воды! Мачта изъ одного дерева, и, у самой палубы,

37 дюймовъ въ діаметръ!! Для плаванія курсами, близкими къ вѣтру, устроены три выдвижные кили; яхта можетъ ходить весьма близко къ вѣтру и съ необыкновенною скоростію; вмѣстительность ея болѣе 200 тонновъ, и несмотря на огромныя размѣренія рапгоута, она можетъ быть управляема только четырьмя людьми! Владелецъ этой яхты, г-нъ Стевенсъ, человекъ очень богатый. Ему принадлежитъ одинъ изъ паровыхъ перевозовъ, находящихся въ Нью-Йоркѣ и составляющихъ не послѣднюю изъ диковинокъ нашего вѣка. На многихъ изъ перевозовъ ходятъ четыре, и даже пять пароходовъ со среднею скоростію 12-ти узловъ; пароходы эти вдвое удобнѣе паровыхъ паромовъ, существующихъ между Портсмутомъ и Госпортомъ и стоятъ притомъ около 50 процентовъ дешевле, чѣмъ въ Англіи.

=

Снабженіе судовъ прѣсною водою на продолжительное плаваніе. (Изъ *Naval. Stand.*). Мы очень часто удивлялись, какъ всякое усовершенствованіе медленно входитъ во всеобщее употребленіе въ нашихъ флотахъ — военномъ, и купеческомъ. Народъ нашъ не любитъ нововведеній. Весьма извѣстно, что самыя полезныя изобрѣтенія и самыя важныя открытія часто находили противниковъ въ тѣхъ классахъ людей, которымъ могли-бы онѣ доставить наибольшую пользу. Есть люди, до того предубѣжденные, что иногда не могутъ даже согласиться съ собственными чувствами. Они до того привязаны къ своимъ старымъ привычкамъ и идеямъ, что при всей очевидности истины не могутъ согласиться, что новое средство, лучше того, которое они во всю свою жизнь употребляли. Другихъ — же, собственный интересъ отвлекаетъ въ другую сторону, но они, конечно, имѣютъ свои причины, не принимать, и даже осуждать всякое улучшеніе. Сколько было толковъ, пересудовъ, споровъ, брани, когда впервые заговорили о газѣ, и все отъ тѣхъ лицъ, которыхъ

интересы были тѣсно связаны съ различными родами освѣщенія. Изобрѣтатель перваго газоваго прибора и изобрѣтатель, приложившій газъ для освѣщенія улицъ и домовъ — оба, издержавъ все свое состояніе до послѣдняго шиллинга, чтобы вывести на свѣтъ свои открытія — доведены были до того, что кончили жизнь въ самой ужасной нищетѣ. Они, какъ и многіе другіе благодѣтели человѣческаго рода, много трудились, и сошли съ поприща, дабы очистить дорогу тѣмъ строителямъ великолѣпныхъ заведеній, которыя мы нынѣ ежедневно видимъ возрождающимися. Они, постыжавъ, голодали — покуда хлѣбъ выросъ и созрѣлъ — другіе же воспользовались жатвой. Но на зло тысячамъ, приверженцевъ къ темному *status quo*, газъ восторжествовалъ, и теперь сдѣлался такъ же необходимъ жителямъ нашихъ городовъ, какъ воздухъ, которымъ они дышатъ; газовое освѣщеніе ввело большія улучшенія въ нашихъ постройкахъ, и хотя его встрѣтили не совсѣмъ ласково, но теперь онъ сдѣлался предметомъ необходимости.

Другое недавнее открытіе, весьма важное для мореплавателей, встрѣчено было также неблагопріятно; не испытавъ его, говорили уже, что оно не можетъ отвѣчать своей цѣли; были люди и даже можно найти ихъ и теперь, столь слѣпо приверженныя къ старымъ своимъ понятіямъ, что они объявляли и объявляютъ невозможность опрѣсненія морской воды въ большомъ количествѣ. Когда говорятъ имъ, что суда, плавающія въ морѣ, продовольствовались мѣсяцы и даже годы прѣсною водою, не взявъ съ собой ни одного тонна ея, и что экипажи, состоящіе изъ вѣсколькихъ сотъ человѣкъ, постоянно и изобильно добывали ея самымъ простымъ приборомъ, перегоняя воду, на которой они плаваютъ — тогда люди эти съ упрямствомъ, свойственнымъ ихъ невѣжеству, наставляютъ въ своихъ старыхъ идеяхъ, и не хотятъ, или уже не могутъ поверить тому, въ чемъ всякой убѣжденъ.

Многія Французскія суда, какъ военныя, такъ и купеческія, снабжены приборомъ, которой они называютъ *Appareil cuisi-*

ne-distillatoire, т. е. кухонный и перегоняющий прибор; на немъ готовить пищу для экипажа и въ то же время перегоняють воду для разныхъ надобностей. Этотъ приборъ самаго простаго устройства, не легко портится и съ нимъ всякому удобно обращаться. Во Франціи онъ очень не дорого стоитъ, и вѣроятно, пока мы пишемъ эти строки, половина купеческаго флота, приготовляющагося въ продолжительное плаваніе, будетъ снабжена уже этимъ экономическимъ и полезнымъ камбузомъ. Также и нѣсколько линейныхъ кораблей, имѣющіе многочисленныя экипажи, получили усовершенствованную машину этого рода, и находятъ, что она совершенно отвѣчаетъ своей цѣли. Мы имѣемъ передъ собою отчеты нѣсколькихъ капитановъ, которые всѣ отзываются о существенной пользѣ этого камбуза, и советуютъ имѣть его на всякомъ суднѣ; даже и для краткихъ плаваній; онъ дешевле и надежнѣе прежнихъ деревянныхъ бочекъ и желѣзныхъ ящиковъ. Также пишутъ, что вода изъ этого аппарата вкуснѣе доставляемой съ берегу; она не имѣетъ въ себѣ земляныхъ и минеральныхъ частицъ, обыкновенно заключающихся, въ болѣе или менѣе пропорціи, въ каждой каплѣ воды, добываемой изъ резервуаровъ, ключей и рѣкъ; что она гораздо полезнѣе для питья, варки и мытья, нежели вода, заключающаяся въ бочкахъ.

Мы объяснили, что дѣлаетъ приборъ г-дѣ Пейръ и Роже (*Peyre and Roger*) для Французскаго флота, теперь тоже должны сказать о дистилаторныхъ камбузахъ г-на Гранта (*Grant's Distilling and cooking galley*), для Англійскаго флота. (См. въ предъидущ. нум. Морск. Сб. стр. 471.)

Послѣ такихъ фактовъ, мы просимъ только рѣшить слѣдующій вопросъ: почему на суда, идущія въ отдаленныя плаванія, теперь еще погружаютъ огромное количество воды—во многихъ случаяхъ—тонъ на человека? Съ новымъ камбузомъ купеческимъ судамъ прибыль явная: все мѣсто, занимаемое водою, наполнится товаромъ; не будетъ никакой надобности

останавливаться въ пути; наливка водою въ иностранныхъ портахъ обыкновенно дорога, и часто суда должны уклоняться въ сторону, чтобы найти удобное для наливки мѣсто. Выгоды эти очевидны; съ ними пріобрѣтается и выигрышъ времени — важный вездѣ, особенно же на суднѣ. У военнаго судна огромное количество воды отнимаетъ также большую часть вмѣстительности: вмѣсто воды можно будетъ удвоить количество запасовъ и провизіи, и суда, запаасающіяся на шесть мѣсяцевъ, будутъ имѣть запасы на цѣлый годъ. Пароходы съ великою пользою употребятъ мѣсто это для топлива.

Примѣчаніе переводчика. Камбузы эти были-бы очень полезны для кораблей, строящихся въ Архангельскѣ и идущихъ чрезъ баръ, для вооруженія и погрузки въ открытомъ морѣ. Вода часто ихъ задерживаетъ; много надобно времени, чтобы наполнить бочки на транспортахъ; потомъ нужно бочки эти поднимать на корабль, и воду переливать въ желѣзные ящики, что также беретъ много времени и, частію, останавливаетъ другія работы въ интрюмѣ а время для этихъ кораблей особенно дорого. Стоять въ открытомъ морѣ безъ груза и вооруженія опасно, и очень трудно производить работы, потому, что если вѣтеръ довольно силенъ, то транспортъ не можетъ подойти къ борту корабля. Чѣмъ скорѣе корабль можетъ выйти изъ Бѣлаго моря, тѣмъ лучше; плаваніе въ немъ довольно опасно, по причинѣ густыхъ и продолжительныхъ тумановъ и мелей или кошекъ. Въ 1848 году я шелъ изъ Архангельска на 74-хъ пушечномъ корабль «Память Азова», и только одинъ разъ мы видѣли берегъ Бѣлаго моря, а то все время плаванія этимъ моремъ, продолжавшееся пять дней, мы не видѣли ничего: насъ окружалъ густѣйшій бѣлый туманъ; это было въ іюнь мѣсяцъ.

В. III.

==

Столкновенія на морѣ и недостаточная система судовыхъ огней. Столкновенія на морѣ приключаются ежедневно,

съ послѣдствіями иногда пагубными для людей, или весьма чувствительными денежными убытками, и всегда съ большею или меньшею опасностію.

Мы намѣрены представить статистическій очеркъ всѣхъ извѣстныхъ случаевъ столкновеній, приключившихся въ продолженіе послѣднихъ пяти лѣтъ.

Съ 1845 по 1849 годъ включительно, извѣстны 3,016 столкновеній на морѣ; среднимъ числомъ 600 случаевъ въ годъ, или почти по два въ день.

Всѣ 3,016 столкновеній имѣли послѣдствіемъ поврежденія, а въ 279 случаяхъ произошла совершенная потеря судовъ; большая-же часть случаевъ оказались гибельными для судовыхъ экипажей. И такъ: въ годъ погибало по 56 судовъ, т. е. слишкомъ по одному въ недѣлю.

Прилагаемая таблица показываетъ случившіяся несчастія въ продолженіе всего этого времени, по мѣсячно:

	<i>Столкновеніи.</i>	<i>Потери.</i>
Январь	358	40
Февраль	274	23
Мартъ	278	20
Апрѣль	200	27
Май	146	13
Іюнь	124	11
Іюль	159	10
Августъ	199	24
Сентябрь	238	12
Октябрь	332	28
Ноябрь	326	26
Декабрь	382	45
Итого	3,016	279

Случаи совершенной потери раздѣляются слѣдующимъ образомъ:

Столкновенія пароходовъ съ пароходами	4
» пароходовъ съ парусными судами	5

Столкновенія парусныхъ судовъ съ пароходами	24
» парусныхъ судовъ, которыхъ имена извѣстны, съ парусными же судами	177
» парусныхъ судовъ, которыхъ имена не извѣстны, съ парусными судами	69
	<hr/> 279

Случаи столкновеній и потерь по годамъ, были таковы:

Года.	Столкновенія.	Потери.
1845	591	56
1846	553	50
1847	693	46
1848	623	61
1849	556	66
	<hr/> 3,016	<hr/> 279

Слѣдующая таблица показываетъ относительныя поврежденія судовъ при столкновеніяхъ:

С Т О Л К Н О В Е Н І Я .	Совершенная потеря.	Весьма значительныя поврежденія.	Значительныя поврежденія.	Незначительныя поврежденія.
Пароходовъ съ пароходами	4	6	11	35
Пароходовъ съ парусными судами .	5	3	7	155
Парусныхъ судовъ съ пароходами .	24	23	56	65
Парусныхъ судовъ, которыхъ имена извѣстны, съ парусными судами .	177	105	348	1,256
Парусныхъ судовъ, которыхъ имена не извѣстны, съ парусными же судами	69	52	264	399
	<hr/> 279	<hr/> 189	<hr/> 686	<hr/> 1,910

Принимая, круглымъ числомъ, что всѣхъ англійскихъ купеческихъ судовъ 24,000, мы находимъ, что $\frac{1}{4}$ столкнувшихся судовъ были англійскія, или 2,270 на 3,016. Изъ нихъ $\frac{3}{10}$ приходится на берега Англіи и Ирландіи, $\frac{4}{10}$ на Нѣмецкое море, $\frac{1}{10}$ на Балтику и $\frac{2}{10}$ на другія моря. Конечно, много еще есть судовъ, погибшихъ отъ столкновенія, имена которыхъ не были и упомянуты. А сколько такихъ, о которыхъ мы никогда не слыхали и которыя были пущены на дно со всемъ ихъ экипажемъ, и о судьбѣ которыхъ никогда не узнаемъ? Невозможно дать хотя приблизительную оцѣнку подобнымъ несчастіямъ; но мы убѣждены, что онѣ случаются несравненно чаще, чѣмъ какъ вообще думаютъ. Намъ случалось слышать матросовъ, которые, спустя много лѣтъ послѣ столкновений, рассказывали о судахъ, потопленныхъ другими судами, инкипера которыхъ, избѣгая ответственности, скрывали эти происшествія. О погибшихъ же, при этихъ несчастіяхъ людяхъ, говорили, что ихъ, ужъ все равно, не воскресить.... Изъ столькихъ несчастій, конечно многія произошли отъ случайности, но многія и отъ оплошности управленія; отъ худаго соблюденія священнаго на судахъ правила: *смотреть впередъ*, и отъ худо устроенныхъ судовыхъ огней и сигналовъ

Развѣ ничего уже нельзя сдѣлать для отвращенія подобныхъ несчастій? И что сдѣлали мы, какъ народъ преимущественно морской и торговый, какъ первый по промышленности въ свѣтъ, при нашей способности открывать средства къ удобствамъ и безопасности жизни? Мы изобрѣтаемъ машины и врядъ-ли есть предѣлъ производительной силы англійской механической промышленности, а между-тѣмъ не можемъ придумать снаряда изъ *простыхъ дешевыхъ лампъ*, который-бы служилъ одинаково всякому судну, отъ величественнаго Остъ-индскаго корабля до бѣдной рыбацкой шмаки. Не можемъ, повторяю, придумать средства, чтобы узнавать ночью точное положеніе встрѣчнаго судна. Доселѣ придуманныя для этого способы были сложны. Намъ кажется, что употребленіе бѣлыхъ, красныхъ и

зеленыхъ лампъ, съ сильными чечевицеобразными стеклами, удовлетворить требованіямъ, и что не нужно будетъ дальнѣйшихъ доказательствъ о ихъ дѣйствительности, если употреблять ихъ слѣдующимъ образомъ: *бѣлый свѣтъ* на мачтъ, не заслоняемый парусами, или, если нужно, на бунпритъ: *красный свѣтъ* — съ правой стороны носовой части, и *зеленый свѣтъ* — съ лѣвой стороны носовой части, не заслоняемые нижними парусами; огни эти должны горѣть отъ заката до восхода солнца*.

Первый фонарь съ тремя стеклами: одно спереди и два по сторонамъ; другіе же два фонаря каждый съ двумя стеклами: по одному переднему и одному боковому, обращенному къ морю. При такомъ однообразномъ и общемъ расположеніи огней во всю ночь, на каждомъ суднѣ, сголкновенія сдѣлаются гораздо рѣже, ибо положеніе судна, его галсъ или направленіе, немедленно узнаются другимъ судномъ посредствомъ различія его огней. Эти-же три фонаря, расположенные вертикально или горизонтально, при перестановкѣ ихъ, могли-бы выразить множество разныхъ чиселъ или другихъ условныхъ знаковъ. Взаимное расположеніе трехъ-цвѣтныхъ фонарей можетъ быть такъ разнообразно, что нѣтъ слова въ англійскомъ языкѣ, котораго-бы нельзя было ими выразить или сдѣлать понятнымъ. Затѣмъ остается устроить на бортахъ судна удобныя мѣста для этихъ фонарей и имѣть шесть, около 5 футъ вышины, съ тремя крючками для навѣшиванія фонарей, когда потребуется вертикальное ихъ положеніе. Все это очень просто и дешево можно

* Это расположеніе боковыхъ огней, на оборотъ тому, какое постановлено для англійскихъ пароходовъ, гдѣ на правомъ кожухѣ бываетъ зеленый огонь, а на лѣвомъ красный.

Слѣдовательно, увидя теперь ночью въ морѣ одинъ, напримѣръ хоть красный огонь, вы не будете знать—принадлежитъ-ли онъ лѣвому кожуху парохода, или правой сторонѣ бака паруснаго судна?

Цр. Рс.д.

сдѣлать; тогда вахтенный приказывалъ-бы выставить фонари или перемѣнить расположеніе ихъ согласно сигнальной книгѣ, что могло-бы быть выполнено на любомъ суднѣ, любымъ человекомъ. Это предложеніе нѣсколькихъ сигналовъ не теоретическое, но съ пользою употребляется уже контрабандистами. Они съ помощію такихъ огней хорошо понимаютъ другъ друга и часто выгружаютъ контрабанду свою нѣтамъ, гдѣ сперва было назначено, и тѣмъ избегаютъ преслѣдованія, благодаря сигналамъ.

Англія, имѣющая обширнѣйшую морскую торговлю, преимущественно должна пешихъ о сохраненіи своихъ судовъ, и принять дѣйствительныя мѣры къ отвращенію столкновеній на морѣ; прими она хорошую систему сигналовъ, тогда всякая держава, имѣющая торговый флотъ, какъ-бы онъ ни былъ бѣденъ и незначителенъ, послѣдовала бы ей. Это не будетъ частная выгода одной Англіи, но общая польза всѣхъ морскихъ державъ. Общепонятныя и общепользныя введенія, найдутъ приютъ во всѣхъ углахъ земли.

Въ наукахъ и художествахъ мы имѣемъ общій латинскій языкъ, понятный каждому ученому: почему-бы намъ не создать общій языкъ для выраженія нашихъ пуждъ и мыслей на морѣ? Тогда моряки всѣхъ націй свободно объяснялись-бы при встрѣчахъ въ океанѣ.

Чѣмъ скорѣе осуществляются разсужденія эти на дѣлѣ, тѣмъ болѣе предупредится несчастій отъ столкновеній судовъ, случающихся ежедневно. Такъ, недавно еще, австрійскій военный пароходъ, входя на Триестскій рейдъ, съ членами Императорской фамилии, послѣ увеселительной прогулки по окрестностямъ, пустилъ на дно купеческій австрійскій пароходъ. Къ счастью никто при этомъ не погибъ, но Австрійскому правительству пришлось заплатить за потерю и вознаградить за понесенные убытки хозяевъ утонувшаго парохода. Недавно англійское и французское военныя суда столкнулись у береговъ Африки отъ недоразумѣнія. На дняхъ еще, сошлись два парохода на берегахъ

Шотландіи, изъ нихъ одинъ потонулъ, и только съ большимъ трудомъ спасены были съ него пассажиры и команда. Мы удержимся исчислять новѣйшіе случаи столкновеній, ибо вышеприведенными таблицами достаточно, кажется, доказали, чтобы убѣдить Англійское правительство приступить къ составленію свода общихъ морскихъ сигналовъ.

Газета *Nautical Standard*, изъ которой извлечена эта статья, продолжаетъ о томъ же предметъ еще слѣдующее: недѣлю тому назадъ, какъ говорили мы о худой системѣ сигналовъ, и вотъ въ одну недѣлю опять нѣсколько столкновеній между судами. Мы считаемъ свящею обязанностію нашу прибавить еще нѣсколько строкъ объ этомъ предметъ и обратить вниманіе публики на несовершенство ночныхъ сигналовъ, и безопасность, которую оказываютъ къ нимъ икипера купеческихъ судовъ.

Мы уже указали, что въ продолженіе послѣднихъ пяти лѣтъ было не менѣе 3,016 извѣстныхъ и описанныхъ столкновеній, изъ коихъ 279 повлекли за собою совершенную потерю судовъ.

Весьма вѣроятно, что было несравненно болѣе столкновеній, о послѣдствіяхъ которыхъ мы никогда не услышимъ, по той причинѣ, что или оба судна погибли, или оставшійся невредимымъ почелъ лучше скрыть происшествіе, боясь послѣдствій. Весьма было-бы любопытно знать, сколько пришлось на Британскія суда потерь въ людяхъ и собственности отъ этихъ печальныхъ случаевъ? Изъ вышеприведенныхъ данныхъ видно, что на Британскія купеческія суда приходится 2,270 столкновеній, изъ коихъ 210 имѣли слѣдствіемъ совершенную гибель; это въ пять лѣтъ, а въ годъ будетъ 42 потери. Сколько-же жертвъ унесли съ собою эти бѣдствія? Сколько сдѣлали нищихъ? Все это заставляетъ насъ опять обратиться къ первому нашему вопросу: Развѣ ничего нельзя сдѣлать для отвращенія подобныхъ несчастій? Мы утверждаемъ, что можно и должно непремѣн-

но быть сдѣлано; но не такъ какъ теперь — безъ принужденія содержать въ исправности ночныя огни; напротивъ, съ обязательствомъ имѣть ихъ на всякомъ суднѣ и во всю ночь на своихъ мѣстахъ. Каждый актъ парламента, имѣющій цѣлью улучшеніе состоянія торговаго флота нашего, будетъ недостаточенъ безъ этого требованія. Мало имѣть на палубѣ огонь: надобно чтобы онъ былъ прилично поставленъ, хорошо видѣнъ и различенъ цвѣтами, чтобы можно было вѣрно знать направленіе судна. Строгое соблюденіе этихъ постановленій всеми судами, вѣрно отвратило бы $\frac{2}{10}$ -хъ несчастныхъ случаевъ.

Взглядъ на таблицу ежемѣсячныхъ столкновеній доказываетъ, въ чемъ мы и прежде никогда не смоньвались, что длинныя ночи зимнихъ мѣсяцевъ были плодотворны несчастіями. Отъ октября до марта мѣсяца включительно, было 1,950 столкновеній, изъ коихъ 182 съ совершенною потерей судовъ; лѣтніе же мѣсяцы отъ апрѣля до сентября включительно, представляютъ 1,066 столкновеній, въ томъ числѣ 97 съ потерей судовъ. Эти выводы доказываютъ, что столкновенія случаются чаще ночью чѣмъ днемъ. Но есть средства сдѣлать ночь столь-же безопасною, какъ и день. Хорошая система ночныхъ неподвижныхъ фонарей, должна отвратить столкновенія. Также размноженіе въ торговомъ флотѣ болѣе свѣдущихъ шкиперовъ и штурмановъ, много уменьшитъ столкновеній. Но и этотъ почтенный классъ мореплавателей ничего не сдѣлаетъ безъ хорошаго свода сигналовъ. Никакой шкиперъ не можетъ быть всю ночь на верху, а уходя въ низъ, не можетъ отвѣчать за опіибки или невниманіе своихъ помощниковъ. Такъ-что отвѣтственность тяжело падающая на шкиперовъ, непременно должна быть подраздѣлена. и потому еще болѣе необходимо постановленіе имѣть въ ночное время на судахъ огни, на опредѣленныхъ мѣстахъ, съ тѣмъ, чтобы время горенія ихъ записывалось въ журналъ. Тогда это сдѣлается обычнымъ дѣломъ, и стоящій на вахтѣ

привыкнетъ къ нему, какъ ко всякому другому заведенному порядку на суднѣ.

Мы теперь не обезпечены тѣмъ, что существуетъ законъ только для однихъ пароходовъ, принужденныхъ носить установленные цвѣтные фопари (см. М. Сб. Т. I. стр. 276); да и этотъ законъ исполняютъ только добросовѣстные и исправные шкипера, побуждаемые къ тому не столько силою закона, сколько внутреннимъ убѣжденіемъ, отвратить столкновение и въ случаѣ бѣды защитить себя отъ ответственности. При нынѣшнемъ состояніи нашихъ торговыхъ морскихъ законовъ, каждому шкиперу предоставлено дѣйствовать на произволъ; а правила и дѣйствія, необходимыя для избежанія столкновѣній, описаны въ постановленіяхъ весьма неопредѣленно. Мы имѣемъ правила какъ держать при входахъ на рейдъ и въ гавань; причемъ дѣйствія столкнувшихся судовъ тотчасъ могутъ быть повѣрены, и опредѣлится, кто виноватъ и кому отвѣчать за поврежденія. Но въ открытомъ морѣ, на этотъ предметъ нѣтъ постановленій, а тамъ отъ этого зависитъ гораздо болѣе, начиная съ потери жизни людей, которая тутъ болѣе подвержена опасности, чѣмъ у береговъ.

Для Англіи, имѣющей торговый флотъ, равный и даже болѣе, чѣмъ флоты всѣхъ другихъ державъ вмѣстѣ взятые, опредѣлительные морскіе законы, крайне необходимы.

—

Сравнительная цѣна постройки сто-пушечнаго корабля въ Англіи и во Франціи. Цѣнность Англійскихъ 120-ти пушечныхъ кораблей слѣдующая: 1) *Нельсонъ*, построенный въ 1814 году въ Вуличѣ, генераль-интендантомъ флота, въ 2617 тоновъ, обошелся въ 106,254 фунта, 4 шил. 2) *Рояль Джорджъ*, выстроенный въ 1827 году въ Чатамѣ, сэромъ Вилліамомъ Рюлемъ, въ 2,616 тоновъ, обошелся въ 87,319 фунт. 18 шил.

3) *Рояль Вильямъ*, выстроенный въ 1833 году въ Пем-

брокъ, сэромъ Вильямомъ Рюлемъ, въ 2,698 тоновъ, обошелся въ 81,255 фунт. 15 шил. и 2 пенса. 4) *Сентъ Джоржъ*, выстроенный въ 1840 году въ Плимутъ, сэромъ Вильямомъ Рюлемъ, въ 2,719 тоновъ, обошелся въ 79,112 фунтовъ 11 шил. и 5 пенс.

И такъ каждый тонъ этихъ четырехъ кораблей стоилъ:

	тоны	фунт.	шил.	пенс.
Нельсонъ . . . въ 2,617. за одинъ тонъ	40	12	0	
Рояль Джоржъ — 2,616, — — —	33	7	7	
Рояль Вильямъ — 2,698, — — —	30	2	4	
Сентъ Джоржъ — 2,719, — — —	29	1	11	

Отсюда средняя цѣна за тонъ будетъ 33 фунтна, 5 шил. 11½ пенсъ или около 208-ми рублей сер.; французскій же 120 пушечный корабль «*La Ville de Paris*» въ 3,000 тоновъ, недавно спущенный (см М. Сб., предъидущій № стр. 468), стоилъ Франціи 1,280,653 франковъ 79 сантимовъ, т. е. около 107 руб. сер. за тонъ, слѣдовательно почти вдвое дешевле англійскаго.

За неизмѣнѣмъ данныхъ въ цѣнности вооруженія и артиллеріи Англійскаго трехъ-дечнаго корабля, мы не можемъ сказать ничего положительнаго, но мы убѣждены, что тѣ же злоупотребленія и та же расточительность господствуютъ и здѣсь какъ и въ постройкѣ однихъ кузововъ; такъ что наши сосѣди могутъ выстроить три прекрасные корабли, когда мы, за ту же цѣну будемъ имѣть только два.

(Nautic. Stand. № 49.)

==

Новыя Испанскія военныя суда. Въ Карракасскомъ адмиралтействѣ, въ Кадиксѣ, были спущены на воду $\frac{7}{13}$ ноября три судна:

Военный транспортъ *Санта Марія* въ 1,000 тоновъ. Его
37½

артиллерія будетъ изъ 18-ти пушекъ 32 фунтовыхъ ; покуда поставлено только четыре пушки.

Пароходъ *Кортесъ* въ 350 силъ и 84 пуш. корабль *Изабель Сегунда*. Артиллерія его будетъ слѣдующая :

Въ нижнемъ декъ.

10	пуш.	68	фунт.	8	футъ	10	дюйм.	длины
20	—	32	—	10	—	4	—	—

Въ среднемъ декъ.

6	пуш.	68	фунт.	8	футъ	10	дюйм.	длины
26	—	32	—	9	—	10	—	—

На шканцахъ

2	пуш.	68	фунт.	8	футъ	9	дюйм.	длины.
12	—	32	—	8	—	9	—	—

На бакъ.

8	пуш.	32	фунт.	8	футъ	9	дюйм.	длины.
---	------	----	-------	---	------	---	-------	--------

Съ существованія Карракаскаго адмиралтейства, это 4-й корабль, который въ немъ спущенъ на воду. *Первый* 74 пуш. кор. «Африка» былъ спущенъ въ 1752 г., *второй* 74 пуш. кор. «Фирмъ» въ 1754 г. и *третій* 64 пуш. кор. «Эспанья» въ 1757 году. И такъ прошло 93 года съ тѣхъ поръ, что тамъ былъ спущенъ послѣдній корабль. Въ Фероль недавно спущенъ 40 пуш. фрегатъ «Байленъ.»

==

Австрійскіе морскіе кадеты. Ихъ два рода : 1) Воспитывающіеся въ Морской Коллегіи и 2) образовывающіеся своими средствами. *Первые* находясь въ коллегіи, плаваютъ лѣтомъ на особыхъ назначенныхъ для того судахъ. Такъ возвратился теперь въ Триестъ бригъ «Гусаръ,» подъ командою кап. Визьяка, послѣ 3½ мѣсячнаго практическаго плаванія. Они имѣли довольно бурныя погоды и посѣтили Тулонъ, Картагену и Портъ Магонъ.

Вторые же размѣщались прежде для практики по разнымъ

судамъ флота. Но какъ нынѣшнюю весною набралось этихъ волонтеровъ болѣе, чѣмъ сколько можно было размѣстить по судамъ, то всѣ оставшіеся на берегу были посажены въ июль мѣсяцъ на корветъ *Титанія*, подъ командою корабельнаго лейтенанта барона Веделя-фонъ Ярлсберга, и посланы на 4 мѣсяца для практики въ Адриатическое море. Теперь они возвратились. Въ зимніе мѣсяцы будутъ имъ читать въ Морской Коллегіи лекціи: навигаціи, астрономіи, физики, механики съ приложеніями къ паровымъ машинамъ и артиллеріи; послѣдняя съ практическимъ ученіемъ. Такія благодѣтельные мѣры для образованія морскихъ волонтеровъ, конечно скоро принесутъ полезныя плоды.



Корветъ Оливуца. Вышелъ изъ Копенгагена 18 октября, пробѣжалъ Каттегатъ и Скагерракъ съ попутнымъ вѣтромъ, но 20-го при входѣ въ Нѣмецкое море встрѣченъ былъ крѣпкимъ NW. Дней десять западные вѣтры продержали корветъ между Скагерракомъ и Доггеръ банкой. Октября 23 и 27 выдержалъ онъ два шторма безъ всякихъ поврежденій, не смотря на огромное волненіе и тяжелую качку; не много пострадала только шлюбка за кормой. Старый лоцманъ, бывшій на корветѣ, называлъ штормъ дувшій 27-го числа, *генералъ-штормомъ*; ревъ его былъ оглушительнъ и небо въ этотъ день имѣло особый темно-коричневый цвѣтъ. Октября 31-го ночью корветъ вошелъ въ Англійскій каналъ и съ разсвѣтомъ 2-го ноября, бросилъ якорь на Спиттедскомъ рейдѣ. Въ 8 ч. утра салютовалъ 21 выстрѣлъ и тотчасъ получилъ равный отвѣтъ.

Вообще переходъ этотъ былъ весьма бурный, но корветъ выдержалъ его прекрасно и только оказалось необходимымъ прибавить балласту, котораго и взяли здѣсь 20 тоновъ (1,200 пудъ). Прибавку эту одобрилъ и англійскій профессоръ г. Инманъ, по чертежу котораго построенъ корв. Оливуца.

Портсмутскій кораблестроитель г. Финчамъ весьма одобряетъ этотъ чертежъ и въ настоящее время находится на станціи у мыса Доброй Надежды, Англійскій военный корветъ этаго же чертежа.

Вмѣстѣ съ Оливуцой пришелъ въ Портсмутъ Англійской фрегатъ *Фаетонъ*, съ треснувшей фокъ-мачтой, которую ему тутъ и перемѣнили.

Корветъ нашъ во время пребыванія въ этомъ портѣ, стоялъ на маломъ Портсмутскомъ рейдѣ, для налитія воды и вообще для приготовленій къ предстоящему плаванію. Тутъ, ноября 8-го, когда на корветъ тянули такелажъ, одинъ изъ портовыхъ пароходовъ, при крѣпкомъ SW вѣтрѣ и сильномъ теченіи, проходя мимо 100 пушечнаго корабля «Виктори», навалилъ на навѣтренную его скулу всѣмъ лагомъ. Тотчасъ-же съ Оливуцы отвалили гребные суда съ кабельтовымъ и перливнемъ, и передали ихъ на пароходъ, гдѣ и закрѣпили. Тогда команда корвета стала на кабельтовъ и очень скоро оттащили пароходъ отъ корабля.

Скоро пароходъ проишелъ мимо Оливуцы съ громкими изъясненіями благодарности. Командиры-же кораблей Виктори, Британія и Экселентъ, тотчасъ сдѣлали визитъ командиру Оливуцы.

Ноября 18-го въ 3 часа дня корветъ оставилъ Портсмутъ при тихомъ NO, который скоро однако перемѣнился на SW, откуда шла сильная океанская зыбь; погода сдѣлалась пасмурная, барометръ падалъ, почему и сочтено за лучшее спуститься въ Плимутъ, гдѣ корветъ и бросилъ якорь въ полдень слѣдующаго дня, за брекватеромъ. Тутъ Англійскаго флота лейтенантъ Лорри, ходившій нѣсколько лѣтъ на пакетботѣ изъ Фальмута въ Ріо и обратно, очень одобрилъ, что корветъ спустился, и совѣтовалъ, также какъ и лоцмана, переждать здѣсь наступавшее новолуніе. И дѣйствительно свѣжіе вѣтры продержали тутъ Оливуцу до 24-го ноября, когда корветъ вышелъ въ море, для слѣдованія въ Ріо-Жанейро.

Англійскія морскія газеты часто называли корветъ нашъ *Оамбина*, вѣроятно принимая кормовую надпись его ОЛИВУЦА за Латинскую, отчего и вышло у нихъ OAMBYNA. Но не въ названіи дѣло, а лихой корветъ нашъ съ честію понесъ Русской флагъ отъ береговъ Европы въ Америку и далѣе вокругъ мыса Доброй надежды, въ Австралію и Азію, — на другой край свѣта, но къ Русскимъ же берегамъ.



РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Изъ Гоголулу (на Сандвичевыхъ островахъ) получено отъ капитана Колинсона, начальника арктической экспедиціи въ Беринговомъ проливѣ, письмо, въ которомъ, между прочимъ, сказано слѣдующее :

«Мы прибыли сюда чрезъ 175 дней по отплытіи изъ Англіи, хотя всегда несли всевозможные паруса. Инвестигатора не видали съ 9 апрѣля. Сегодня (18 іюня) отправляемся къ Берингову проливу. Я опасаюсь, не поздно-ли приступать теперь къ исполненію цѣли нашего крейсерства; впрочемъ это не въ нашей волѣ: станемъ надѣяться на лучшее.

«Геральдъ (капитанъ Коллетъ), шесть недѣль уже какъ отправился къ проливу, и мы надѣемся его тамъ встрѣтить вмѣстѣ съ Платоуэромъ, состоящимъ подъ командою командера Мура.

«Въ настоящее время здѣсь весьма мало съвѣстныхъ припасовъ, и все чрезвычайно дорого, по причинѣ требованій въ Калифорнію. Сюда пришли до 50 судовъ за провизією, и правительство не сдѣлало никакихъ приготовленій къ нашему отправленію.

Въ другихъ письмахъ сообщаютъ, что капитанъ Колинсонъ

уже отправился изъ Гополулу, и намеренъ по соединеніи съ Плоуэромъ, оставить его позади себя, въ резервъ, а самъ пуститься во льды.

Инвестигаторъ (ком. М'Клюръ), также отправился отъ Воагу, 22 іюня, не дождавшись прихода Энтерпрейза, командиръ котораго, капитанъ Коллинсонъ, полагали, пошлетъ Инвестигаторъ въ Вальпарейзо за провизіею и припасами.

— Турецкія суда, о которыхъ мы упоминали въ предыдущей книжкѣ «Морскаго Сборника», на стр. 480, стоятъ въ Портсмутской гавани. Офицеры съ нихъ осматриваютъ, подъ руководствомъ г. лейтенанта Вебстера, всѣ замѣчательные предметы въ портъ. Любопытные могутъ безпрепятственно осматривать Турецкія суда, на которыхъ встрѣчаютъ ихъ весьма вѣжливо и показываютъ всѣ палубы. Осмотръ этотъ дозволенъ каждый день со втораго часа по полудни, исключая пятницы и субботы, дней, посвященныхъ религіознымъ обрядамъ. По просьбѣ Турокъ, съ разрѣшенія Лордовъ Адмиралтейства отведенъ на Госпорсткомъ берегу участокъ земли, на случай погребенія мусульманъ. Форма Турецкихъ морскихъ офицеровъ, исключая капитановъ, весьма похожа на Англійскую: синій скюртукъ съ такими-же брюками и сабля на перевязи; матросы ихъ имѣютъ темнаго цвѣта куртки и синія брюки; костюмъ вовсе не такъ красивый какъ ихъ національный. Турки часто бываютъ на берегу и много тратятъ денегъ. Зелень и мясо имъ привозятъ, также и прочіе припасы; особенно много употребляютъ они кукурузы.

— Въ Девоипортъ повелѣно немедленно спустить на воду корабль *Санпарейль*, потому что на мѣстѣ его предположено заложить пароходъ, длиною въ 274 фута, съ 90 орудіями. Названіе этому пароходу-кораблю еще не назначено.

— Декабря 3-го (н. ст.) въ Парижъ, были церемоніальными военныя похороны Барона Тюпинье, бывшаго морскаго министра Франціи. Онъ 25 лѣтъ служилъ директоромъ военныхъ портовъ, потомъ былъ членомъ Адмиралтейскаго Совѣта и Го-

сударственного Совета, Перомъ Франціи и кавалеромъ орденовъ почетнаго легіона и испанскаго Фердинанда. Шнуры каталка держали: адмиралъ Мако, вице-адмиралъ Гюронъ, инспекторъ корабельныхъ инженеровъ Буше и директоръ морскихъ сооружений Гарнье. Карлъ Дюпенъ произнесъ замѣчательную надгробную рѣчь. Морской Министръ Роменъ-де-Фоссе (который теперь подалъ въ отставку), провожалъ покойнаго.

— Французскій 30 пуш. корветъ *Байонезъ*, подъ командою корабельнаго капитана Жюрье-де-ла-Гравьера, возвратился 6-го декабря (н. ст.) въ Шербургъ, послѣ 3½ лѣтъ отсутствія. Онъ былъ на станціи въ Китаѣ. — Обратное плаваніе его продолжалось ровно 7 мѣсяцевъ, онъ вышелъ изъ Макао 6-го мая, заходилъ на Сандвичевы острова, Танти и въ Ріо-Жанейро.

— 120-ти пушечный корабль *Ройаль-Албертъ*, превосходящій всѣ прежніе англійскіе корабли этого ранга на 700 тоновъ, предполагается спустить во время всемірной выставки будущаго года.

— Недавно пробовали на Темзѣ винтовой пароходъ *Босфоръ*, назначенный для плаванія изъ Англіи на мысъ Доброй-Надежды. *Босфоръ* имѣлъ хорошія качества съ обыкновеннымъ винтомъ, теперь поставили на него винтъ по патенту Модслея, такъ называемый *Самодѣйствующій* (*Self-acting feathering Screw*). Крылья его принимаютъ наивыгоднѣйшее положеніе для движенія парохода подъ парами; если же идетъ онъ подъ парусами, то крылья приходятъ въ такое положеніе, въ которомъ представляютъ наименьшее сопротивленіе водѣ и слѣдовательно не мѣшаютъ ходу, а потому винтъ этотъ и не надобно подымать, онъ остается всегда на своемъ мѣстѣ. Средняя скорость *Босфоръ* съ этимъ винтомъ оказалась 9¼ узловъ; руль дѣйствовалъ легко и хорошо. (См. еще М. Сб. Т. 2, стр. 304).

— Бурная осень нынѣшняго года, представляетъ въ нашихъ сѣверныхъ моряхъ цѣлый рядъ крушеній. Изъ нихъ едва ли не самое несчастное, по числу жертвъ, было разбитіе англійскаго

барка *Эдмондъ*, произшедшее 22 ноября (н. ст.), на юго-западномъ берегу Ирландіи. Баркъ этотъ вышелъ 18 ноября вечеромъ изъ рѣки Шаннонъ съ 207-ю пассажирами въ Америку. Скоро встрѣтилъ его штормъ отъ WNW, которымъ сломало у него двѣ мачты и притащило къ берегу, гдѣ и потерпѣлъ онъ совершенное крушеніе. Погибло 96 человекъ. Капитанъ Вильсонъ оставилъ остовъ своего судна послѣднимъ и еще спасъ одну женщину.

— Австрійскій корветъ *Каролина* (М. Сб. Т. IV, стр. 482) пришелъ 28 октября н. ст. — въ Гельсингеръ и черезъ сутки отплылъ въ Портемутъ, куда прибылъ спустя мѣсяцъ, имѣя на пути крѣпкіе противные вѣтры и 4-хъ дневный штормъ отъ SW.

— *Копенгагенъ*, 27 ноября н. ст. Управлявшій временно Морскимъ Министерствомъ, камергеръ, коммодоръ *Ирмингеръ*, по прошенію его, уволенъ отъ должности. Морскимъ Министромъ Даніи назначенъ начальникъ Морской Академіи капитанъ фонъ-Докумъ. Подъ управленіемъ его, академія приведена была въ отличное состояніе и воспитанники дѣлали большіе успѣхи. Въ нынѣшнее лѣто (1850) кап. Фонъ-Докумъ, командуя корветомъ «Флора», начальствовалъ блокадою Голстинскаго берега, со стороны Нѣмецкаго моря и содержалъ ее отличнымъ образомъ; воспитанники оставались на *Флорѣ*.

— Пишутъ изъ Бремена, что фрегатъ *Экериферде* (бывшій *Геоіонъ*) (М. Сб. Т. IV стр. 480), вышедшій изъ Травемюнде 23 ноября (н. ст.), подъ начальствомъ капитана Тешера (*Tasher*), съ прибывшимъ для этого изъ Бремена контръ-адмираломъ Бромми (М. Сб. Т. III стр. 168) и двумя опытными лоцманами, прибылъ 8 декабря (н. ст.) благополучно въ устье рѣки Везеръ. Не пишутъ подъ какимъ флагомъ шелъ этотъ *Германскій* фрегатъ по прежнимъ своимъ водамъ, чрезъ Большой Бельтъ.

==

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЪЯВЛЕНИЕ.

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

А. И. ГЕВЕРТА,

на Невскомъ проспектѣ въ домѣ Голландской церкви,
можно выписывать и отчасти получать слѣдующія книги:

(Цѣны на серебро.)

- Airy.** Six Lectures on Astronomy. 8. London. 1849. 4 R. 30 C.
Allen. The Navigation Laws of Great-Britain historically and practically considered. 8. London. 1849. 3 R. 50 C.
Astronomical Observations, made at the Observatory Greenwich in the Years 1846 and 1847. 2 vols. 4. London. 1850. 20 R.
Baird. Impressions and Experiences of the West-Indies and North-America in 1849. 2 vols. 8. 1850. 8 R. 40 C.
Bannister. Records of British Enterprise beyond Sea. Vol. 1. part. 1. 8. London. 1850. 2 R. 40 C.
Belville. A Manuel of the Thermometer. 12. 1850. 45 C.
Benedict. The American Admiralty, its Jurisdiction and Practice etc. Roy. 8. New-York. 1850. 14 R.
Byam. Wanderings in some of the Western Republics of America, with Remarks upon the Cutting of the Great Ship-Canal through Central-America. 8. London. 1850. 3 R.
Chesney. The Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris in the Years 1835—1837. (In 4 vols.) Vol. 1. 2. Roy. 8. With Atlas. London. 1850. 38 R.
Cook. Historical Notes on the Discovery and Progressive Improvements of the Steam-Engine. With Plate. 18. New-York. 1849. 8 R.

- Forbes.** Six Month's Service in the African Blockade from April to October 1848, in Command H. M. S. Bonetta. 8. London. 1849. 3 R.
- Goodsir.** An Arctic Voyage to Baffin's Bay and Lancaster Sound in search of Friends with Sir John Franklin. Past. 8. 1850. 2 R. 25 C.
- Gordon.** Lunar and Time Tables, adapted to new, short and accurate Methode for finding the Longitude by Chronometers and Lunar Distances. Roy. 8. London. 1849. 4 R.
- Grant.** Plane Astronomy. Part. I. 8. London. 1850. 2 R. 40 C.
- Greenwich Observatory.** Reductions of the Observations of the Moon, made at the Royal Observatory, from 1750 to 1830. 2 vols. 4. 1850. 40 R.
- Griffith's.** Treatise on Marine and Naval Architecture; or Theory and Practice blended in Ship Building. No. 1 to 7. 4. London. 1850. Illustrated with many engravings, Sewed, each No. 1 R.
- Hann.** A Short Treatise on the Steam — Engine; adopted for the use of Schools. Parl. I. 12. London. 1849. 1 R. 50 C.
- Harvey.** The Sea-side Book; being an Introduction to the Natural History of the British Coast. 12. London. 1849. 2 R.
- Manual of British Marine Algae; containing generic and specific Descriptions of all the known British Species of Sea Weeds. With Plates. 8°. 1850. 8 R. 40 C.
- Herschel.** A Manuel of Scientific Enquiry, prepared for the use of Her Majesty's Navy etc. etc. Roy 12 London 1849 4 R. 50 C.
- Hodge.** Analytical Principles and Practical Application of the Expansive Steam Engine as employed in Pumping, Steam Navigation, etc. 4-to. London 1849. 25 R.
- Huntley.** Seven years Service on the Slave Coast of Western Africa. 2 vols. post. 8°. 1850. 8 R. 50 C.
- Johnston.** The Physical Atlas of Natural Phenomens. Imp. 4-to. Parl. I. 1849. 1 R. 50 C.
- Magnetical** and Meteorological Observations made at the Royal Observatory Greenwich, in the year 1847. 4-to. London 1850. 20 R.
- Marine** Steam engine, designed for the use of Naval Officers and Engineers. 8. London 1849. 5 R.
- Memoirs** of the Life of Vice-Admiral Lord Viscount Nelson, K. B. By Th. Bettigrew. 2 vols. 8°. London 1849. 15 R.
- Milne,** Ocean Life, or an Appeal in Behalf of the Mental, Moral and Religious Improvement of Seamen. 12. London 1850. 85 C.

- Milner.** A Descriptive Atlas of Astronomy and of Physical and Political Géography. Eighty maps, with Letterpress etc. 4-to. 1849. 15 R.
- Milner and Petermann.** Descriptive Atlas of Astronomy and of Physical and Political Geography. 4-to. 1850. 12 R. 60 C.
- M'Killop.** Reminiscences of Twelve Month's Service in New Zealand as a Midshipman etc. etc. 12. London 1849. 3 R.
- M'Lean.** Notes of Twenty-Five Years Service in the Hudson's Bay Territory. 2 vols. 8°. London 1849. 8 R. 50 C.
- Moses.** Skelches of India; with notes on the Seasons, Scenery and Society of Bombay, Elephanta and salsette. Post. 8°. London 1850. 3 R.
- Murphy and Jeffers.** Nautical routine and stowage, with short rules in navigation. Roy 8° New-York 1850. 8 R.
- Napier.** Excursions in Southern Africa; including a History of the cape Colony etc., etc. 2 vols. 8°. London 1850. 10 R.
- Nunn.** Narrative of The Wreck of The Favorite, detailing the Adventures, Sufferings, etc., etc. With chart and Woodcuts. 12. London 1850. 3 R.
- O'Byrne,** A Naval Biographical Dictionary comprising the Life and Services of every Living Officer in Her Majesty's Navy etc., etc. Roy. 8°. 1849. 16 R. 80 C.
- Osborne.** Oceanus; on a Peaceful Progress o'er the Unpathed Sea. With Illustrations. 8 London 1850. 3 R.
- Penrose.** Lives of Vice-Admiral S. Ch. V. Penrose K. C. H. and capit. James Trevenen. 8. London 1850. 4 R. 30 C.
- Premium,** Eight Years in British Guiana, in the Years 1840 to 1848. inclusivo. 8. London 1850. 3 R. 60 C.
- Rae.** Narrative of an Expedition to the Shores of the Arctic Sea in 1846 — 1847. 8°. With 2 large maps. London 1850 4 R.
- Reid.** The Progress of the Law of Storms and of the Variable Winds; with the Practical Application of the subject to Navigation. Illustrated by Charts and Woodcuts. 8°. London. 1849. 3 R. 75 C.
- Schillinglaw.** A Narrative of Arctic discovery from the Earliest Period to the Present Time. Past 8°. London. 1850. 4 R. 30 C.
- Scoresby.** The Franklin Expedition; or Considerations on measures for the Discovery and Relief of our absent Adventurers. 8°. With Maps. 1850. 2 R. 40 C.
- Simmonite.** Astro-Philosopher and Meteorologist. 8°. London 1850. 4 R.

- Astro-Tables, Mathematical and Astronomical Tables,
for the use of the Students of Astronomy and Mathematics.
8°. 1850. 2 R.
- Smith.** South Africa delineated, with Description of the British
Colonies of the Cape and Port Natal. 12. London. 1850. 1 R.
- Steinitz.** The Ship; its Origin and Progress: being a General
History from its first Invention to the latest Improvements,
and forming a Complete Account of Naval Events. Illus-
trated with 24 Plates representing the Ships of all Rings
and Times, and 10 of coloured Flags; also 5 large Dia-
grams of naval Battles and numerous Wood Engravings.
4-to. London 1849. 18 R.
- Thompson.** Handbook to the Pacific and California; describing
Eight Different Routes etc., etc. With 1 Map. 12. London
1849. 1 R. 50 C.
- Walpole.** Four Years in the Pacific in her Majesty Ship Col-
lingwood, from 1844 to 1848. 2 vols. 8°. London 1849.
11 R. 43 C.
- Wyatt.** Memoirs of the Commodores, Generals and other Com-
manders, who distinguished themselves in the American
army and Navy, during the Wars of the Revolution and
1812. With Illustrations. Roy 8. New-York. 1849. 12 R.
-

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

П. А. РАТЬКОВА и Ко.,

Коммиссіонера Гидрографическаго Департамента и Морскаго Ученаго Комитета, въ С. Петербургѣ, на Невскомъ проспектѣ, у Полицейскаго моста, въ домѣ Голландской церкви, продаются слѣдующія книги:

(Цѣны на серебро.)

РУКОВОДСТВО ДЛЯ СЛУЖАЩИХЪ НА ВОЕННЫХЪ МОРСКИХЪ ПАРОХОДАХЪ. Составилъ капитанъ-лейтенантъ *Скаловскій*, часть четвертая, Спб. 1850; 626 стр. съ 60-тью чертежами, цѣна 6 р., всѣ. за 4 ф.; тоже, часть I и II. 597 стр. съ 74-мя чертежами ц. 3 р., всѣ. за 3 ф.; часть III, 863 стр. съ 34-мя чертежами ц. 5 р., всѣ. за 4 ф.

ВЗГЛЯДЪ НА ГАВАНИ, доки, озерное и рѣчное судоходство, маяки, пароходство, водоснабдительныя строенія, каналы, дороги, желѣзныя дороги, мосты и другія работы Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки. Сочиненіе Англійскаго Инженера *Давида Стевенсона*. Перев. Г. Б. т. к. вѣ. Николаевъ, 1845; Ц. 2 р., всѣ. за 3 ф.

УКАЗАТЕЛЬ ЗАМѢЧАТЕЛЬНѢЙШИХЪ ОТКРЫТІЙ по математическимъ, физическимъ и естественнымъ наукамъ, за весь текущій 1850 годъ. Спб. ц. 1 р. 20 к., всѣ. за 2 ф.

СРАВНЕНІЕ ТАМОЖЕННЫХЪ ТАРИФОВЪ 1850 и 1851 годовъ. Спб. 1850; 75 к., всѣ. за 1 ф.

ЖИВОПИСНЫЙ СБОРНИКЪ замѣчательныхъ предметовъ изъ наукъ, искусствъ, промышленности и общежитія: томъ I-й на 1850 годъ, изданіе А. Плюшара.

КАРТА ПРОФИЛЬ КАВКАЗСКИХЪ ГОРЪ. Тифлисъ, 1850 г. 3 р., всѣ. за 2 ф.

ГЕОГРАФИЧЕСКІЯ ИЗВѢСТІЯ, изданныя отъ Русскаго Географическаго Общества, годъ 1848, подъ редакціею Н. И. Надсждина; 6 выпусковъ; ц. 1 р. 50 к., всѣ. за 2 ф. Годъ 1849, подъ редакціею В. В. Григорьева; 7 выпусковъ, 1 р. 50 к., всѣ. за 2 ф. Тоже годъ 1850 4 выпуска отъ 32 до 35 печатныхъ листовъ in 8^о (около 500 стр), къ картамъ, рисункамъ и другими приложеніями ц. 2 р. 50 к., съ перес. 3 р.; выпускъ 1 и 2 при подпискѣ выдаются.

Подписная цѣна журнала Морской Сборникъ за годовое изданіе, безъ пересылки и доставки на домъ, 3 руб. За доставку на домъ и за пересылку по почтѣ, прибавляется по 1 руб. сер. за экземпляръ. Подписка принимается: для живущихъ въ С. Петербургѣ: у книгопродавца Ратькова (на Невскомъ проспектѣ, въ домѣ Голландской церкви); для иногородныхъ — въ С. Петербургской Газетной Экспедиціи. Сверхъ того, для Гг. служащихъ во флотъ и вообще для всѣхъ живущихъ въ военныхъ портахъ, подписка открыта во всѣхъ портовыхъ инструментальныхъ камерахъ.

Для присутственныхъ мѣстъ, и для морскихъ чиновъ, находящихся въ С. Петербургѣ, подписка будетъ приниматься и въ Морскомъ Ученомъ Комитетѣ, но безъ пересылки.

NB. Статьи для напечатанія въ Морскомъ Сборникѣ, просятъ доставлять въ Морской Ученый Комитетъ, въ Редакцію Сборника, съ подписью. Если автору не угодно, чтобъ имя его было извѣстно публикѣ, то должно предварить о томъ редакцію; статьи же, доставленные за анонимными и псевдонимными подписями, или вовсе безъ подписи, напечатаны не будутъ.

APR 25 1929

