



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/>



INDEXED

35 05

*QB
(Union
Digitized by Google

62.81.44

Томъ V.

Январь, 1851.

Винер

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМПТЕТА.



№ 1.

Содержаніе:

Стр.		Стр.
Астраханскій портъ, съ 1783 по 1827 годъ. Соч. <i>Ал. Ск.</i>	унтеръ. Соч. <i>К. Швабе.</i>	56
О пароходо-парусныхъ судахъ съ винтовымъ двигателемъ. Перев. <i>Н. З.</i>	1 Свайка (разсказъ изъ Французскаго морскаго журнала).	60
Паровыя машины на Англійскихъ военныхъ судахъ Арrogантъ и Энко-	19 Смѣсь	66
	Разныя извѣстія	85
	Библиографическое извѣстіе.	89

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 cadaго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ V.

№ 1.

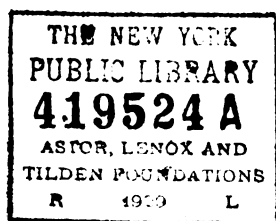
ЯНВАРЬ.

NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.



PROY WAB
CLUB
YASSEL

АСТРАХАНСКИЙ ПОРТЪ

съ 1783 по 1827 годъ.

Экспедиція Графа Войновича, не удавшаяся въ главной цѣли ея, была однакожъ началомъ нашего постоянного господства на Каспійскомъ морѣ. Сильная флотилія, содержащая здѣсь съ этой поры, не только покровительствовала купеческое мореплаваніе, но отчасти содѣйствовала къ приобрѣтенію и потомъ удержанію приморскихъ провинцій Кавказскаго края, вскорѣ за тѣмъ подпавшаго нашей власти.

Эскадры постоянно были содержимы въ готовности вступить подъ паруса, но, по неимѣнію ближайшей къ Персидскимъ берегамъ пристани, пребывали на Ямномъ рейдѣ — въ устьѣ Волги; посты содержались: въ Астрабадѣ, Энзили и Баку. Въ первые два года, по отбытіи Графа Войновича, 1783–4 г., этою эскадрою командовалъ Кап. 1 р. П. И. Ханыковъ, съ 1785 по 1791 г. Кап. 1 р. Шишкинъ, съ 1791 по 1796 г.

* Продолженіе, и пока окончаніе, очерка исторіи Астраханскаго порта и Каспійской флотиліи, печатавшагося въ Сборникѣ, подъ разными заглавіями, въ 1849 году №№ 1, 2 и 7. и въ 1850 г. № 9. — Источниками для настоящей статьи, также были разныя дѣла Главнаго Морскаго Архива, и не многое изъ напечатаннаго по этому предмету, что въ своихъ мѣстахъ указано.

Кап. 1 р. **Θ. А. Ахматовъ**; потомъ командовали ею, и вмѣстѣ начальствовали портомъ, капитаны: **Киленинъ**, **Лялинъ**, **Жоховъ** (1803 г.), отъ которыхъ уже были отдѣляемы значительныя эскадры къ Персидскимъ берегамъ, имѣвшія своихъ эскадренныхъ командировъ. Вмѣсто пришедшихъ въ негодность судовъ экспедиціи Графа Войновича, были построены новыя, фрегаты: «Кавказъ» (1783 г.) «Астрахань» (1783 г.) и «Кизляръ» (1785 г.), бомбардирскій корабль «Моздокъ» (1785 г.) и 4 транспорта. Вліяніе нашей силы на дѣла приморскихъ Персидскихъ хановъ, большею частію независимыхъ и враждующихъ между собою, до того простиралось, что они прибѣгали къ нашему посредству въ своихъ нескончаемыхъ спорахъ, и мы, случалось, силою оружія принуждали ихъ къ возстановленію порядка. Такъ, въ 1794 году, когда Бакинскій намѣстникъ **Маметъ-кули-ханъ**, отложился отъ законнаго владѣтеля всего Дагестана, малолѣтнаго **Шихъ-али-хана**, этотъ просилъ главнокомандующаго на Кавказѣ Генерала Гудовича объ оказаніи ему помощи, и Гудовичъ приказалъ нашей эскадрѣ «сдѣлать нѣсколько выстрѣловъ по городу.» Для этого былъ командированъ Кап.-Лейтенантъ **А. В. Моллеръ**, съ однимъ фрегатомъ и двумя мелкими судами. 25 Августа, когда **Шихъ-али** обложилъ Баку съ сухаго пути, Моллеръ стрѣлялъ по этому городу въ продолженіи двухъ часовъ, и потомъ участвовалъ въ переговорахъ, кончившихся въ пользу законнаго владѣтеля, съ выгодами для нашихъ купцовъ.

Начатая, около этого времени, переговоры о подданствѣ намъ Грузіи и нѣкоторыхъ сопредѣльных ей Персидскихъ Ханствъ, въ томъ числѣ прикаспійскихъ, Бакинскаго и Талышинскаго, еще болѣе увеличили значеніе Каспійской флотиліи, долженствовавшей отнынѣ оборонять весь этотъ лѣвый флангъ Кавказа, доставлять сюда войска и продовольствіе. Для ближайшаго мѣстопробыванія эскадры, сперва былъ выбранъ ос.

Жилой (въ Апшеронѣ), а потомъ, въ 1794 году, *Сара*, гдѣ и начали устроить временной портъ. Въ 1796 году, когда Бакинскій и Талышинскій ханы были приняты подъ наше покровительство, новый портъ определено учредить въ *Бакъ*. Еще въ 1794 году было ассигновано на увеличеніе судовъ Каспійской флотиліи, единовременно 156,219 руб.; въ 1796 г., по утвержденіи новыхъ штатовъ, назначено, къ прежде-отпускаемымъ на Астраханское Адмиралтейство, ежегодно 29,081 р., прибавить по 62,049 р., да на Бакинскій портъ 31,308 р., и единовременно, на построение ластовыхъ судовъ для Бакинскаго порта 138,365 р. Судовъ положено содержать:

		дл.		шир.		гл.	
Фрегатовъ. . . .	3.	100	ф.	26	ф.	8	ф.
Бомб. кораблей. .	2.	95	-	27	-	11	-
Бригантия. . . .	2.	75	-	21 ¹ / ₂	-	8 ¹ / ₂	-
Транспортовъ. . .	2.	67 ¹ / ₂	-	21	-	9	-
Палуб. ботовъ. .	2.	70	-	20	-	8	-
Почт. ботовъ. . .	2.	66	-	19	-	7 ¹ / ₃	-
Флашкоутовъ. . .	2.	53 ¹ / ₂	-	16	-	6	-

Да особо, въ Бакинскомъ портѣ, 12 гальотовъ (дл. 88 ф., шир. 22 ф. гл. 9 ф.) *

Императоръ Павелъ I, остановившій начатія, для завладѣнія Грузіею и Закавказьемъ, движенія, указомъ 7 Іюля 1797 г. отмѣнилъ учрежденіе Бакинскаго порта, «какъ не настоятъ въ немъ никакой надобности,» и назначенныя для него суда, повелѣлъ оставить въ Астрахани. ** Въ 1798 году въ Астраханскомъ портѣ числились слѣдующія суда, вышепоказанныхъ размѣреній, построенныя большею частію въ 1795–98 годахъ, въ Казани.

* Полн. Соб. Зак. XXIII, 17, 183, и штаты.

** Тамъ же, XXIV, 18, 37.

3 фрегата	{	№ 1.	{	по 2 пуш. 12 ф.
		№ 2.		и по 12 пуш. 6 ф.
		Царицынъ. (гребной дл. 90 ф.)		12 пуш. 6 ф.
2 бомб. корабля	{	Кизляръ.	{	по 2 морт. 3 пуд., 2 гауб. 1 пуд, по
		Моздокъ.		12 пуш. 6 ф. и 4 фалк.
2 бригантины				по 12 пуш. 6 и 3 ф.
2 почт. бота	{	Летучій.	{	по 10 пуш. 3 ф.
		Соколъ.		
2 палубн. бота.				по 10 пуш. 3 ф.
1 яхта, Марія. (строена въ Астрахани 1796 г.)				6 пуш. 3 ф.
1 транспортъ.				6 пуш. 4 ф.
12 гальотовъ.				
2 флашкоута.				по 4 пуш. 3 ф.

Командъ при портѣ 647 человекъ, въ томъ числѣ 32 офицера, 343 матроса, 67 солдатъ, 29 канонеровъ и 21 мастеровой.

Штатомъ 1800 г., число судовъ ограничено въ слѣдующее: 1 фрегатъ, 1 бомбардирскій корабль, 2 бригантины, 1 транспортъ, 5 гальотовъ и 1 ботъ.

Наше отклоненіе отъ непосредственнаго участія въ занятіи предавшихся намъ Ханствъ, осталось кажется не безъ неприятныхъ послѣдствій. Такъ, уже въ 1799 году, наши купцы жаловались на претерпѣнныя ими обиды и разоренія въ Бакъ, и надобно было силою принудить тамошняго хана — извѣстнаго коварствомъ, Гуссейнъ-кули — къ удовлетворенію. Начальникъ, бывшей тогда у Персидскихъ береговъ эскадры, Кап. Лейтенантъ Мочаковъ, съ его бомбардирскимъ кораблемъ «Кизляръ» и съ фрегатомъ № 1, командиръ Кап. Лейтенантъ Нелидовъ, подтянувшись къ крѣпости, по утру 6-го февраля, открылъ по ней огонь, и черезъ нѣсколько часовъ бомбардированія, заста-

вилъ Хана просить «пardonу,» удовлетворить обиженныхъ купцовъ и наказать виновныхъ. Другой изъ предавшихся хановъ, Талышинскій Миръ-мустафа, постоянно преданный намъ—ссорился съ командиромъ эскадры, Капитаномъ Мочаковымъ за какую-то Грузинку—просилъ нашей защиты отъ могущихъ быть на него нападеній сосѣднихъ хановъ, и указомъ 14 февраля 1800 г. было повелѣно содержать у о. Сара, «во всякія времена, удобныя къ мореплаванію,» одно судно; а потомъ, съ 1801 г., два.

Портовые строенія въ Астрахани, всѣ деревянныя, построенныя давно, приходили въ ветхость, разваливались; передъ портомъ, устроеннымъ на самомъ берегу Волги (см. планъ, приложенный ко второй нашей статьѣ, Морск. Сб. 1849 г. № 2), накидывалась отмель, теперь уже очень значительная, безпрестанно измѣнявшая свое мѣсто. Требовались новыя строенія и новое мѣсто для порта. Еще въ 1793 году было сдѣлано предположеніе и проэктированъ планъ, для устройства новаго порта при устьѣ рѣки Царевы—верстахъ въ семи ниже Астрахани—но нужныя для этого суммы ужасали своей величиной: по смѣтѣ, сдѣланной вновь, въ 1802 году, для постройки Адмиралтейства на прежнемъ мѣстѣ (контора, магазины, сараи, мастерскія и проч., деревянныя на каменномъ фундаментѣ), надобно было 155,996 руб., а для постройки въ Царевѣ 172,117 руб.; сверхъ того, для деревянныхъ—же на каменномъ фундаментѣ казармъ для нижнихъ чиновъ и свѣтлицъ для офицеровъ 174,833 руб. На такія издержки не рѣшались, пересматривали проэскты, дѣлали новыя, даже посылали нарочно для этого предмета въ Астрахань Вице-Адмирала Өомина, и наконецъ рѣшили, уже въ 1806 году, отпустить покамѣстъ 34,057 руб., на необходимыя поправки въ старомъ портѣ, и до времени оставить его на томъ-же мѣстѣ.

Съ назначеніемъ Генераль-Лейтенанта Князя Циціанова гла-

внокомандующимъ на Кавказѣ, по указу 16 марта 1803 года, Каспійская флотилія, исключая хозяйственной части, отдана въ его непосредственное вѣденіе. Тогда она состояла изъ слѣдующихъ судовъ:

- | | | |
|---------------------|---|----------|
| 2 фрегата | { | № 1. |
| | | № 2. |
| 1 бомбард. корабль, | | Моздокъ. |
| 1 бригантина, | | Побѣда. |
| 1 пакетъ-ботъ, | | Соколъ. |
| 1 палубный ботъ. | | |
| 1 яхта, | | Марія. |
| 12 гальотовъ. | | |

Командъ 836 человѣкъ, въ томъ числѣ 29 офицеровъ и 564 матроса. Начальникомъ порта былъ Генераль-Маіоръ Александръ Андреевичъ Жоховъ, въ томъ-же году смѣненный Кап. 1 ранга Андрей Васильевичемъ Пѣвцовымъ, вскорѣ потомъ произведеннымъ въ генераль-маіоры.

Новый главнокомандующій, блистательно начавшій свои дѣйствія на Кавказѣ завоеваніемъ Ганжи и смирненіемъ Джаро-Бѣлоканскихъ Лезгиновъ, хотѣлъ немедленно употребить въ дѣло и Каспійскую флотилію. Выступая въ походъ на Эривань, онъ требовалъ, чтобы въ лѣтѣ того-же 1804 года, флотилія, съ посаженнымъ на нее десантомъ, сдѣлала нападеніе на Энзили—портъ города Решта—не для конечнаго пріобрѣтенія его, а только для развлеченія силъ Персидскаго Шаха. Но флотилія, столько умаленная и запущенная, не была готова ни на какія предпріятія: бомбардирскій корабль уже шелъ въ ломку, другія суда исправлялись, и вообще ихъ было недостаточно. Тогда снова опредѣлили увеличить составъ Каспійской флотиліи, и впредь, вѣльно содержать ее въ слѣдующемъ числѣ:

			дл.		шир.		гл.
Корветовъ	отъ 2 до 4	100	ф.	30	ф.	12 ¹ / ₂	ф.
Бриговъ	— 2 — 4	75	—	21 ¹ / ₂	—	9	—
Люгеровъ	— 2 — 4	60	—	18	—	9 ¹ / ₄	—
Бомбард. кораб.	2	95	—	28	—	11	—
Транспортовъ	6 — 10	68	—	20	—	9 ³ / ₄	—

Но созданіе новой флотилии, разумѣется, не могло быть скоро сдѣлано, какъ по недостатку матеріаловъ и рукъ, такъ и по недостатку мѣстъ для строеній. Казанское Адмиралтейство разваливалось, такъ же какъ и Астраханское. Одинъ бомбардирскій корабль стали поспѣшно строить въ Астрахани, а одинъ бригъ и одинъ транспортъ заложили въ Казани; прочія, различные суда, исправляли. Между тѣмъ Главнокомандующій, возвратившись изъ подъ Эривани, продолжалъ настаивать на отправленіе флотилии, назначавшейся теперь, кромѣ нападенія на Энзили, еще для покоренія Баки, въ это время рѣшительно отложившейся отъ насъ. Отличный Генераль, Князь Циціановъ былъ «малосвѣдущъ въ морскомъ служеніи,» какъ замѣтилъ бывший тогда эскадренный командиръ Кап. Лейтенантъ Веселаго, и не внималъ представленіямъ о слабости наличной морской силы. По его повелѣніямъ, къ 1805 году, были изготовлены въ Астрахани: 1 фрегатъ (№ 1), 1 яхта (Марія) и 5 гальотовъ (№ № 1, 3, 5, 7 и 10), изъ которыхъ на два поставили по одной пудовой мортирѣ, добытыя въ Казани и Кизлярѣ, а на остальные по 10 3-фунтовыхъ пушекъ; да для перевозки войска наняли 12 купеческихъ шхоутовъ (что обошлось въ 77,657 руб.). Изъ остальныхъ судовъ флотилии, фрегатъ № 2 и три гальота (№ № 4, 8 и 9), были у Персидскихъ береговъ, на постахъ, у о. Сары и у о. Наргана; гальотъ № 12 посланъ туда-же съ провизіею; прочія три (№ № 2, 6 и 11) оказались негодными къ плаванію. Строившійся въ Астрахани бомбардирскій корабль Громъ, хотя

и былъ спущенъ, но, за недостаткою такелажа, не приготовился.

Вышепоименованная эскадра,* командуемая Кап. Лейтенантомъ Е. В. Веселаго, принявъ у Сладкоэрчинской пристани десантное войско (около 1000 человекъ), подъ начальствомъ Генералъ-Маіора Завалишина, отправилась къ Персидскимъ берегамъ 13 іюня. На о. Саръ, 17-22 числа, наливались водою, и на другой день по выходѣ отсюда, 23, прибыли къ Энзили. Совершенно открытая мѣстность и укрѣпленія по берегамъ, не позволяли дѣлать высадку прямо съ моря, и начальникъ эскадры рѣшился ввести нѣсколько судовъ въ самый заливъ, входъ въ который очень узокъ и мелокъ. Сдѣлавъ промѣръ, чему непріятель кажется не препятствовалъ, на другое утро, на всѣхъ судахъ распустили паруса, дѣлая видъ, будто всѣ идутъ, и послали въ заливъ три гальота. Первымъ вошелъ Лейтенантъ Пѣвцовъ, съ гальотомъ № 1, и безъ всякаго сопротивленія, высадивъ десантъ, овладѣлъ баттареями въ Энзили. Персіане разбѣжались. Слѣдовавшій за нимъ, гальотъ № 5, Лейтенанта Челѣева, сталъ на мель, и на ней остался. Третій гальотъ, по измѣнившемуся вѣтру, воротился назадъ. Эта видимая неудача, однакожь не воспрепятствовала, нашимъ намѣреніямъ, и въ слѣдующій день, былъ свезенъ весь остальной десантъ. 1-го іюля атаковали, на лодкахъ, съ десантомъ 450 человекъ, укрѣпленіе Перибазаръ, на рѣкѣ этого имени, впадающей въ заливъ, и по упорномъ сопротивленіи, овладѣли имъ; у насъ было 2 убитыхъ и 26 раненыхъ. Построивъ здѣсь редутъ, 5 іюля, Генералъ-Маіоръ Завалишинъ,

* Слѣдующія здѣсь подробности о военныхъ дѣйствіяхъ въ Энзиляхъ и Бакѣ, разсказаны по донесеніямъ главнокомандующему на Кавказѣ, начальника десантныхъ войскъ и начальника эскадры, напечатаннымъ, вмѣстѣ съ донесеніемъ главнокомандующаго Государю Императору, въ журналѣ «Славянинъ», 1830 года № № 18-21.

съ 800 человекъ войска и 3 орудіями, пошелъ на Рештъ, отстоящій отсюда въ 13 верстахъ; но встрѣченный и преслѣдуемый многочисленнымъ непріателемъ, укрывавшимся въ лѣсахъ, съ 8 часовъ утра до 3 пополудни, могъ пройти только семь верстъ, по чрезвычайно дурной, загроможденной завалами дорогѣ, и потерявъ 40 человекъ убитыми и ранеными, къ 10 часамъ вечера, въ должномъ порядкѣ впрочемъ, возвратился назадъ. Въ ту же ночь мы оставили и Перибазаръ, перевезя десантъ въ Энзили, гдѣ опредѣлили держаться сколько возможно долѣе, производя поиски по заливу. Но вскорѣ за тѣмъ открылись болѣзни въ войскѣ, и 20 числа, весь десантъ перевезенъ на суда. Занявъ оставленные нами Энзили, Персіяне покушались дѣлать нападенія на оставшіеся еще въ заливѣ гальоты, однако-жъ, дѣйствіемъ нашихъ орудій, съ судовъ и съ лодокъ, были отбиты, и 26 числа, когда дозволилъ вѣтеръ, гальоты изъ залива выведены; 29-го эскадра возвратилась къ о. Саръ.

Неудавшееся нападеніе на Рештъ, было послѣдуемо столько-же неудачнымъ нападеніемъ на Баку. Только въ первомъ случаѣ, со стороны флотиліи было сдѣлано все, чего можно от нея требовать: благополучно перевезенъ и вывезенъ десантъ, взять и, во все время, твердо содержимъ портъ города; неудачу претерпѣли уже высаженные войска, вѣроятно по малочисленности ихъ. Во второмъ случаѣ, весь неуспѣхъ — можно было предвидѣть его — произошелъ отъ слабости флотиліи.

Налившись водою въ Ленкорани, къ 12 августа, разлученныя на пути, всѣ наши суда собрались на Бакинскій рейдъ. Ханъ, отъ котораго потребовали немедленной покорности, выпросилъ два дни сроку, но по истеченіи его, просилъ отсрочки еще на два мѣсяца, и не отвѣчалъ на дальнѣйшія наши требованія; потому, съ заходомъ солнца 15 августа, по крѣпости былъ открытъ огонь съ эскадры.

Мы имѣли 1 фрегатъ, 4 гальота, 1 вооруженный пушками шхоутъ и 1 яхту; на нихъ, кромѣ мелкихъ, 6 и 3 фунтовыхъ орудій, было: 1-пудовая мортира, поставленная на гальотѣ № 12 (другая, оставшаяся съ разбитаго гальота № 5, не могла быть поставлена ни на которое судно, по недостатку нужныхъ приспособленій для этого), одинъ полукартаульный полевой единорогъ, установленный на фрегатѣ, и двѣ 12-фунтовые пушки. Артиллерія слишкомъ слабая для осады крѣпости, окруженной толстыми каменными стѣнами. Канонада и бомбардированіе, производившіяся впрочемъ непостоянно, по нѣскольکو часовъ въ день, когда не препятствовалъ сильный вѣтеръ, продолжались по 20 число; съ гребныхъ судовъ, были кидаемы въ городъ, черезъ стѣны, гранаты. Крѣпость отвѣчала, но кажется слабо, не многими бывшими на ней орудіями. Мортиру у насъ разорвало, и ее замѣнили другою; на судахъ, 1 человекъ убитъ и 4 ранено, и сдѣлано нѣсколько поврежденій. Съ 20 числа, по оказавшемуся на эскадрѣ недостатку прѣсной воды, стали дѣлать покушенія на высадку десанта. 22 сдѣлали высадку, и защищавшійся непріятель сбить; до 29 наливались водою. 29, Генералъ-Маіоръ Завалишинъ, занявъ высоты на южной сторонѣ города, устроилъ здѣсь батарею и открылъ съ ней огонь по крѣпости; въ тоже время возобновлена канонада съ эскадры. Осада продолжалась, съ небольшими перемежками, до 3 сентября, но безуспѣшно. На эскадрѣ, между тѣмъ, повредилась и вторая мортира, а для единорога не доставало зарядовъ. Бакинцы упорствовали, ожидая себѣ подкрѣпленія отъ Дагестанскаго хана, и оно вскорѣ прибыло; число-же осаждавшихъ, за выключеніемъ убитыхъ, раненыхъ и больныхъ, уменьшилось до 667 человекъ. По всему этому, 3 сентября мы сняли осаду, и 8-го, эскадра безуспѣшно удалилась изъ подъ Баки.

Главнокомандующій былъ чрезвычайно разгнѣванъ. Одобряя

всѣ дѣйствія начальника десантныхъ войскъ, Генераль-Маіора Завалишина, и представляя его къ наградѣ, онъ отказался, подѣ предлогомъ «незнанія морскихъ правилъ относительно награжденій,» ходатайствовать о наградѣ отличившимся морскимъ офицерамъ, и весь неуспѣхъ подѣ Бакою, приписывалъ морскому начальству, недостаточно вооружившему суда. «Двѣ мортиры и одинъ полукартаульный единорогъ—писалъ онъ—хотя бы и два мѣсяца бомбардировали какой либо городъ, защищаемый и дѣтьми, не могутъ принудить его къ сдачѣ.» «Первыя, прибавляемъ еще, то есть мортиры, по пятидневномъ бомбардированіи, разорвало обѣ, а послѣдними, то есть 12-фунтовыми пушками, ни въ какомъ государствѣ и ни въ какой арміи, трехъ-аршинной городской стѣны не разбиваютъ.» Морское начальство отвѣчало ему, что приготовлявшіеся въ экспедицію суда и возможное вооруженіе ихъ, были заблаговременно представлены на его благоусмотрѣніе, и что въ этомъ отношеніи, со стороны морскаго начальства ничего не упущено. (Требую отъ главнаго командира въ Астрахани объясненія, почему къ походу не послѣлъ бомбардирскій корабль, Генераль Циціановъ даже выразился такъ: «хотя бы то было за шелкомъ для акциденціи.»)

Весною слѣдующаго, 1806 года, Генераль Циціановъ самъ прибылъ къ Бакѣ, и обманутый коварнымъ Ханомъ—вынесшимъ ему ключи города—былъ убитъ подѣ самыми стѣнами крѣпости. * Осенью того-же года, этотъ городъ, сдался осадившему его Генералу Булгакову.

* Разно разсказываемыя обстоятельства гибели этого знаменитаго Генерала, даютъ намъ поводъ помѣстить здѣсь донесеніе объ этомъ командира эскадры, Кап. Лейтенанта Веселаго.

«На четвертый день прибытія къ городу Бакѣ, Генерала Князя

Между тѣмъ, назначенная по новому штату флотилія строилась, и по мѣрѣ изготовленія, суда были приводимы изъ Казани въ Астрахань. Въ 1808 году, эта флотилія состояла изъ слѣдующихъ судовъ, построенныхъ въ теченіи трехъ лѣтъ 1806 — 8.

2 корветта	{	Казань.	16 пуш.	6 ф.
		Ариадна.	16 карон.	24 ф.
2 бомбард. корабля	{	Громъ.	по 2 морт. 3 п., 1 гауб.	
		Вулканъ.	{ 1 п., 1 пуш. 12 ф. и 10 пуш. 6 ф.	
4 брига	{	Волга	8 пуш.	6 ф.
		Радуга	8 кар.	24 ф.
		Змія	8 кар.	24 ф.
		Ящерица	8 кар.	24 ф.
4 транспорта	{	Осетръ	2 пуш.	3 ф.
		Луна	2, пуш.	3 ф.
		Пчела	2 пуш.	3 ф.
		Муха	2 пуш.	3 ф.
2 голета	{	№ 1	2 пуш.	3 ф.
		№ 8	2 пуш.	3 ф.

Циціанова, наряженъ былъ караулъ въ Баку, а на пятый пошли занимать посты безъ всякой драки. Ханъ самъ вынесъ ключи, а Князь хотѣлъ принять ихъ, и не пустивъ съ собою того караула, который за нимъ шелъ, оставилъ, и даже ни кого не взялъ съ собою, кромѣ переводчика своего Князя Эристова; и пріѣхавъ сажень за 30 отъ крѣпости, Ханъ дожидалъ его, ключи подалъ и поздоровался; а между тѣмъ съ ханомъ бывшіе двое въ буркахъ, подъ которыми скрывались оружія, одинъ изъ нихъ далъ Князю ударъ, такъ что онъ тутъ-же упалъ къ ногамъ Хана, а другой Эристову.»

4 люгера	}	Щеголь	8 пуш.	3 ф.
		Горностай 1	8 кар.	12 ф.
		Горностай 2	8 кар.	12 ф.
		Бѣлка	8 кар.	12 ф.

Начальникомъ порта былъ Генераль-Лейтенантъ Александръ Андреевичъ Жоховъ.

Война съ Персією продолжалась, но на новыя предпріятія со стороны моря уже не отваживались. Подвозъ провіанта расположеннымъ въ приморскихъ мѣстахъ войскамъ, былъ главнѣйшимъ занятіемъ флотиліи, и потребность эта была такъ велика, что сверхъ наличныхъ судовъ, ежегодно нанимались купеческіе шхоты. Главнокомандующій на Кавказѣ Генераль Тормасовъ, въ 1809 году, предлагалъ еще увеличить число военныхъ транспортовъ, и было положено содержать ихъ въ полномъ комплектѣ т. е. 10; въ это число по 1811 г. были построены транспорты «Волга» и «Бака». Военная эскадра, въ числѣ около семи судовъ, постоянно находилась при Персидскихъ берегахъ, теперь у Баки преимущественно, а отдѣльные посты у Сары и Астары. Въ Баки, въ то время опять предполагалось устроить портъ, и для этого, въ 1808 году, Капитанъ-Лейтенанты Веселаго и Михайловъ, составили планы рейду и предполагаемымъ здѣсь строеніямъ; но, кажется, по открытости рейда отъ юго-запада, дѣло это было оставлено.

Въ августѣ 1809 года, состоявшій подъ нашимъ покровительствомъ Талышинскій ханъ Миръ-Мустафа просилъ о защитѣ отъ угрожавшаго ему нападеніемъ Персидскаго Шахскаго войска; но какъ нашего войска вблизи было не много — на всемъ протяженіи отъ Дербента до Баки только одинъ полкъ — то Бакинскій Комендантъ Генераль-Лейтенантъ Репинъ и начальникъ нашей эскадры Капитанъ-Лейтенантъ Челѣвъ, къ которымъ Ханъ обратился съ просьбою, согласились помочь ему

сколько можно, эскадрою. 31-го августа, эскадра Капитана Челъева пришла къ Ленкорани, и преградила путь сюда тѣмъ Персидскимъ войскамъ, которыя слѣдовали моремъ; въ киржимахъ, по заплескамъ; однакожь, 16 сентября, Ленкорань была взята войскомъ, пришедшимъ съ сухаго пути. Ханъ и спасшіеся отъ пораженія жители, укрылись на полуостровѣ, простирающемся отъ Ленкорани вдоль моря—длиною верстъ 7, шириною $\frac{1}{2}$ — «безъ покрововъ отъ непогодъ, доносилъ Челъевъ, которыя ихъ преслѣдуютъ, въ песокъ, въ грязи, безъ жизненнаго запаса себѣ и скоту.» Здѣсь они были подъ непосредственною защитою эскадры, стоявшею подлѣ берега, съ которой были еще посланы на берегъ 30 солдатъ съ 2 орудіями, и въ противулежащее морцо лодка съ пушкою. Впослѣдствіи, когда Персіане, принуждены были отступить, въ январѣ 1810 года, эскадра Челъева возвратилась въ Баку, а здѣсь было оставлено только постовое судно.

Въ 1812 году, когда Персидскія войска снова угрожали нападеніемъ на Талышинское Ханство, вся эскадра опять заняла станцію у о. Сары и Ленкорани, и въ августѣ этого года, когда Персіане, вспомошествоваемые Англичанами, овладѣли Ленкоранью, Командиръ нашей эскадры, Капитанъ 1 ранга Веселаго, защищалъ крѣпость, гдѣ укрывался Мустафа-Ханъ съ семействомъ, отражая непріятеля выстрѣлами съ корветта (Аріадна) и высаженнымъ на берегъ десантомъ (до 400 чел.). Потомъ эскадра и часть высаженной съ нея команды, участвовали въ ожесточенномъ штурмѣ Ленкорани, совершенномъ 1-го января 1813 года, Генераломъ Котляревскимъ, и въ числѣ убитыхъ при этомъ былъ нашъ молодой офицеръ Лейтенантъ Франкъ. Въ эту-же пору, 1809–13 г., по распоряженію Адмиралтейскаго Департамента, Г. Колодкинъ обходилъ море для опредѣленія астрономическихъ пунктовъ и поправленія картъ, результатомъ чего былъ атласъ, изданный въ 1826 году, употребляемый и до нынѣ.

Главнокомандующій на Кавказѣ Генераль Ртищевъ, постоянно требовалъ усиленія нашей эскадры у завоеванныхъ нами прикаспійскихъ областяхъ, и въ 1813 году, такъ какъ въ Казани не доставало ни рукъ, ни матеріальныхъ средствъ на безпрестанно требовавшіяся новыя постройки, было приказано сдѣлать въ Астрахани, при рѣкѣ Царевѣ, элингъ для исправленія судовъ, который и сдѣланъ въ 1815 году. Въ Казани тогда предполагалось строить до семи разныхъ судовъ; однакожъ, покрайней ограниченности суммы, ассигнованной для Морскаго Министерства, на 1815 годъ, число это уменьшено до трехъ; именно, были заложены, и въ 1817 году приведены въ Астрахань: бомбардирск. корабль Вулканъ, корветъ Казань и транспортъ Осетръ. Потомъ, въ 1820 году, транспортъ «Кура», одинаковыхъ размѣреній съ Осетромъ.*

Между тѣмъ, съ заключенія Гюлистанскаго мира съ Персіею (12 Октября 1813 г.) по которому утверждены за нами, и до нынѣ состоящія въ нашемъ владѣніи прикаспійскія области, дѣйствительная потребность въ морской военной силѣ на Каспійскомъ морѣ значительно умалилась. Въ 1817 году, Главный Командиръ Астраханскаго порта Генераль-Лейтенантъ Жоховъ, уже доносилъ Морскому Министру, что корветы и бомбардирскіе корабли впредь не будутъ надобны на Каспійскомъ морѣ, ибо говорилъ онъ, тѣ порты, для овладѣнія которыхъ строились такія суда, уже заняты нами, да явилось и новое препятствіе для плаванія столь большихъ судовъ—*значительная убыль воды въ Каспійскомъ морѣ*. Главнокомандую-

* Оба эти транспорта имѣли размѣренія гораздо больше прежнихъ, именно: дл. 88 ф., шир. 26, гл. 12; бомбардирскій корабль и корветъ штатные, вышеозначенныхъ размѣреній.

цій на Кавказъ Генералъ Ермоловъ вполне одобрилъ предположеніе Г. Жохова * и потому, на будущее время, положено строить для Каспійскаго моря только бриги и тендера. Первые изъ этихъ судовъ были приведены въ Астрахань въ 1820 году: бригъ «Баку» и тендеръ «Муравей.» Въ томъ же году, приведенъ транспортъ, обращенный изъ начатаго строеніемъ корвета, «Геркулесъ»; ** да еще въ Астрахани былъ построенъ пакетъ-ботъ о 8 пушкахъ, для почты собственно.

Болѣе всего нуждались Кавказскія войска въ транспортахъ. Ежегодно выходило до 450,000 р. на доставку къ разнымъ пристанямъ Каспійскаго моря—преимущественно въ Сладкозрчинскую, Дербентъ и Баку—провіанта и припасовъ обыкновенно перевозившихся въ наемныхъ судахъ. Для облегченія

* Вотъ что писалъ онъ по этому случаю Морскому Министру 31 іюля 1818 года:

«Для успѣшнаго бомбардированія съ моря, нужно имѣть большее количество бомбардирскихъ кораблей, а не одинъ и не два. Но города Персидскіе, лежащіе по берегу Каспійскаго моря, не заслуживаютъ чтобы для разоренія ихъ употреблять такіе издержки, какія требуются для построенія и содержанія въ морѣ большаго количества бомбардирскихъ кораблей. Издержки сіи были бы тѣмъ болѣе потерянные, что разореніе Персидскихъ городовъ, не принесло бы ни какой пользы. Положимъ, что посредствомъ бомбардированія, можно бы на время занять оныя; но къ чему бы это привело насъ? Для удержанія взятыхъ городовъ нужно еще имѣть и земли, лежащія между ими и границами нашими. Землями сими не иначе можно овладѣть, какъ посредствомъ сухопутныхъ войскъ, кои въ семъ случаѣ могутъ взять и городъ, безъ помощи бомбардирскихъ кораблей. Для успѣшнаго-же дѣйствія войскъ, гораздо нужнѣе транспортныя суда, кои могли бы подвозить имъ продовольствіе.»

** Транспортъ, по этому, былъ несоразмѣрно великъ для Каспійскаго моря: дл. 110 ф., шир. $30\frac{3}{4}$, гл. 14; бригъ былъ дл. 76 ф., шир. $24\frac{1}{2}$, гл. 11; тендеръ дл. 65 ф. шир. $22\frac{1}{2}$ гл.; $10\frac{1}{2}$.

этихъ операцій, съ 1819 года стали строить казенныя суда, на образецъ кумеческихъ, которыя по учрежденному на этотъ предметъ Комитету, назывались «Комитетскими разшивами.»

Съ 1821 года, когда Главнымъ Командиромъ въ Астраханѣ сдѣланъ Генералъ-Маіоръ Петръ Герасимовичъ Орловскій, а въ управленіе Морскимъ Министерствомъ вступилъ Контръ-Адмиралъ А. В. Моллеръ, началась новая эпоха исторіи Каспійской флотиліи, особенно сильно обозначившаяся съ 1827 года, когда открылась война съ Персіею, и потому этимъ годомъ преимущественно опредѣляемая нами. Вступивъ въ управленіе портомъ, Генералъ-Маіоръ Орловскій нашелъ его весьма въ жалкомъ положеніи: судовъ мало, и тѣ большею частію ветхи, а нѣкоторыя, по огромности ихъ, неспособны для перехода чрезъ отмели, образовавшіяся въ устьяхъ Волги; портовые строенія въ развалинахъ; запасовъ никакихъ; мастеровыхъ недостаточно. «Астраханскій портъ, писалъ онъ Морскому Министру А. В. Моллеру, 27 декабря 1821 года, остался по сию пору на штатномъ положеніи 1798 года, слѣдовательно скудость его такова во всѣхъ частяхъ, что всякій начальникъ находится по неволѣ въ самомъ крайнемъ положеніи, безъ канцеляріи, безъ пособій, а по отдаленности отъ столицы и по неуваженію къ порту и флотиліи, на краю свѣта сушихъ, отъ всѣхъ департаментовъ главнаго управленія, лишень совершенно всѣхъ способовъ удовлетворять и исполнять всѣ приказанія посторонняго, но властнаго надъ нимъ начальства (главнокомандующаго на Кавказѣ), отчего унижается служба, а служащіе совершенно несчастны. . .» Новый министр—самъ нѣкогда служившій на этомъ морѣ, и лично знавшій г. Орловскаго,—благосклонно принималъ всѣ его представленія и, сколько позволяли средства, способствовалъ ему совершенствовать эту отдаленную флотилію. Видя большую трату, употребляемую на проводку строящихся для Каспійскаго моря въ Казани су-

довѣ, медленность проводки — былъ теряемъ цѣлый годъ службы, неудобство заглазной постройки и неподручность средствъ въ быстромъ, когда бы потребовалось, увеличеніи флотиліи, новый главный командиръ представилъ о перенесеніи верфи изъ Казани въ Астрахань. Министръ одобрилъ это предположеніе, но вѣрное старинѣ Казанское Адмиралтейство, сильно противясь такому невыгодному для него нововведенію, старалось всѣми способами доказать его неудобство, даже прибѣгало къ посредству постороннихъ начальствъ. Дѣло тянулось долго. Между тѣмъ дѣлались опыты: въ 1823 году, въ Астрахани построены транспорты «Яикъ» и «Волга»; 1824 г. бригъ «Петръ» и яхта «Марѳа» (по именамъ главнаго командира и его супруги); въ 1825 г. нѣсколько транспортовъ для Кавказскаго корпуса. На новыя постройки въ портѣ, еще въ 1824 году, было отпущено 30,000 руб., и портъ началъ отстраиваться заново. Наступившая въ 1827 году война съ Персією, потребовала скорыхъ мѣръ, окончательно рѣшила дѣло о перенесеніи верфи въ пользу Астраханскаго порта. Тогда началась здѣсь новая, небывалая прежде дѣятельность. Въ слѣдующіе годы, Каспійская флотилія имѣла случай оказать скромныя, но очень значительныя услуги въ войнѣ противу Персіи.

А. Л. СВ.

Прим. Ред. Здѣсь кстати указать на статью Военно-Энциклопедическаго Лексикона: *Каспійская Флотилія* (см. В. Э. Л. часть VII, откуда перепечатана въ Прибавленіи къ Астрах. Губ. Вѣд. № 30, 1843 г.), которая отчасти можетъ служить дополненіемъ къ вышеизложенному описанію.

О ПАРОХОДО - ПАРУСНЫХЪ СУДАХЪ СЪ ВИНТОВЫМЪ ДВИГАТЕЛЕМЪ.

Дѣйствія по этому предмету во Франціи и Англіи.

Во Франціи, въ 1842 году, по предложенію инспектора корабельныхъ инженеровъ, г-на Буше (Boucher), было положено: одинъ изъ строящихся фрегатовъ 3-го ранга удлиннить, для приспособленія къ нему вспомогательнаго винтового двигателя. Въ сентябрѣ 1843 года, заключенъ былъ контрактъ на изготовленіе машины въ 220 силъ съ г. Барономъ Розеномъ, морскимъ офицеромъ Шведской службы, который былъ товарищемъ съ Гаврскимъ строителемъ г. Мазелиномъ (Mazeline).

Фрегатъ, названный *Помона*, спущенъ на воду въ 1845, а въ 1846 начались опыты.

По примѣру нѣкоторыхъ американскихъ судовъ (какъ *Робертъ-Стоктонъ* и *Массачусетъ*), винтъ помѣстили сперва позади ахтеръ-штевня, на особенной надѣлкѣ; руль находился впереди винта и состоялъ изъ двухъ перьевъ, прикрѣпленныхъ по обѣ стороны ахтеръ-штевня, и дѣйствовавшихъ отдѣльно и послѣдовательно, такимъ образомъ, что когда одно перо удалялось отъ діаметральной плоскости, тогда другое съ нею совпадало; оба пера обращались тѣмъ же румпелемъ, и дѣйствовали какъ обыкновенный руль.

Винтъ помѣщенъ былъ позади ахтеръ-штевня съ тою цѣлію, чтобы дѣйствовать въ болѣе свободной массѣ воды, чтобы ничто позади его не препятствовало и не уничтожало его дѣйствія и наконецъ, чтобы сколь возможно болѣе удалить его отъ выпуклостей подводной части, не измѣняя формъ самого судна. Однако, при первыхъ же опытахъ, оказались большія затрудненія при

управлении судномъ, и заключающа, что эти затрудненія происхо-
дятъ отъ дурнаго положенія винта. Тотчасъ же рѣшено было:
измѣнить форму подводной кормовой части, сдѣлать винтъ о
двухъ вѣтвяхъ, помѣстить его впереди ахтеръ-штевня и устро-
ить надъ нимъ люкъ, для поднятія на палубу. По окончаніи
работъ, * были произведены новые опыты, въ ноябрѣ 1847, и
коммиссія, занимавшаяся этими опытами нашла, что, при новыхъ
условіяхъ, фрегатъ, подъ одними парами, совершалъ повороты
весьма легко, что, во время обращенія винта, быстро слушался
руля и средняя скорость его была 7 узловъ. При опытахъ,
произведенныхъ въ Средиземномъ морѣ въ 1849, оказалось, что
Помена ходилъ подъ парусами одинаково, какъ при винтѣ по-
днятомъ, такъ и при винтѣ оставленномъ на своемъ мѣстѣ и
разобщенномъ; также, что скорость въ обоихъ случаяхъ равня-
лась скорости нашихъ лучшихъ фрегатовъ. При совокупномъ
дѣйствіи парусовъ и винта, *Помена* ходилъ болѣе 10-ти узловъ
въ бейдевиндъ.

Размѣренія этого фрегата:

Длина при ватерлиніи 52 — метра = 170, 56 футъ

Ширина — — — — 13, 30 — — — 43, 62 —

Углубленіе въ водѣ — 6, 60 — — — 21, 65 —

Водоизмѣщеніе въ грузу 1927 тоновъ.

Площадь подводной части миделя 48 квадрат. метровъ, или
516 кв. футъ.

Артиллерія его въ 36 орудій:

8 бомбовыхъ орудій 80 ф. № 2-го	} въ баттареѣ.
18 пушекъ 30 ф., изъ нихъ 4 длинныхъ	
8 гаубицъ 30 ф.	} на бакѣ и шканцахъ.
2 пушки 30 ф., короткихъ	

* Издержки на эти работы, произведенныя въ Шербургѣ, прости-
гались до 153309 франковъ, около 38327 р. с.

Для 360 человекъ экипажа, *Помона* можетъ взять провизіи на 150 и воды на 45 дней; запасовъ на 6 мѣсяцовъ и 140 тоновъ угля. Машина въ 220 силъ, и, съ водою въ котлахъ, вѣсить 172 тона. Она непосредственно сообщаетъ движеніе винту, котораго ходъ 6,75 метровъ = 22,14 фута, діаметръ его 4,5 метра = 14,76 ф. Число ударовъ поршня и слѣдовательно число оборотовъ винта, соответствующее силѣ машины, 40 въ минуту.

Винтъ, верхняя подвижная часть рамы его и весь поднимаемый приборъ вѣсить 5900 килограммовъ (359 пудъ 36 фунтовъ).

Въ то время, когда во Франціи занимались преобразованиемъ фрегата *Помона* въ пароходо-парусное судно, въ Англіи передѣлывали кормовую часть фрегата *Амфіонъ*, предназначеннаго къ приспособленію двигателя въ 300 силъ, по тому же плану Барона Розена. Кромѣ этого, дѣятельно занимались преобразованиемъ въ пароходо-парусныя суда 4-хъ кораблей и 4-хъ фрегативъ, предназначавшихся для защиты береговъ, и входовъ въ устья рѣкъ и на рейды.

Амфіонъ, съ машиною въ 300 силъ, вооруженный 34-мя орудіями, могъ взять топлива только на четыре дня, и скорость его оказалась менѣе той, какую имѣлъ фрегатъ *Помона* при машинѣ только въ 220 силъ.

Этотъ неудачный опытъ, названный въ самой Англіи *ошибкою* (*failure*), и стоившій, только по передѣлкѣ корпуса, 336 880 франковъ, около 84220 р. с., заставилъ отсрочить передѣлку четырехъ фрегативъ *Eurolas*, *Horatio*, *Forth* и *Sea-Horse*. Водоизмѣщеніе ихъ было только въ 1160 тоновъ, а водоизмѣщеніе *Амфіона* 1447 тоновъ. Издержки, сдѣланныя уже для передѣлки этихъ фрегативъ, простирались до 25527 ф. ст. (около 161 000 р. с.)

Изъ 4-хъ кораблей: *Blenheim*, *Hogue*, *Ajax*, *Edinburgh*,

назначенныхъ къ полученію двигателей въ 450 силъ, только первый, котораго работы начались въ 1845, былъ конченъ въ 1848 году. *

Сначала винтъ помѣстили впереди ахтеръ-штевня, нисколько не измѣнивъ кормовой части; но первые опыты показали, что образование ея недостаточно остро для хорошаго дѣйствія винта, и потому положили удлиннить кормовую часть на 8 футовъ, что стоило до 43 000 ф. ст., около 271 000 р. с. Послѣ этой передѣлки, *Бленгеймъ* пошелъ по 7 узловъ въ штиль, а при небольшомъ противномъ вѣтрѣ—по 5 узловъ.

Во Франціи, съ 1847 года, приказано было, во всѣхъ портахъ, изслѣдовать вопросъ объ устройствѣ двигателей: въ 650 силъ на 100 пушечномъ, и въ 450 силъ на 90 пушечномъ корабляхъ; а также въ 400 силъ на 60 пуш. фрегатахъ.

Устройство двигателя въ 450 силъ на 90 пуш. кораблѣ не встрѣтило большихъ затрудненій, и, въ маѣ 1849, заказана была машина на Сіотатскомъ заводѣ, для строящагося въ Тулонѣ корабля *Гекторъ*. Надо полагать, что опыты начнутся съ 1851.

Вопросъ о помѣщеніи машины въ 650 силъ на 100 пуш. корабль, и машины въ 400 силъ на 60 пуш. фрегатъ, представлялъ множество препятствій, какъ по причинѣ громоздкости машины, такъ и относительно вѣса, величины винта и проч., а потому рѣшено:

1-е. Строящуюся въ Эндре машину, въ 650 силъ, для корабля *Аустерлицъ*, уменьшить до 500 силъ.

2-е. Машину въ 400 силъ, изготовляемую тамъ же, для фрегата 1-го ранга *Entreprenant*, увеличить до 450 силъ и помѣстить на корабль 3-го ранга *Жанъ-Бартъ*, котораго по-

* Съ того времени передѣляли корабль *Hogue*, находящійся теперь въ Таго.

стройка достигла только до $\frac{8}{24}$ (т. е. готова одна треть). 100 пуш. корабль въ 500 силъ, и 90 пуш. въ 450 силъ, будутъ ходить почти такъ же, какъ и фрегатъ *Помона*, т. е. отъ 6 до 7 узловъ *.

● СКОРОСТИ ПАРОХОДО-ПАРУСНЫХЪ СУДОВЪ ПОДЪ ПАРАМИ.

Вопросъ о пароходо-парусныхъ судахъ состоитъ теперь въ томъ: продолжать ли совершенствовать эти суда при той скорости, какой уже достигли, или уменьшить ее до максима, отъ 4 до 4,5 узловъ, какъ нѣкоторые стали полагать, послѣ блистательнаго буксированія 120 пушечнаго корабля *Вальми*, пароходомъ *Пеликанъ* въ 120 силъ, на Брестскомъ рейдѣ?

* Скорость судна подъ парами выражается формулою $v = K \sqrt[3]{\frac{n}{s}}$,

гдѣ K есть коэффициентъ, измѣняющійся съ формою и родомъ судна; n число силъ двигателя; s площадь миделя въ квадратныхъ метрахъ. Для острокильных судовъ, имѣющихъ скорость до 12 узловъ, какъ на прим. *Прони*, *Аргель* и проч., величина $K=5$; у *Помоны* $K=4,21$. Чтобы опредѣлить величину K для пароходо-парусныхъ кораблей, мы знаемъ, что *Бленгеймъ*, въ 450 силъ, ходилъ по 7 узловъ; полагая, что площадь его миделя равна площади миделя нашего стараго 74 пуш. корабля, найдемъ $K=3,88$. Если взять эту величину K для прочихъ кораблей, то получимъ для корабля 1-го ранга, въ 550 силъ, при площади миделя 106 кв. метровъ (1140,56 кв. ф.) скорость 6,7 узловъ; для 100 пушечнаго, въ 500 силъ, при площади миделя 98, 25 кв. метровъ (1057, 16 кв. ф.), скорость 6,7 узловъ; для 90 пуш. корабля, въ 450 силъ, скорость въ 6,6 узловъ, и такъ далѣе.

По нашему мнѣнію, вѣрное рѣшеніе этого вопроса заключается между этими двумя системами.

Въ самомъ дѣлѣ, изъ рѣшенія совѣта работъ, отъ 26-го января 1850, видно, что для помѣщенія на 90 пуш. корабль машины, доставляющей ему скорость отъ 6 до 7 узловъ въ штиль, должно уменьшить количество провизіи до 2-хъ мѣсячной пропорціи, а воды брать только на одинъ мѣсяцъ, и сверхъ того уменьшить количество припасовъ, запаснаго рангоута и прочихъ предметовъ.

Подобное уменьшеніе слишкомъ много ограничиваетъ кругъ дѣйствій корабля, и слѣдовательно не должно-бы быть принято.

Но, ограничить себя скоростію отъ 4 до 4,5 узловъ, значитъ отказаться отъ большей части преимуществъ, доставляемыхъ пароходо-парусными судами.

Опыты *Бленгейма* показали, что въ слѣдствіе огромнаго сопротивленія, представляемаго надводною частию корабля и его вооруженіемъ, малѣйшій противный вѣтръ уменьшаетъ ходъ на 2 узла; можно предположить, что при зыби, встрѣчаемой въ океанѣ, ходъ, даже въ штиль, уменьшится на столько же, и слѣдовательно корабли, которые въ штиль, и на гладкой водѣ, ходятъ по 4 или 4½ узла, при противномъ тихомъ вѣтрѣ или противной зыби, пойдутъ по 2 или 2,5 узла, а при такомъ маломъ ходѣ, можетъ ли руль имѣть достаточно силы, чтобы корабль маневрировалъ вѣрно? Тогда, въ случаѣ соединеннаго плаванія нѣсколькихъ судовъ, могутъ произойти столкновенія. Еще большее затрудненіе представляется при проходѣ узкостей съ легкимъ, даже противнымъ вѣтромъ; наконецъ, послѣ битвы, корабли эти, имѣя двигателей столь ограниченной силы, не могутъ быть полезны для другихъ, не снабженныхъ двигателями и потерявшихъ рангоутъ.

Приспосаблия къ кораблямъ двигатели, сообщающіе имъ скорость отъ 5,4 до 5,5 узловъ, получимъ болѣе преимуществъ,

при противномъ вѣтрѣ, въ тѣсныхъ проходахъ и менѣе вѣроятія въ столкновеніи однихъ съ другими, когда, идучи эскадрою, они будутъ застигнуты штилемъ, во время зыби.

Остается теперь показать возможность достигнуть этой скорости, не уменьшая силы корабля, и не лишая его, въ значительной степени, своего прежняго круга дѣйствія, чрезъ уменьшеніе количества провизіи и запасовъ. Для сообщенія 90 пуш. кораблю скорости 5,4 узловъ, нуженъ двигатель въ 250 силъ; считая по 550 килограммовъ (1342 фунта) на каждую силу, вѣсъ всей машины, съ пустыми котлами, валомъ, винтомъ, угольными ящиками и запасными частями, будетъ 137 тоновъ*; а съ запасомъ топлива на 6 дней 287 тоновъ. Этотъ вѣсъ нужно выключить изъ общаго итога груза корабля.

* Изъ контракта, заключеннаго съ Сіотатскимъ заводомъ на постройку машины въ 450 силъ для 90 пуш. корабля *Гекторъ*, видно, что наибольшій ея вѣсъ, съ полными котлами, будетъ въ 330 тоновъ, что составитъ 733 килограмма (1788,52 фунт.) на лошадь, исключая угольные ящики и запасы, вѣсъ коихъ можно положить до 50 килограммовъ (122 фунта) на лошадь; полагая воды по 110 килограммовъ (268,4 фунтовъ) на лошадь, вѣсъ всей машины (пустые котлы, не считая угольные ящики и запасы), долженъ быть болѣе; чѣмъ по 675 килограммовъ (1647 фунт.) на лошадь.

При тѣхъ же условіяхъ, машина въ 650 силъ, помѣщенная на фрегатѣ *Исли*, не вѣситъ болѣе какъ по 540 килограммовъ (1318 фунт.) на лошадь.

Машина въ 400 силъ, помѣщенная на корветѣ 1.го класса *Роландъ*, вѣситъ только по 425 килограммовъ (1037 фунт.); на *Катомъ* въ 260 силъ, она вѣситъ по 460 килогр. (1122,4 фунт.)

Если вмѣсто пара низкаго давленія, въ одну атмосферу, какъ обыкновенно теперь дѣлаютъ, будемъ употреблять паръ болѣе сильнаго давленія, то вѣсъ машины, и мѣсто ея занимаемое, значительно уменьшатся.

Въ Англіи много есть людей достойныхъ, приверженцевъ употребленія пара высшаго давленія, изъ нихъ упомянемъ только о капитанѣ Элисѣ, находящемся во главѣ пароваго флота, и о г. Ллойдѣ, главномъ инженерѣ Адмиралтейства.

Если устроить водоперегонный приборъ (дистилляторъ), то запаса воды на мѣсяць будетъ очень достаточно, чтобы держаться неопредѣленное время въ морѣ. 90 пуш. корабли обыкновенно запасаются водой на 4 мѣсяца, а потому, при водоперегонномъ приборѣ * получимъ экономію въ 256 тоновъ; прибавимъ сюда другую экономію въ 20 тоновъ, происходящую отъ назначенія на эти суда, (постановленіемъ 30 апрѣля 1850), новаго числа и рода снарядовъ, получимъ 276 тоновъ, а недостающія до числа 287, 11 тоновъ, получимъ, уменьшая слегка вооруженіе, такелажъ и другія принадлежности, имѣющія общаго вѣсу 355 тоновъ, какъ видно на примѣръ изъ смѣты корабля *Сюффренъ*.

Слѣдовательно, не отнимая ничего ни отъ боевой силы, ни отъ круга дѣйствія 90 пуш. корабля, можно помѣстить на него машину въ 250 силъ, могущую сообщить ему скорость 5,4 узла въ штиль.

Точно такимъ же образомъ можно вывести, что 120 пуш. корабль, съ машиною въ 320 силъ и 100 пуш., въ 280 силъ, неизмѣняя боевой силы и круга дѣйствія, пойдутъ по 5,45 и 5,47 узловъ въ штиль.

Полагая для фрегатовъ $K=4,21$ (коэффициентъ фрегата *Помена*), найдемъ, что для скорости 5,47 узловъ нужна машина въ 150 силъ на фрегатъ 1-го ранга; для скорости 5,43 на фрегатъ 2-го ранга достаточно машины въ 130 силъ, и наконецъ, для скорости 5,35 нужна, на фрегатъ 3-го, ранга машина въ 100 силъ.

* Корабельный капитанъ Пари (Paris) увѣрялъ насъ, что, командуя *Архимедомъ* въ 220 силъ, онъ, большую часть перехода въ Китай, имѣлъ только 4 водяные ящика въ 2000 литровъ, и, при помощи дистиллятора, всегда имѣлъ воду въ изобиліи.

Выше было сказано, что для помѣщенія машины въ 220 силъ на фрегатъ *Помона*, принуждены были его удлинить на 4 метра (13,12 футъ); мы покажемъ возможность, не прибавляя въ длину и не уменьшая боевой силы и круга дѣйствія, помѣщать на фрегаты 3-го ранга машину въ 100 силъ. Въ самомъ дѣлѣ, эта машина, съ топливомъ на 6 дней, вѣситъ 115 тоновъ. Фрегатъ *Психея*, съ 6-ти мѣсячнымъ запасомъ провизіи, 2-хъ мѣсячнымъ воды, 33 тонами разнаго груза и 130 тонами балласта, имѣлъ батарею, возвышавшуюся на 2,03 метра (6,65 футъ) отъ воды. Уменьшая количество прѣсной воды до запаса на одинъ мѣсяцъ, получимъ 38 тоновъ, да 33 тона груза, всего 71 тонъ, въ наше распоряженіе. *Помона* отлично ходитъ съ 100 тонами балласту, слѣдовательно нѣтъ причинъ имѣть болѣе этого количества балласта на судахъ того же ранга, съ машиною въ 100 силъ; наконецъ, нѣтъ никакой невыгоды понизить высоту батареи, въ полномъ грузу, до 2 метровъ (6,56 футъ), что позволитъ располагать 16-ю тонами, всего 117 тоновъ, которыхъ совершенно достаточно для помѣщенія на фрегатъ 3-го ранга машины въ 100 силъ. Эта возможность простирается и на фрегаты 2-го и 1-го ранговъ.

ОБЪ УСТАНОВЛЕНІИ ВИНТА.

Кромѣ вопроса о скорости, какъ главнаго въ устройствѣ парусно-парусныхъ судовъ, есть еще другой, значительной важности, относительно котораго мнѣнія совершенно различны: одни хотятъ, при ходѣ подъ парусами, поднимать винтъ, сквозь устроенный въ кормовой части люкъ, на палубу, а другіе думаютъ, что выгоднѣе оставлять его въ водѣ, для свободнаго обращенія.

Вопросъ этотъ былъ предметомъ изслѣдованія коммисіи, подѣ председательствомъ контръ-адмирала Делассо, изъ членовъ ко-

рабелныхъ капитановъ: Фавентъ-Левекъ и Жанвье, корабельныхъ инженеровъ: Дюпюи-Деломъ и де Бюсси. Коммиссія, собранной въ апрѣлѣ 1849, было поручено испытать ходъ фрегата *Помона* подъ парусами: при поднятомъ и при разобщенномъ винтѣ, и въ обоихъ случаяхъ изслѣдовать поворотливость, въ сравненіи съ фрегатомъ *Ифигенія*.

Въ-слѣдствіе многихъ опытовъ, коммиссія пришла къ слѣдующему заключенію:

1-е. Что при тѣхъ же обстоятельствахъ не было значительной разности между скоростями фрегата *Помона*, когда у него винтъ былъ поднятъ, и когда онъ былъ на мѣстѣ и разобщенъ.

2-е. Что изъ сдѣланныхъ опытовъ, рѣшительно не возможно опредѣлить количество уменьшенія хода отъ дѣйствія разобщенного винта.

Относительно же поворотливости, коммиссія выражается такъ: винтъ фрегата *Помона* начинаетъ обыкновенно обращаться только при 1,5 узлахъ хода, а потому и боялись затрудненій при поворотахъ въ тихій вѣтръ; но, по приказанію коммиссіи фрегатъ сдѣлалъ 14 поворотовъ оверъ-штагъ, при различной силѣ вѣтра, начиная съ самаго тихаго до такого, при которомъ нельзя нести брамселей, и всѣ повороты совершены успѣшно только при ходѣ отъ 1,5 до 2 узловъ, *Помона* значительно медленнѣе поворачивалъ чѣмъ *Ифигенія*; при 3 и до 4 узловъ разность временъ поворота была меньше, а при ходѣ болѣе 5 узловъ она была нечувствительна и, даже случилось, что, при свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ, *Ифигенія* два раза сряду не поворотилъ оверъ-штагъ, тогда какъ *Помона* поворачивалъ безъ затрудненій.

Коммиссія такъ была убѣждена въ превосходной поворотливости *Помоны*, что заставила этотъ фрегатъ войти въ Тулонъ, лавируя на маломъ рейдѣ съ разобщеннымъ винтомъ. Результаты, полученные фрегатомъ *Помона*, тѣмъ болѣе замѣчательны,

что опыты дѣлались съ винтомъ, далеко не расположеннымъ для наименьшаго сопротивленія, потому — что передній конецъ его стержня, будучи внутри пустой, для принятія конца вала машины, необходимо имѣеть значительный діаметръ, и отъ того производить значительное треніе. Винтъ на *Помонь* поднимается въ люкъ, а потому такая величина діаметра его стержня есть необходимость. Но, прикрѣпляя винтъ къ оси вала машины иначе, это неудобство будетъ устранено и винтъ будетъ обращаться, какъ на пароходѣ *Катонъ*, при ходѣ $\frac{1}{2}$ узла; тогда какъ винтъ *Помоны* останавливается при ходѣ меньшемъ $1\frac{1}{2}$ узловъ.

Въ слѣдствіе опытовъ, комиссія остается при убѣжденіи, что присутствіе въ водѣ винта, *прилично устроеннаго для разобщенія*, не измѣняетъ замѣтно скорости судна, и что поворотливость такъ же вѣрна, какъ и при поднятомъ винтѣ; что же касается до вліянія разобщеннаго винта на движенія въ тихій вѣтръ, то хотя повороты въ этомъ случаѣ замѣдляются, но все-таки совершаются, а потому это и не составляетъ весьма важнаго неудобства во время плаванія въ морѣ.

Корабельный капитанъ Левекъ, командовавшій фрегатомъ *Помона*, не вполне раздѣляетъ мнѣніе прочихъ членовъ комиссіи, и думаетъ, что при зыби въ тихій вѣтръ, многіе изъ сдѣланныхъ поворотовъ не удались бы. Предполагая, что это и случилось бы, то ясно, что причиною было бы худое устройство разобщенія винта, и для насъ, какъ и для большинства комиссіи, остается несомнѣннымъ, что съ *винтомъ, прилично устроеннымъ для разобщенія*, вертящимся при ходѣ въ $\frac{1}{2}$ узла и при одинаковыхъ впрочемъ условіяхъ, судно съ разобщеннымъ винтомъ, не будетъ имѣть никакихъ невыгодъ ни въ ходкости, ни въ поворотливости, предъ судномъ съ поднятымъ винтомъ.

По нашему мнѣнію, употребленіе разобщающихся и не поднимаемыхъ винтовъ, предпочтительно потому, что для поднятія

винта необходимо дѣлать въ кормовой части отверстіе, отъ чего значительно уменьшается крѣпость судна и происходитъ затрудненіе въ размѣщеніи кормовыхъ портовъ.

Намъ могутъ замѣтить, что въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ плаванія фрегата *Помона*, не было замѣчено никакого недостатка крѣпости въ кормовой части этого фрегата; это правда, и намъ кажется, что здѣсь мѣсто отдать полную справедливость искусной передѣлкѣ кормовой части этого судна.

Къ выше объясненному главному неудобству поднимающихся винтовъ можно прибавить другое, происходящее отъ медленнаго перехода изъ подъ-паровъ, подъ-паруса и обратно, потому что нужно для этого ложиться въ дрейфъ на продолжительное время (16 минутъ на *Помонѣ*); а такая остановка, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, можетъ привести судно въ опасное положеніе; при разоб-
щающемся винтѣ, можно, не останавливая хода, переходить изъ подъ-паровъ подъ-паруса и обратно, въ 2 или 3 минуты.

Выгоды же поднимающагося винта состоятъ въ томъ, что всегда можно знать о худомъ или хорошемъ его состояніи; въ продолжительномъ плаваніи подъ парусами, онъ не вертится безостановочно, и въ слѣдствіе этого не портятся подшипники.

Возможность осматривать винтъ, конечно, составляетъ важное преимущество, но это преимущество далеко не перевѣшиваетъ изъясненныхъ выше неудобствъ; относительно же порчи подшипниковъ, замѣтимъ, что это обстоятельство можно исправить, устроивъ винтъ подобно какъ на *Катонѣ*, гдѣ сдѣланъ онъ такимъ образомъ, что въ морѣ можно осматривать, повѣрять и перемѣнять всѣ подшипники оси винта.

● ПАРОВОМЪ КОРАБЛѢ.

Такъ какъ перевозка и высадка войскъ на непріятельскую землю исключительно ввѣряются быстрымъ, но слабымъ въ воен-

номъ отношеніи парходамъ, которые, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, могли бы подвергаться большой опасности, то инженеръ Дюпюи-Деломъ, занятый этою мыслию, и убѣжденный въ невозможности выгоднаго подкрѣпленія пароваго флота парусными судами, задалъ себѣ задачу—дѣлать корабли паровыми судами, не отнимая у нихъ боевой силы. Проектъ, превосходно составленный этимъ инженеромъ, былъ представленъ въ 1848 году, Министру, который, отобравъ мнѣніе отъ совѣта работъ и совѣта адмиралтейства, приказалъ его выполнить въ Тулонскомъ портѣ. Этотъ корабль успѣшно спущенъ на воду 16-го мая 1850; машины, строящіяся въ Эндре, будутъ кончены въ началѣ 1851 года.

По проекту г. Дюпюи, паровой корабль имѣеть:

въ длину 71,30 метровъ 233,86 футовъ

въ ширину 16,22 — — 53,20

углубляется на 8,16 — — 26,76

водоизмѣщеніе его 5051 тонъ, подводная площадь миделя 98 кв. метровъ (1054,48 кв. ф.).

Онъ будетъ вооруженъ 90 пушками и запасаться водой и провизіей на два мѣсяца, для 800 человѣкъ экипажа. Его парусность будетъ почти равна парусности 80 пуш. корабля.

Машина его, съ неподвижно — установленными цилиндрами, съ передаточными и ускоряющими колесами, имѣеть 960 нарицательныхъ силъ и 1300 дѣйствительныхъ; винтъ не будетъ подниматься. Г. Дюпюи полагаетъ, что при такой машинѣ, корабль, на всѣхъ парахъ, пріобрѣтетъ скорость отъ 10 до 11 узловъ, и что запасъ топлива будетъ около 1100 тоновъ; но это количество должно быть значительно уменьшено, чтобы вознаградить излишекъ вѣса машины, который авторъ проекта положилъ слишкомъ малымъ *. Для воспрепятствова-

* Г. Дюпюи предложилъ для своего корабля машину въ 900 силъ, полагая что запаса угля въ 1,100 тоновъ, а за вычетомъ

нія кораблю слишкомъ много подыматься изъ воды по мѣрѣ расхода угля, и также для защиты механизма и крѣпѣж-камеры отъ непріятельскихъ снарядовъ, угольные ящики, расположенные по сторонамъ машины, будутъ раздѣлены на плотные отдѣленія, въ которыхъ можно впускать воду вмѣсто израсходованнаго угля. Эти отдѣленія, могущія помѣстить около 600 тоновъ воды, будутъ отливаемы помощію небольшой паровой машины тогда, когда нужно будетъ ихъ нагружать углемъ. Стоимость пароваго корабля будетъ простираться до четырехъ милліоновъ франковъ. Дѣйствительно, по бюджету корпусъ 90 пушечнаго обыкновеннаго корабля стоитъ 1,416,000 фр., матеріалы, для вооруженія, съ артиллеріею 1,043,000 фр.

Величина корпуса пароваго корабля почти такая же какъ и величина 90 пуш., длина болѣе, а именно 71,30 метровъ (233,86 футъ) тогда какъ длина 90 пуш. 60,72 метровъ (199,16 футъ), отъ чего цѣна корпуса увеличится до 1,677,000 фр. Цѣна припасовъ для вооруженія будетъ менѣе, нежели для 90 пуш., по причинѣ уменьшенія парусности, рангоута, водяныхъ ящиковъ и т. д.

Г. Дюпюи полагаетъ эту цѣну въ 800,000 франковъ. Механизмъ будетъ стоить не менѣе 1,500 фр. на каждую нари-

расхода на кухню 1,080 тоновъ, будетъ достаточно на 12 дневное плаваніе подъ всѣми парами. Это предположеніе было бы вѣрно, если бы машина не выходила изъ предѣла 900 силъ, но какъ опытъ показалъ, что она выходитъ въ 1100 до 1200 силъ, то расходъ въ день будетъ отъ 110 до 120 тоновъ.

Въ самомъ дѣлѣ, изъ рапортовъ о плаваніи разныхъ судовъ видно, что *Прони* въ 320 нарицат. силъ и 380 дѣйствительныхъ, расходуетъ отъ 36 до 37 тоновъ въ сутки. *Эклереръ*, въ 200 нариц. и 320 дѣйств. силъ расходуетъ 32 тона. *Пеликанъ*, въ 120 нариц. и 150 дѣйств. силъ расходуетъ при полныхъ парахъ отъ 14 до 15 тоновъ въ 24 часа.

цательную силу, что составитъ 1,440,000 фр. Общій же итогъ издержекъ для пароваго корабля 3,917,000 фр. Предполагая что всё надежды, изложенныя въ проэктѣ искуснаго инженера, исполнятся, мы будемъ имѣть паровой корабль какъ средство для сообщеній въ военное время съ Алжиромъ. Противу поставленный парусному или пароходо-парусному кораблю, онъ потребуетъ для своего управленія меньшее число искусныхъ матросовъ, и будетъ имѣть преимущество въ возможности, по произволу, принимать или избѣгать сраженія, смотря потому, какъ ему будетъ выгодноѣе. Наконецъ, съ эскадрою въ 20 паровыхъ кораблей можно бы было, въ нѣсколько дней, высадить на любой пунктъ Средиземнаго моря или на берега Англіи 30,000 человекъ войска,—предпріятіе, на которое нельзя рѣшиться, не подвергая себя очевиднымъ опасностямъ, до того времени, пока не будемъ имѣть настоящихъ ходяковъ—паровыхъ кораблей, могущихъ держаться съ паровыми фрегатами, при всѣхъ состояніяхъ вѣтра и моря, для обезпеченія ихъ плаванія, и сразиться съ неприятельскимъ флотомъ, который хотѣлъ бы препятствовать высадкѣ войскъ.

КАКОЕ МѢСТО ДОЛЖНЫ ЗАНИМАТЬ ПАРОВОДО-ПАРУСНЫЯ СУДА ВЪ СОСТАВѢ ФЛОТА.

Нашъ флотъ состоитъ изъ кораблей и фрегатовъ: парусныхъ, пароходо-парусныхъ, съ малою скоростію, и паровыхъ, съ большею скоростію. Тенерь представляется важный вопросъ—опредѣлить числительность каждаго рода судовъ въ цѣломъ составѣ флота.

Относительно паровыхъ кораблей съ большою скоростью, вопросъ еще не разрѣшенъ, и благоразуміе требуетъ подождать строити вновь этотъ родъ судовъ, тѣмъ болѣе что каждой паровой корабль стоитъ не менѣе 4-хъ милліоновъ, франковъ—до тѣхъ поръ, пока продолжительныя испытанія дадутъ средства произнеести сужденіе

не о самой идее, которая намъ кажется превосходною, но о способѣ ея выполненія.

Выгоды, доставляемыя кораблямъ и фрегатамъ машиною, способною сообщить имъ въ штиль скорость отъ 5,3 до 5,4 узловъ, такъ значительны, что необходимо будетъ, въ непродолжительное время, снабдить всѣ наши корабли и фрегаты такими вспомогательными двигателями. Чтобы достигъ этихъ результатовъ безъ издержекъ слишкомъ значительныхъ и воспользоваться улучшениями, которыя опытъ не замедлитъ указать, полагая, нужно поступать слѣдующимъ образомъ:

Съ 1-го января 1851 г. всѣ корабли и фрегаты, которые будутъ строиться, должны быть снабжены двигателемъ, способнымъ сообщить имъ скорость отъ 5,3 до 5,4 узловъ.

Сверхъ передѣлывающихся трехъ кораблей, выбрать другіе три, менѣе прочихъ оконченные построеніемъ, и тотчасъ ихъ передѣлать.

Наконецъ, къ семи строящимся фрегатамъ приспособить немедленно вспомогательные двигатели.

Если эти преобразованія будутъ сдѣланы, то въ случаѣ морской войны, требующей вооруженія 20-ти кораблей, раздѣленныхъ на двѣ эскадры, для дѣйствій въ Средиземномъ морѣ и въ Океанѣ, каждая изъ этихъ эскадръ могла бы быть составлена изъ трехъ пароходо-парусныхъ кораблей, двухъ пароходо-парусныхъ фрегатовъ и двухъ паровыхъ фрегатовъ; остающіеся четыре пароходо-парусные фрегата могли бы войти въ составъ отдѣльной эскадры фрегатовъ, назначенной для дальнихъ дѣйствій, съ цѣлію наносить всевозможный вредъ непріятельской торговлѣ.

Въ сраженіи, пароходо-парусные корабли могутъ принимать такое же участіе, какъ и прочіе. Если во время битвы, обыкновенный корабль будетъ обить, то одно изъ пароходо-парусныхъ судовъ или паровой фрегатъ, могутъ его выбуксировать изъ линіи; послѣ сраженія, пароходо-парусные корабли и фрегаты, не-

смотря на поврежденія, полученныя ими въ рангоутѣ, парусности и вооруженіи, могутъ, при счастливомъ окончаніи дѣла, соединиться съ паровыми фрегатами, преслѣдовать и овладѣть непріятельскими кораблями, болѣе другихъ поврежденными; при несчастномъ же окончаніи дѣла, могутъ защищать отступленіе и буксировать поврежденныя суда.

У насъ теперь на водѣ 24 корабля; полагая, что передѣлка 6-ти кораблей въ пароходно-парусные будетъ совершена въ концѣ 1852 года, тогда у насъ будетъ 30 кораблей, т. е. то число, которое полагаемъ необходимымъ имѣть на водѣ.

Фрегатовъ у насъ на водѣ 39 (считая и *Помону*); передѣлавъ, къ концу 1853 года, семь строящихся, у насъ будетъ 46, вмѣсто 30-ти, которые мы предлагали держать на водѣ.

Въ числѣ этихъ 46-ти фрегатовъ есть 6 такихъ, которые служатъ уже болѣе 25 лѣтъ и три служатъ 22 года; такъ что къ концу 1853, вѣроятно будетъ всего 37 фрегатовъ.

Говоря о корабляхъ и фрегатахъ, мы приводили причины, по которымъ необходима была скорость для этихъ судовъ отъ 5,3 до 5,4 узловъ; вышеприведенныя причины для корветовъ и бриговъ, не могутъ имѣть мѣста, и намъ кажется, что для этихъ судовъ будетъ достаточна скорость отъ 4 до 4,5 узловъ, такъ что цѣль будетъ вполне достигнута, если на корветъ помѣстить машину въ 45 силъ, а на бригъ въ 30 силъ.

Одинъ изъ нашихъ лучшихъ новѣйшихъ образцовъ, корветъ Галатея, съ общимъ запасомъ на годъ, съ провизіей на 7 мѣсяцовъ, съ водой на 67 дней, т. е. по 3 литра въ день на человѣка, однимъ словомъ—въ полномъ грузу, имѣлъ баттарею, возвышавшуюся на 1,91 метръ (6,26 футъ). Для того, чтобы помѣстить на это судно вспомогательный двигатель въ 45 силъ, способный сообщить скорость въ 4,5 узла, нужно убавить грузъ его на 55 тоновъ, чего можно достигъ уменьшая запасъ воды до 30-ти дней, а запасъ провизіи до 6-ти мѣсяцевъ.

У насъ теперь на водѣ 30 корветовъ, и 6 на стапеляхъ; изъ числа послѣднихъ, 4 будутъ доведены въ постройкѣ, къ 1-му январю 1854, до $\frac{1}{2}$; издержки на передѣлку этихъ 4 корветовъ въ пароходно-парусные, не будутъ значительны. Полагаю, что въ настоящее время должно ограничиться передѣлкою этихъ четырехъ корветовъ.

Это мнѣніе основано на слѣдующихъ причинахъ:

Во первыхъ, необходимость немедленной передѣлки значительнаго числа кораблей и фрегативъ, въ случаѣ войны, не существуетъ для судовъ малыхъ ранговъ.

Во вторыхъ, если мы захотимъ помѣстить машину въ 45 силъ на корветы новой постройки, которые имѣютъ водоизмѣщеніе на 100 тоновъ болѣе противу старыхъ, то придется уменьшить запасъ провизіи до 6 мѣсяцевъ, что кажется недостаточно для судовъ этого рода, предназначаемыхъ преимущественно для дальнихъ плаваній.

Удлиняя по срединѣ на $1\frac{1}{2}$ метра (4, 92 фута) тѣ корветы, которые впредь будутъ построены, мы доставимъ возможность, кромѣ помѣщенія машины, брать на 8 мѣсяцевъ провизіи и на 1 мѣсяць воды. Принимая за основаніе размѣренія корвета *Галатея*, новые корветы должны имѣть 44,50 метровъ (145,96 футъ) въ длину и 11,80 (38,90 ф.) въ ширину; отношеніе между этими размѣреніями равно 3,79; оно равно 3,90 на фрегатѣ *Помона*, который имѣетъ отличныя мореходныя качества.

На 20 пуш. бригъ, для сообщенія скорости отъ 4 до 4,5 узловъ, нужна машина въ 30 силъ. Машина съ 6-ти дневнымъ запасомъ топлива вѣситъ 36 тоновъ.

Геній, одинъ изъ лучшихъ новѣйшихъ бриговъ, съ шестимѣсячнымъ запасомъ провизіи и 130-ти дневнымъ воды для 101 человѣка, имѣлъ возвышеніе батгарей 1,63 метра

(5,34 фута). Уменьшая запасъ воды до одного мѣсяца, можно помѣстить машину въ 30 силъ.

Изъ числа семи строящихся бриговъ, 4 будутъ доведены къ 1 января 1851 до $\frac{1}{2}$; издержки на передѣлку этихъ судовъ незначительны, но также какъ и корветы, которые впредь будутъ строиться, бриги выгоднѣе удлинить по срединѣ; можетъ быть тогда придется помѣщать на нихъ третью, сухую мачту.

О ЗАМѢНЕНИИ КОЛЕСЪ ВИНТОМЪ.

Изъ отчета объ англійскомъ флотѣ за 1848 видно, что тогда еще не былъ рѣшенъ важный вопросъ о томъ, будутъ ли замѣнены колеса на пароходахъ винтомъ, для сообщенія имъ движенія. Послѣ неудачныхъ попытокъ, происходившихъ по большей части отъ неумѣнья прилично образовывать кормовую часть для выгоднѣйшаго дѣйствія винта, наши сосѣди достигли наконецъ довольно удовлетворительныхъ результатовъ и значительно увеличиваютъ число винтовыхъ судовъ, но все еще въ видѣ опыта. *

Во Франціи первое судно, на которое помѣстили винтъ, былъ *Шанталъ*, въ 220 силъ, построенный (корпусъ и машина) изъ желѣза, въ Анверѣ г-мъ Каве; онъ былъ спущенъ на воду въ 1845, а въ 1847 начались опыты надъ приборомъ; при углубленіи штевной 3,61 метра (11,84 ф.), соотвѣтствующей площади миделя 25,40 кв. метра (273,30 кв. ф.), средняя ско-

* Для придаванія кормовой части приличной остроты, они должны были удлинить всѣ паровыя суда, назначенныя къ установленію винта; это было сдѣлано именно на *Термагитъ* въ 620, *Даунтлессъ* въ 580, *Десперетъ* въ 400, *Конфликтъ* въ 400, *Аррогантъ* въ 360 и т. д.

рость, измѣренная по протяженію шербургской плотины, была 9,45 узловъ.

Въ 1848, *Шанталъ* сходилъ къ Антильскимъ островамъ, и, по возвращеніи, оказалось довольно значительное число поврежденій: одно изъ крыльевъ винта было сломано; на оси было много продольныхъ трещинъ, подшипники коленчатой оси также изломались, многіе болты и гайки развились отъ сотрясеній производимыхъ скорымъ движеніемъ машины, сообщаемой прямо движеніе винту и дѣлающей отъ 72 до 75 оборотовъ въ минуту.

Послѣ этого опыта, въ слѣдующихъ постройкахъ, вмѣсто прямого, начали дѣлать механизмъ съ ускорительнымъ, передаточнымъ приборомъ.

Вскорѣ послѣ этого судна, построены были: *Патріотъ* (прежде *Cote d'Eu*) въ 300 силъ, опыты надъ которымъ были прерваны несчастнымъ случаемъ; *Катонъ* въ 260 силъ, *Пассъ-Парту*, *Пеликанъ*, *Саламандръ* и *Аріель* въ 120 силъ.

Послѣ нѣсколькихъ передѣлокъ въ передаточномъ механизмѣ, *Катонъ* пошелъ въ штиль по 10 узловъ, при углубленіи 3,45 метровъ (11,31 футъ) и площади миделя въ 22 кв. метра (236,72 кв. ф.); машина дѣлала 30 оборотовъ, а винтъ 89, въ минуту; подъ парами и парусами ходъ достигалъ 11,5 узловъ, и тогда машина дѣлала 31,5, а винтъ 94 оборота; винтъ его, какъ уже прежде сказано, не поднимается. *Катонъ* служить съ конца 1848 съ большою пользою, въ Средиземномъ морѣ, и содержаніе его обходится дешево, потому что онъ хорошо ходитъ подъ парусами. *Пассъ-Парту* и *Пеликанъ*, построенные въ Эндре (корпусъ и машина), служатъ уже по 4 года и не требуютъ иныхъ исправленій, кромѣ обыкновеннаго ремонта.

Въ скоромъ времени начнутся опыты надъ винтовымъ фрегатомъ *Исли* въ 650 силъ, и корветомъ *Роландъ* въ 400 силъ. По всему должно думать, что они будутъ удачны.

Определение формы и размеров винта, для получения наибольшей двигательной силы, составляет предмет большой важности. Изъ многочисленныхъ опытовъ, произведенныхъ на *Пеликанъ*, вице-директоромъ завода Эндре, инженеромъ Моэль (*Moll*) и лейтенантомъ Буржуа, составлена этими господами замѣчательная записка о полученныхъ результатахъ и слѣдствіяхъ, выводимыхъ изъ этихъ результатовъ.*

По нашему мнѣнію, винтъ вполне можетъ замѣнить колеса, если только нѣкоторыя его части будутъ усовершенствованы. Это мнѣніе основано на огромнѣйшихъ выгодахъ, представляемыхъ употребленіемъ новаго двигателя.

При винтѣ можно помѣстить весь механизмъ ниже ватерлинии и очистить, для помѣщенія артиллеріи, большую часть бортовъ, занимаемыхъ теперь кожухами. Если сопротивление, встречаемое судами съ колесами, увеличивается, въ слѣдствіе поданнаго буксира, или состоянія вѣтра и моря, то скорость ма-

* Авторы записки вывели величину $\frac{\pi - A}{\pi}$ и назвали ее *коэффициентомъ отставанія* (coefficient de recul), гдѣ π представляетъ ходъ винта, A пространство, пройденное судномъ при одномъ оборотѣ винта. Чѣмъ меньше отношеніе $\frac{\pi - A}{\pi}$, тѣмъ меньше потеря хода при оборотѣ винта. Изъ записки видно, что коэффициентъ увеличивается: 1) съ увеличеніемъ отношенія площади миделя къ квадрату діаметра; 2-ое) съ увеличеніемъ числа оборотовъ винта; 3-е) съ увеличеніемъ скорости хода судна; 4-ое) съ увеличеніемъ хода винта и части употребленнаго хода. При томъ же ходѣ и той же части хода винта, коэффициентъ больше въ винтахъ съ двумя крыльями, чѣмъ въ винтахъ съ 4-мя; относительно хода судна, винты о 4-хъ крыльяхъ предпочтительнѣе винтовъ о 2-хъ крыльяхъ; относительно же употребленія, обѣ системы представляютъ тѣ же выгоды.

шины замедляется, и судно теряет часть своей двигательной силы въ то самое время, когда она ему наиболѣе необходима.

Въ судахъ съ винтомъ, напротивъ, сопротивленіе, встрѣчаемое судномъ, оказываетъ весьма мало вліянія на скорость обращенія машины, что можно неоспоримо доказать результатами, полученными лейтенантомъ Буржуа при многихъ буксировкахъ, произведенныхъ въ то время, когда онъ командовалъ *Пеликаномъ*. Изъ рапорта этого офицера министру видно, что *Пеликанъ* дѣлаетъ, при свободномъ плаваніи, 32 оборота, а буксируя бригъ *Рюзе*, изъ Сенъ-Назера въ Брестъ, со скоростію 9 узловъ, дѣлаетъ 30 оборотовъ; при буксировкѣ транспорта *Дюрансъ* въ 800 тоновъ и 32 пуш. корвета *Корналинъ*, число оборотовъ не уменьшалось. Еще одно преимущество винта состоитъ въ томъ, что, по разобшеніи, онъ представляетъ нечувствительное сопротивленіе ходу судна и что менѣе, чѣмъ въ 3 минуты, можно перейти изъ подъ паровъ подъ паруса и обратно, тогда-какъ для этого перехода, на судахъ съ колесами, нужно по крайней мѣрѣ 40 минутъ для снятія гребковъ, и тогда еще остаются радіусы и круги, представляющіе значительное сопротивленіе; также кожухи, мѣшающіе управленію парусами и проч.

Нѣкоторые приверженцы колесъ съ гребками утверждаютъ, что, при всѣхъ тѣхъ же обстоятельствахъ, колеса даютъ болѣшую скорость, чѣмъ винтъ.

Мнѣніе это, какъ намъ кажется, неосновательно: въ самомъ дѣлѣ *Сфинксъ*, въ 160 силъ, при углубленіи 3,46 метровъ, (11,34 футъ) при площади миделя въ 22,55 кв. метровъ (242,63 кв. ф.) въ штиль ходитъ по 9 узловъ; *Пеликанъ*, дѣйствуя машиной въ 130 силъ, буксировалъ бригъ *Рюзе* со скоростію 9 узловъ, встрѣчая сопротивленіе на площадь 24 кв. метра, 258,24 кв. ф., (сумма площадей миделей обоихъ судовъ).

Желѣзное судно съ колесами, *Авернъ*, ходитъ въ штиль по 11,7 узловъ, дѣйствуя машиною въ 116 силъ, при площади

миделя 9,75 кв. метровъ (103,90 кв. ф.), слѣдовательно каждая сила сообщаетъ скорость сопротивляющейся площади въ 8,4 квадратныхъ дециметровъ, или 129 квадр. дюймовъ.

Желѣзное судно съ винтомъ, *Ariel*, котораго носовыя формы также остры, дѣйствуя 150 силами машины, сообщаетъ площади миделя въ 10,78 кв. метровъ (115,99 кв. ф.) скорость 12,5 узловъ; слѣдовательно скорость 11,7 узловъ онъ можетъ сообщить сопротивляющейся плоскости, равной 10,78 кв. м. $\times \frac{(12,5)^3}{(11,7)^3} = 13,15$ кв. метровъ (141,49 кв. ф.), а каждая сила при винтѣ, можетъ сообщить скорость 11,7 узловъ сопротивляющейся площади въ 8,76 квадр. дециметровъ (136 кв. д.). Слѣдовательно преимущество на сторонѣ винта.

● СИЛА МАШИНЫ ОТНОСИТЕЛЬНО ВЕЛИЧИНЫ КОРПУСА СУДНА.

Несмотря на введеніе парохо-парусныхъ судовъ, необходимость собственно париходовъ все увеличивается, и они прине-сутъ еще большую пользу, если только расходъ топлива будетъ уменьшенъ.

5-го іюня 1849 уже издано постановленіе, въ которомъ означаются способы, съ коими будетъ сопряжено значительное сбереженіе угля. Но одна изъ причинъ большаго расхода топлива есть стремленіе достигъ скоростей большихъ, чѣмъ тѣ, какія до сихъ поръ имѣли.

Сфинксъ долгое время служилъ образцомъ для судовъ въ 160 силъ, и суда, построенныя по его чертежу, снабженныя машинами французскихъ заводовъ, достигали, при начальныхъ опытахъ, той же скорости—9 узловъ, при томъ же углубленіи на 3,46 метровъ (11,34 футъ). Но, поступая на дѣйствительную

службу, суда эти догружались до 3,70 метровъ (12,14 футь), такъ что площадь миделя, вмѣсто 22,55 кв. метровъ (242,63 кв. ф.), доходила до 24,50 кв. метровъ (263,62 кв. ф.). Машина дѣлала, вмѣсто 22 оборотовъ, только 15 и 14, и могла дѣйствовать силой только 100 лошадей, а скорость уменьшалась до 7 узловъ въ штиль.

Сфинксъ, построенный г. Гюберомъ (Hubert), съ 1830 былъ почитаемъ какъ образецъ, и не смотря на свою долговременную службу, сдѣлался предметомъ живѣйшей критики. Тотъ же инженеръ построилъ потомъ другой образецъ, *Велось*, въ 220 силъ, увеличивъ только размѣры *Сфинкса*. Тоже самое случилось съ судами, построенными по его чертежу, что и съ судами въ 160 силъ; т. е. будучи перегружены, онѣ пошли, вмѣсто 9, по 7 узловъ въ штиль.

Послѣ этихъ опытовъ открылось болѣе обширное поприще дѣятельности: миновавъ разомъ всѣ попытки Англичанъ, у насъ построены паровые фрегаты въ 450 силъ *Гомеръ* (Gomer) и *Асмодей*.

Въ 1844 появилась знаменитая записка о составѣ морскихъ силъ во Франціи, жестоко поразившая нашъ паровой флотъ, не исключая даже двухъ послѣднихъ судовъ, которыя еще до сихъ поръ приводятъ въ восхищеніе англійскихъ моряковъ.

Съ того времени, идеи, господствовавшія при постройкѣ судовъ, переменялись: во чтобы ни стало, хотѣли достигъ большихъ скоростей, и наконецъ дошли до того, что начали строить суда, которыя, по малому водоизмѣщенію, могли едва взять на 5, на 6 дней угля; а по слабости строенія, вооружались незначительною артиллеріей. Такъ на прим. желѣзное судно *Эклерѣръ*, съ машиною въ 200 нарицательныхъ и 320 дѣйствительныхъ силъ, которая вѣситъ 182 тона, имѣетъ водоизмѣщеніе въ грузу 513 тоновъ, при углубленіи 2,77 метровъ, и (9,08 футь), ходитъ до 12 узловъ, но съ провизіей на 2 мѣсяца, съ 5 днев-

ныи запасомъ угля и артиллеріей изъ двухъ 30 ф. гаубицъ, углубленіе его увеличилось до 3,07 метровъ (10 футъ). *Прони*, въ 320 нариц. и 380 дѣйств. силъ, ходилъ въ штиль по 12,7 узловъ, но когда его нужно было послать въ Ла-Плату, то принуждены были 80 фунтовые его орудія замѣнить 30 ф. гаубицами, потому что корма его была слаба, а носовыя части слишкомъ остры, чтобы носить орудія такого большого калибра.

Безъ сомнѣнія, справедливо желать достиженія скорости большею чѣмъ та, какую имѣли прежніе наши пароходы въ 160 и 220 силъ, но когда нужны военныя суда, то есть предметы важнѣе скорости, которыхъ нельзя упустить, не повредивъ прочности корпуса, боевой силъ и кругу дѣйствія судна.

Какъ относительно расхода топлива, такъ относительно службы, которую нужно требовать отъ паровыхъ судовъ, морское вѣдомство находится по видимому въ заблужденіи, и должно поспѣшить изъ него выйти.

О ПАРОВЫХЪ ФРЕГАТАХЪ.

Въ плаваніи на фрегатѣ *Асмодей* мы убѣдились, что машина въ 450 силъ не такъ сильна, чтобы съ выгодною дѣйствовать противъ свѣжаго вѣтра и большого волненія, хотя ходъ въ штиль, при углубленіи 5,08 метр. (16,66 футъ) былъ 10,5 узловъ; по этому помѣстили на *Могадоръ*, который однихъ размѣреній съ *Асмодеемъ*, машину въ 650 силъ, сообщавшую ему 12 узловъ ходу, при углубленіи 5,18 метр. (16,99 футъ) и площади миделя 50 кв. метровъ (538,0 кв. ф.); но когда этотъ фрегатъ вышелъ изъ Рошефора съ полнымъ вооруженіемъ и 676 тонами угля, то сѣлъ 5,34 метр. (17,51 футъ)

площадь миделя увеличилась до 52 кв. метровъ (559,52 кв. ф.),
отчего ходъ уменьшился въ отношеніи $\sqrt[3]{\frac{52}{50}}$, т. е. сдѣлал-
ся 11,83 узла.

Посмотримъ, нужна ли такая сильная машина для пароваго фрегата, вооруженнаго 16-ю орудіями, и имѣющаго угля на 10 дней и провизіи на 3 мѣсяца? Изъ отчетовъ, составленныхъ по опытамъ, произведеннымъ въ Тулонѣ надъ фр. *Лабрадоръ* видно, что, при углубленіи 5,15 метр. (16,89 футъ), соответствующемъ 2507 тонамъ водоизмѣщенія и 50,70 кв. метр. (545,53 кв. ф.) площади миделя, судно это, подъ одними парами, прошло разстояніе въ $43\frac{1}{2}$ мили въ 3 ч. 58 м., что составляетъ почти 11 узловъ; волненіе было большое, вѣтеръ дулъ отъ NNW, а курсъ перемѣнялся между NO 61° и NO 28°.

Въ тоже время дѣланы были сравнительные опыты надъ тремя судами: *Канада*, *Христофоръ Колумбъ* и *Уллоа* также при углубленіи 5,15 метр. (16,89 ф.) и площади миделя 50,75 кв. метр. (546,07 кв. ф.); при тихомъ вѣтрѣ и спокойномъ морѣ, въ продолженіи нѣсколькихъ часовъ сряду, скорость первыхъ двухъ судовъ не была менѣе 11 и доходила до 11,5 узловъ, что составитъ среднюю скорость 11,2 узловъ: правда, въ это время машины дѣйствовали 490 силами; позже, когда эти суда поступили на дѣйствительную службу, скорость ихъ хода значительно уменьшилась, потому что, вопреки всѣмъ ожиданіямъ, полный вѣсъ машины, съ водою въ котлахъ, доходить до 650 тоновъ, и когда захотѣли погрузить на нихъ 700 тоновъ угля, то углубленіе дошло до 5,58 метровъ (18,30 футъ), вмѣсто 5,20 метровъ (17,05 ф.), даже при простомъ пакетботномъ вооруженіи, т. е. съ 185 человѣками экипажа, на 2 мѣсяца провизіи, на 40 дней воды и четыре 30 ф. гаубицы.

Если бы, вмѣсто этихъ тяжелыхъ машинъ, помѣстили винтовой двигатель въ 550 силъ, котораго полный вѣсъ не болѣе 368 тоновъ, тогда грузъ уменьшился бы на 282 тона, а углубленіе опять уменьшилось бы до 16,89 футъ (5,15 метровъ),

и скорость въ штиль была бы $11,2 \times \sqrt[3]{\frac{550}{490}} = 11,6$

узловъ.

Если пакетботное вооруженіе замѣнить военнымъ, то, уменьшивъ запасъ угля до 550 тоновъ (10 дней), получимъ въ распоряженіе 150 тоновъ груза, который позволитъ нести 16 орудій и запасъ провизіи на 3 мѣсяца для 304 человекъ экипажа, не измѣняя значительно углубленія, и слѣдовательно скорости. Итакъ, помѣщая винтовые двигатели въ 550 силъ на суда тѣхъ же размѣровъ и формъ (исключая кормовой части, которая должна быть заострена) какъ, *Канада* и *Магелликъ*, получимъ паровые фрегаты такой же боевой силы, какъ *Могадоръ*, со скоростію въ штиль по 11,6 узловъ, вмѣсто 11,83, но за то, вмѣсто расходовапія 65 тоновъ угля, будутъ сжигать по 55. Полагая по 80 дней топки, въ годъ получимъ экономіи 800 тоновъ, что составитъ около 35,000 фр. (8,750 р. с.); къ этой годовой экономіи нужно прибавить по крайней мѣрѣ 200,000 фр. (50,000 р. с.) отъ уменьшенія цѣны машины и корпуса.

Говорятъ, что суда въ 450 силъ, построенныя для службы въ океанѣ не достаточно были скрѣплены въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ помѣщены машины.

Если этотъ упрекъ справедливъ, то недостатокъ можно исправить, помѣщая на новыя суда машину прямого дѣйствія въ 550 силъ, съ трубчатыми котлами, которая гораздо менѣе обременитъ центръ судна и займетъ въ длину менѣе мѣста, чѣмъ настоящія машины въ 450 силъ.

Наконецъ, эти суда чрезвычайно остойчивы, а потому, снявъ кожухи и запасая угля менѣе, чѣмъ на суточную потребность, можно будетъ, въ случаѣ надобности, усилить артиллерию до 24 орудій.

Выгоды уменьшенія числа разрядовъ нашихъ военныхъ пароходовъ.

Паровой флотъ составляютъ три рода судовъ: фрегаты, корветы 1-го и 2-го классовъ и мелкія суда (avisos) 1-го и 2-го классовъ; каждый изъ этихъ родовъ заключаетъ различной величины суда; такъ на примѣръ: есть фрегаты въ 450, 540 и 650 силъ; корветы 1-го класса въ 400 и 320 силъ, 2-го класса въ 300, 260 и 200 силъ; мелкія суда 1-го класса въ 200, 180 и 160 силъ, 2-го класса въ 120, 100, 80 и 60 силъ и пр. Полагаю, гораздо было бы выгоднѣе уменьшить число этихъ разнообразностей и имѣть для каждого рода одинъ образецъ, то есть фрегаты строить въ 550 силъ, корветы 1-го класса въ 400 силъ, и 2-го класса въ 300 силъ; тогда можно было бы пользоваться запасными вещами какого нибудь судна всѣмъ, одинаковой съ нимъ силы, какъ это случилось съ фрегатомъ *Darrien* (*Darrien*), который, сломавши поршень долженъ былъ зайти въ Брестъ и вскорѣ опять вышелъ въ морѣ, потому что взялъ одинъ изъ поршней съ фрегата *Уллоа*, имѣющаго машину тѣхъ же формъ и размѣровъ. Если бы вздумали дѣлать новый поршень, то *Darrien* простоялъ бы около мѣсяца въ Брестѣ. Если бы всѣ машины строились на казенныхъ заводахъ, то можно бы было достигнуть однообразія, но какъ машины дѣлаются частными фабрикантами, то конечно встрѣтится множество препятствій заставить ихъ принять планъ, составленный не по ихъ идеямъ.

Если даже ихъ и принудятъ слѣдовать этому плану, то какъ опредѣлить мѣру ихъ ответственности, если случится какое нибудь поврежденіе въ продолженіе того времени, въ которое заводъ отвѣтствуетъ за цѣлость машины? но какъ бы ни были велики препятствія, все ихъ можно преодолѣть. Англійское адмиралтейство давно уже занято этою мыслию, и убѣдило заводчиковъ Миллера (Miller) и Пенна (Penn) согласиться на избраніе одного общаго плана, по которому они обязались построить 6 машинъ въ 400 силъ, для помѣщенія ихъ на суда величиною не менѣе какъ въ 1200 тоновъ.

ПАРОВЫЕ КОРВЕТЫ.

Мы уже сказали, что для достиженія большой скорости, съ нѣ котораго времени начали увеличивать силу машинъ; на примѣръ чертежъ *Катина* (*Catinal*) былъ составленъ такъ, что бы помѣстить на него машину въ 320 силъ; но ему назначена теперь машина въ 400, хотя водоизмѣщеніе составляетъ только 1331 тонъ. Полагая даже, что отъ этого остойчивость не уменьшится слишкомъ много, хотя центръ тяжести такой большой машины гораздо выше центра тяжести машины въ 320 силъ, то и тогда, помѣстивъ артиллерію, приличную его рангу, и рангоутъ, опредѣленный постановленіемъ 5-го іюня 1849, *Катина* не въ состояніи будетъ взять на 4 дня угля.

Въ Англіи помѣщали прежде на суда въ 1124 тона *

* Когда хотятъ дать понятіе о силѣ машины относительно корпуса судна, то говорятъ, что каждая сила соответствуетъ столько-то тонамъ, но въ Англіи число тоновъ считаютъ по внутреннему измѣщенію, а во Франціи, слѣдуя морскому военному обычаю, по наружному, т. е. число тоновъ представляетъ то, что называется водоизмѣщеніемъ. Слѣдовательно, при сравненіи фран-

(*Булдогозъ, Фьюри*) машины въ 500 силъ, а на суда менѣе 1000 тонъ (*Нигеръ, Конфликтъ*) машины въ 400 силъ; теперь же помѣщаютъ на суда въ 1220—1287 тоновъ (*Фюриузъ, Меджиссѣннъ, Велорюзъ, Тигеръ*) машины въ 400 силъ, а на суда въ 970 тоновъ (*Миранда, Арчеръ*) машины въ 250 силъ.

Суда въ 400 силъ не должны имѣть менѣе 1500 тоновъ водоизмѣщенія для того, чтобы онѣ были въ состояніи нести приличную артиллерію и парусность, и на 7 или 8 дней угля.

Изчисленіе груза такихъ судовъ можетъ быть определено слѣдующими величинами:

Вѣсъ корпуса (0,466 полного водоизмѣщенія) — 700 тоновъ.

Вѣсъ машины (вода въ котлахъ, угольные ящики и запасы) по 650 килограм. на лош. 260 —

Рангоутъ, такелажъ, цѣпи, шлюпки, камбузъ, печь для хлѣба и проч. — 115 —

Артиллерія (10 орудій), принадлежности, огнестрѣльные снаряды и запасы — 55 —

Вѣсъ экипажа, провизіи на 2 мѣсяца, воды на мѣсяць — 50 —

Провизія капитана, офицеровъ, дрова и проч. — 5 —

Всего 1185 тоновъ.

Остатокъ 315 тоновъ на дневной запасъ угля.

цузскихъ судовъ съ англійскими, нужно принимать въ разсужденіе эту разницу въ исчисленіи тоновъ. Такъ, въ Англіи суда Королевской Вестиндской пакетботной компаніи *Авоиъ* и *Севернъ* въ 450 силъ, считаются въ 1880 тоновъ, т. е. по 4,18 тоновъ на каждую силу. Французскіе паровые фрегаты въ 450 силъ называемые Заатлантическими (transatlantiques), имѣютъ водоизмѣщеніе около 2550 тоновъ, т. е. по 5,16 на каждую силу, такъ что кажется будто бы машины французскихъ судовъ относительно слабѣе англійскихъ, тогда какъ онѣ въ самой вещи равносильны; ибо *Авоиъ* и *Севернъ* имѣютъ наружнаго водоизмѣщенія по крайней мѣрѣ 2530 тоновъ.

Суда въ 1500 тоновъ водоизмѣщенія, построенныя по этому расчету при теперешнемъ образованіи подводной части, имѣють площадь миделя въ 36 кв. метровъ, (387, 36 кв. ф.) Но если носовыя формы будутъ такъ же образованы, * какъ у заатлантическихъ фрегатовъ, которые—при дѣйствіи машины въ 450 нарицательныхъ или 490 дѣйствительныхъ силъ, при площади миделя 50, 75 кв. метр. (546,07 кв. ф.) и при углубленіи 5,15 метровъ (15,88 футъ)—ходятъ по 11,2 узловъ, то новыя суда, въ 400 силъ, должны имѣть 11,45 узловъ ходу.

Помѣщая машины въ 300 силъ на суда, имѣющія теперь 220, силъ, и употребляющіяся для сношеній съ Левантомъ, получимъ суда, могущія взять, для 121 человѣка, на 2 мѣсяца провизіи и на одинъ воды, артиллерію изъ 6 орудій, и которые пойдутъ, по крайней мѣрѣ, по 11,45 узловъ.

Скорости въ штиль и въ полномъ грузу: въ 11,6 узловъ для фрегатовъ и въ 11,45 для корветовъ 1-го и 2-го классовъ, исполнѣ кажется достаточны, и не выгодно было бы—для достиженія еще большей скорости этимъ тремъ родамъ пароходовъ, которые одни только и имѣють право на названіе военныхъ,—уменьшать на нихъ количество топлива, или силу артиллеріи, или же вѣсъ ихъ корпуса, принятый нами за 0,466 водоизмѣщенія.

Малые пароходы. (Avisos).

Суда въ 200 и менѣе силъ могли бы быть употреблены съ выгодною на службу въ Алжирѣ, на дальнихъ станціяхъ и для сообщеній между портами, если этотъ разрядъ судовъ будетъ

* По нашему мнѣнію, эти формы болѣе приличны, чѣмъ заостренная носовая часть пароходовъ *Прони*, *Аріель* и другихъ.

состоять изъ пароходовъ посредственной быстроты. * Помѣщая машины въ 200 силъ на суда, имѣющія тѣ же размѣренія какъ нынѣшніе пакетботы въ 160 силъ, въ 750 тоновъ, употребляемые для сообщеній съ Левантомъ, получимъ суда, коихъ скорость въ штиль была бы около 10 узловъ, и которыя, будучи вооружены не тяжеловѣсною артиллеріею, могутъ, какъ слѣдуетъ изъ нижеозначеннаго исчисленія вѣса, взять на 7 дней угля, и будутъ способны принять около 30 тоновъ груза, для перевозки войскъ, провизіи, запасовъ и проч. Двадцать судовъ, построенныхъ на этомъ основаніи, были бы чрезвычайно полезны для службы, и значительно сократили бы издержки.

Исчисленіе вѣса судна въ 200 силъ.

Корпусъ	340 тоновъ.
Машина (котлы прямобочные, вода въ нихъ, ящики и запасы) по 850 кил. на лошадь (1974 фун.)	170 —
Рангоутъ, такелажъ, и проч.	35 —
Артиллерія, принадлежности, запасы, огнетрѣльные снаряды	10 —
Команды 78 человекъ, провизіи на 2 мѣсяца, воды на одинъ	— 25 —

Всего 580 тоновъ.

Остатокъ 170 тоновъ для угля и груза.

* Для этого рода судовъ, совершающихъ дальнія плаванія и остающихся долгое время въ колоніяхъ, мы предлагаемъ возвратиться къ обыкновеннымъ прямоугливымъ котламъ, которые тяжелѣе трубчатыхъ по 200 килограммовъ (488,38 фунтовъ) на лошадь, но зато требуютъ менѣе частыхъ исправленій. Большая часть пароходовъ, употребляемыхъ для сообщенія между Англіею и ея богатыми колоніями и въ томъ числѣ суда Вестъ-Индской компаніи, имѣютъ еще и теперь такіе котлы и машины съ балансирами; одинъ только пароходъ Конвей (Conway) имѣетъ машины прямого дѣйствія, и компанія, по увѣренію капитана Чаппеля (Chappell, Report on the steam nav.), сожалеетъ объ этомъ.

Подъ словомъ *Авиго* разумѣются суда, предназначенныя для поспѣшной передачи приказаній, а потому, для достиженія въ нихъ большой скорости, нужно жертвовать другими качествами, и въ видахъ экономіи необходимо ихъ силу и размѣры по возможности уменьшать. У насъ есть нѣсколько судовъ въ 120 силъ: *Аріель*, *Пеликанъ*, *Пассъ-Парту*, отлично выполняющихъ это предназначеніе, а 20 судовъ этого рода удовлетворяли бы всѣмъ требованіямъ службы. *

Изъ нихъ лучший ходокъ *Аріель*: съ полнымъ вооруженіемъ, съ провизіей на мѣсяцъ для 55 человѣкъ экипажа, съ 40 тонами угля, онъ имѣетъ водоизмѣщенія 259 тоновъ, сидитъ въ водѣ 2,63 метра (8,62 ф.), при площади миделя 10,78 кв. метр. (115,99 кв. ф.), ходитъ по 12 узловъ въ штиль. Носовыя его формы чрезвычайно остры, и это его единственный недостатокъ, какъ говоритъ корабельный лейтенантъ Рейно, (*Reynaud*), который имъ командовалъ. Корпусъ его вѣситъ 98 тоновъ. Если бы, вмѣсто желѣза, употребили для постройки дерево, то для прочности нужно бы сдѣлать корпусъ вѣсомъ въ 125 тоннъ; тогда водоизмѣщеніе дошло бы до 286 тоновъ, площадь миделя до 11,80 кв. метровъ (126,96 кв. ф.), отчего ходъ уменьшился бы до 11,64 узловъ; слѣдовательно построеніе судна изъ дерева, вмѣсто желѣза, причинило бы потерю въ скорости на 0,36 узла, а какъ скорость хода есть главное условіе этихъ судовъ, то мы думаемъ, что онѣ преимущественно должны строиться изъ желѣза.

Единственное возраженіе противъ употребленія желѣза для авизныхъ судовъ, которыя ни въ какомъ случаѣ не могутъ

Здѣсь не мѣсто говорить о малыхъ пароходахъ, употребляемыхъ для мѣстныхъ нуждъ въ нашихъ колоніяхъ, какъ на прим. *Базиликъ* (*Basilic*), *Серпанъ* (*Serpent*); въ 30 силъ и *Guet N'dar* въ 20 силъ, которые находятся на службѣ въ Сенегалѣ.

считаться боевыми, состоитъ въ томъ, что подводная часть желѣзныхъ построекъ скоро покрывается раковинами и морскими растеніями, отчего сопротивление, встрѣчаемое судномъ увеличивается, а ходъ уменьшается на нѣсколько узловъ.

На это возраженіе можно отвѣчать такъ: *вопервыхъ*, уменьшеніе хода становится замѣтнымъ уже по прошествіи 3 или 4 мѣсяцевъ, и такъ-какъ эти суда, по роду службы, должны часто заходить въ порты, то достаточно ввести ихъ на нѣсколько часовъ въ бассейнъ, для того чтобы очистить подводную часть, и возвратитъ имъ прежнюю скорость; *во вторыхъ*, мы уже находимся на пути къ открытію способовъ предохранять дно желѣзныхъ судовъ отъ морскихъ осадковъ.

По этому предмету, въ Шербургѣ сдѣланы любопытные опыты подъ надзоромъ г. инженера Манжена. Подводная часть парохода *Patriot* была покрыта двумя слоями швейнфуртской зелени, и, по прошествіи 8 мѣсячнаго пребыванія на водѣ, въ бассейнѣ, подводная часть найдена въ весьма хорошемъ состояніи; замѣчательно, что по близости мѣдныхъ подводныхъ машинныхъ трубъ, нашли множество приставшихъ морскихъ растеній, липкихъ животныхъ и проч.; то же самое было замѣчено въ передней части судна. Это объяснили тѣмъ, что эта часть судна находилась по близости судовъ обшитыхъ мѣдью.

Въ Тулонѣ также производились опыты подъ надзоромъ инженера де-Ферранти (*Ferranti*): подводная часть парохода *La Mouette*, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, была покрыта смѣсью изъ сурика и $\frac{1}{5}$ стрнокислой окиси ртути и, по прошествіи пяти мѣсяцевъ, покрытыя части найдены чистыми и обмазка въ цѣлости; 200 килограммовъ (12 пудовъ 8 ф.) этого состава достаточно, чтобы покрыть подводную часть судна въ 200 силъ, что обошлось бы 700 франковъ (175 руб. сер).

Нѣсколько разъ уже порицали наше морское вѣдомство за неосмотрительную поспѣшность въ постройкѣ желѣзныхъ судовъ,

но, чтобы доказать неосновательность таких упрековъ, стоитъ только сравнить то, что сдѣлано у насъ и въ Англіи по этому предмету.

Пароходъ *Шанмалъ*, въ 220 силъ, есть первое желѣзное судно, заказанное во Франціи для морскаго вѣдомства. Оно построено въ Аниерѣ (Asnières) г-мъ Каве, по контракту съ морскимъ министерствомъ заключенному, въ февралѣ 1843.

Съ 1843 по 1847 годъ, на частныхъ заводахъ построено 21 судно въ 3390 силъ, а на казенныхъ 13, въ 2220 силъ, всего 34 судна въ 5610 силъ. Эти 34 судна по силѣ раздѣляются такъ:

4	отъ 300	до 320	силъ
3	— 220	— 260	—
14	— 160	— 200	—
8	— 400	— 420	—
5	— 20	— 60	—

Въ Англіи число желѣзныхъ судовъ, построенныхъ или купленныхъ адмиралтействомъ съ 1839 до 1847 годъ, 35, въ 9610 силъ; между этими 35 судами находятся, фрегаты: *Гриннокъ*, *Мегера*, *Саймунъ*, *Вулканъ*, и *Биркенхедъ*. На первые четыре хотѣли помѣстить машины въ 780 силъ, но когда увѣрились, что желѣзные суда не могутъ быть употреблены для войны, то помѣстили машины въ 350 силъ, а пятый фрегатъ, сохранилъ машину въ 550 силъ. Кромѣ этихъ 5-ти фрегатовъ есть 8 судовъ отъ 220 до 350 силъ, 8 отъ 150 до 200; прочія въ 120 и менѣе силъ. Итакъ, у насъ столько же желѣзныхъ судовъ, сколько и у Англичанъ, но вмѣсто большихъ фрегатовъ, наши постройки ограничивались 200 силами и менѣе, и всѣ могутъ съ пользою служить въ Средиземномъ морѣ: самые малые и скорые въ ходу, какъ авизные, а другіе, какъ транспорты для плаванія къ берегамъ Алжира.

Изъ этого сравненія видно, что Французское Правительство

дѣйствовало чрезвычайно осмотрительно при постройкѣ желѣзныхъ судовъ.

ОБЪ АРТИЛЛЕРІИ ПАРОВЫХЪ СУДОВЪ.

Двигатель паровыхъ судовъ съ колесами, совершенно открытъ дѣйствію непріятельскихъ ядеръ; самыя важныя части машины помѣщены выше ватерлиніи и не имѣютъ никакой защиты, кромѣ слабого борта; въ военномъ отношеніи это важный недостатокъ; а потому морскіе офицеры, занимавшіеся вопросомъ объ участіи пароходовъ въ сраженіяхъ, вообще полагаютъ, что пароходы никогда не должны обращаться бортомъ къ непріятелю, и что артиллерія ихъ должна дѣйствовать по направленію киля. При замѣненіи колесъ винтомъ, двигатель скрытъ отъ выстрѣловъ; всѣ части машины могутъ быть помѣщены ниже ватерлиніи; судно можетъ быть вооружено по всему борту; однимъ словомъ, пароходъ сдѣлается настоящимъ боевымъ судномъ.

Система продольнаго вооруженія состоитъ въ помѣщеніи на носу и на кормѣ орудій, сильнаго калибра на поворотныхъ платформахъ. Эта система представляетъ то преимущество, что уголъ обстрѣливанія великъ, но зато имѣетъ множество недостатковъ, а именно: 1) Оконечности судна претерпѣваютъ значительное давленіе, расслабляющее судно и замедляющее его ходъ. 2) Орудіе значительно возвышено, а потому не остойчиво; трудно найти большаго росту прислугу для орудій; дуло орудія менѣе выходитъ за бортъ, и слѣдовательно уменьшается уголъ склоненія. 3) Орудія на поворотныхъ платформахъ трудно удерживать при килевой и боковой качкѣ; въ случаѣ сраженія болѣе подвержены поврежденіямъ, которыя трудно исправить на самомъ суднѣ. 4) Наконецъ, поворотныя платформы занимаютъ по палубѣ большое пространство и мѣшаютъ работамъ на бакѣ и на ютѣ; требуютъ, чтобы палуба въ этихъ мѣстахъ была совер-

шенно плоская. Вмѣстѣ съ станками, на поворотныхъ платформахъ, на нѣсколькихъ судахъ испытывались особеннаго рода усовершенствованные станки, названные *Caméleon*, по причинѣ первоначальнаго ихъ помѣщенія на этомъ суднѣ; переднія колеса этихъ станковъ помѣщаются на желѣзную ось и вставляются въ выемку, сдѣланную въ станинахъ: поперечный брусь помѣщается на палубѣ и позволяетъ увеличить возвышеніе орудія во время прицѣливанія; къ задней части станка придѣлывается планка съ кипомъ, для вставляванія рычага на мѣдныхъ роульсахъ, служащаго для подъема и выдвиганія орудія и для перевозки его съ одного мѣста на другое. Эти станки допускаютъ такой же большой уголъ прицѣла, какъ и станки на платформахъ, и имѣютъ надъ послѣдними слѣдующія преимущества: 1) Они вѣсомъ вдвое менѣе, гораздо проще, прочнѣе, и не такъ много подвержены поврежденію отъ дѣйствія непріятельскихъ выстрѣловъ; 2) гораздо ниже и удобнѣе удерживаются при сильныхъ размахахъ качки. 3) Перевозка ихъ съ одного мѣста на другое совершается съ половиннымъ числомъ людей и въ кратчайшее время. Наконецъ употребляя эти станки вмѣсто поставленныхъ на поворотныхъ платформахъ нѣтъ необходимости срѣзать бортъ, который, чтобы ни говорили, защищаетъ людей отъ пуль и картечи. Единственный недостатокъ этихъ станковъ, въ сравненіи съ станками на платформахъ, состоитъ въ меньшемъ углѣ обстрѣла, но зато онъ вознаграждается удобствомъ перевозки орудія изъ одного порта въ другой, и, слѣдовательно, допускаетъ возможность перекрестнаго огня по всѣмъ направленіямъ. Станки эти, наконецъ, могутъ служить и для парусныхъ судовъ такъ же, какъ и для пароходовъ, что составитъ большую выгоду если ввести Камелеоновскіе станки во всеобщее употребленіе. Относительно помѣщенія артиллеріи въ носу и кормѣ, намъ кажется, что слѣдуетъ принять то, что сдѣлано на *Панамп* и другихъ судахъ: на бакѣ, между крамбалами, устроили поперечную стѣну, высотой 0,45 метра или 1,47 фута;

въ этой стѣнѣ вбиты рымы для помѣщенія двухъ погонныхъ орудій, стрѣляющихъ параллельно килу, и даже перекрещивающихъ выстрѣлы, а впереди этихъ орудій бортъ разбирается такъ, чтобы выстрѣлы не могли ему вредить. Въ кормѣ дѣлаютъ четыре порта: 2 ретиральныхъ и 2 противъ раковинъ. Во время плаванія, погонныя и ретиральныя орудія перевозятся къ ближайшимъ портамъ по борту, такъ-что не тяготятъ оконечностей судна.

(Изъ *Nouvelles annales de la marine et des colonies*, 1850 № № 7, 8.)

Н. З.

ПАРОВЫЯ МАШИНЫ

НА АНГЛІЙСКИХЪ ВОЕННЫХЪ СУДАХЪ АРРОГАНТЪ И ЭНКОУНТЕРЪ.

Аррогантъ, 46 пуш. фрегатъ, построенъ въ 1848 году въ Портсмутѣ, по чертежу г. Финчама. На немъ поставленъ вѣномогательный паровой механизмъ, съ гребнымъ винтомъ въ 360 силъ, заводчиковъ Пенна и сына.

Энкоунтеръ паровой корветъ построенъ въ 1846 году, въ Пемброкѣ, по чертежу г. Финчама. Механизмъ для него сдѣланъ на томъ же заводѣ и по лекаламъ *Арроганта*, съ уменьшеніемъ діаметра гребнаго винта, сообразно съ углубленіемъ сего парохода.

Въ послѣдствіи, когда опыты (произведенныя на пароходѣ *Дварфъ* во 100 силъ, подъ руководствомъ начальника Вульвичскаго завода г. Т. Лойда) показали, что судамъ съ гребными

винтами полезнѣе имѣть сколько возможно острые коржовыя ватерлинии—оба эти судна были введены въ докъ и (въ числѣ прочихъ) передѣланы: фрегату *Аррозантъ* поострили коржовыя шпангоуты въ подводной части; на пароходѣ *Энкоунтеръ* коржовую часть наставили на 10 футовъ въ длину; чтобы избѣжать плоскаго шпигеля, который образуется впереди гребнаго винта, и не позволяетъ водѣ имѣть свободный доступъ, какъ къ верхней лопасти гребнаго винта, такъ и къ самому рулю.

Что касается до конструкціи паровыхъ механизмовъ, то репутація извѣстнаго гринвичскаго инженера, строившаго ихъ, дать этимъ машинамъ право, стоять на ряду съ лучшими въ своемъ родѣ, хотя при первыхъ испытаніяхъ на пароходѣ *Энкоунтеръ*, въ началѣ 1848 года, стукъ и сотрясеніе, производимыя металлическими клапанами въ холодильникахъ, были такъ сильны, что г. Пеннъ вынужденнымъ нашелся просить г. г. Ренни — придѣлать резиновые клапаны, приспособленные или въ то время, весьма удачно, на нѣсколькихъ винтовыхъ пароходахъ.

Воздушныя помпы помѣщены внутри холодильниковъ и движеніе поршней ихъ передается прямо и съ тою же скоростью отъ поршней цилиндровъ. Задвижныя паровыя золотники переводятся подобно тому, какъ на паровозахъ, что весьма облегчаетъ какъ пусканіе машины въ ходъ, такъ и переводъ съ передняго на задній ходъ и обратно. Паръ изъ цилиндровъ переходитъ къ холодильникамъ по двумъ трубамъ Q, помѣщеннымъ наклонно, для того чтобы, при охлажденіи паровъ, вода не могла въ нихъ застаиваться. Весь механизмъ и котлы помѣщены ниже грузовой ватерлинии и слѣдовательно вѣтвѣ несприятельскихъ выстрѣловъ, что пароходамъ съ гребными винтами, даетъ въ военномъ отношеніи, ижеише то преимущество, котораго напрасно старались достигнуть въ колѣсныхъ судахъ.

Система сихъ механизмовъ, съ цилиндрическими ящиками

(*Trunk*) присоединеннымъ къ паровому поршню, была уже прежде употреблена Г-мъ Гамфрейсомъ и другими инженерами; но тѣмъ не менѣе, приспособленіе подобнаго механизма къ гребному винту, повело ко многимъ замѣчательнымъ улучшениямъ; придуманнымъ самимъ Г. Пенномъ, и которые во многихъ отношеніяхъ, даютъ этимъ механизмамъ преимущество противъ другихъ того же рода.

ОБЪЯСНЕНИЕ ПРИЛОЖЕННЫХЪ ЧЕРТЕЖЕЙ:

Фигура 1. Подводная часть сѣченія миделя фрегата *Арригантъ*, съ показаніемъ помѣщенія пароваго механизма.

Фигура 2. Боковой видъ механизма.

Фигура 3. Разрѣзъ механизма поперекъ судна.

Фигура 4. Концевой видъ механизма на діаметральной плоскости.

Слѣдующія буквы имѣютъ на всѣхъ фигурахъ одинаковое значеніе:

А, паровые цилиндры, числомъ два: помѣщены съ одной стороны діаметральной плоскости, осями перпендикулярно къ ней.

В, поршень пароваго цилиндра, имѣетъ кольцеобразную форму и укрѣпленъ къ цилиндрическому ящику **С** (*Trunk*), съ которымъ вмѣстѣ движется.

Д, нога поршня: однимъ концемъ укрѣплена на вертлугѣ, внутри ящика **С**, другой конецъ насаженъ на мотыль **Е**.

Г, гребной валъ.

Н, задвижные паровые золотники; приводятся въ движеніе двумя эксцентриками **Ж**, **Ж**, изъ которыхъ одинъ сообщаетъ машинѣ передній ходъ, а другой задній ходъ, смотря по положенію болтика **К** на желѣзной аркѣ **Л**.

М, **Н**, **О**, приводы для передвиганія золотниковъ и пусканія механизма въ ходъ.

Р, паровая труба. Q, труба для прохода пара изъ цилиндровъ къ холодильникамъ R, помещеннымъ по другую сторону діаметральной плоскости.

S, воздушныя помпы; T, поршни ихъ; U, штоки поршней.

V, V, V, V, футъ клапаны и отливные клапаны.

W, труба излишней воды отъ теплаго ящика.

ГЛАВНЫЯ РАЗМѢРЕНІЯ СУДОВЪ И ИХЪ МЕХАНИЗМОВЪ:

Пар. Энкоунтеръ. Фр. Арrogантъ.

	Ф.	Д.	Ф.	Д.
Длина между перпендикулярами	190	—0	200	—0
Ширина	33	—2	45	—8 ³ / ₄
Глубина интрюма	15	—1	15	—1.
Грузъ въ тонахъ	1053.	т.	1861.	т.
Площ. мидель шпангоута	370	кв. ф.	672	кв. ф.
Среднее углубленіе	14	ф.	20	ф.
Скорость хода судна	10 ¹ / ₄	узл.	8	узл.
Гребной винтъ: въ діаметрѣ	12 ф.	0 д.	15 ф.	6 д.
— — его ходъ (<i>pitch</i>)	16	—0	15	—6
— — — длина	2	—8	2	—7
— — — число лопастей	2		2	
— — — число оборотовъ въ минуту	80		60.	
Разность скоростей винта и судна (<i>slip</i>)	1	/ ₆	1	/ ₈ .
Діам. паров. цилиндра	60	д.	60	д.
— цилиндрич. ящика поршня (<i>trunk</i>)	24	д.	24	д.
Длина хода поршня	2 ф.	3 д.	3 ф.	0 д.
Паровыя окошки длиной и шир.	32 × 5 ¹ / ₂	д.	32 × 5 ¹ / ₂	д.
Ходъ пароваго задвижнаго золотника	14	д.	14	д.
Закрой его на паровпускной сторонѣ (<i>lap</i>).	3 ¹ / ₂	д.	3 ¹ / ₂	д.
Высота барометра при холодильникѣ	27 ¹ / ₂	д.	27 ¹ / ₂	д.
Сила механизма: нарицательная	360	силъ	360	силъ
— — — — по индикатору	672.	7 —	623.	3. —

Давленіе пара въ котлѣ на кв. дюймъ	6 фунт.	6 фунт.
Среднее давл. пара на кв. д. поршня	13,31	13
Паръ отсѣкается при	$\frac{3}{4}$ хода	$\frac{3}{4}$ хода.
Число котловъ	4.	4.
Каждый длиною	12 ф. 2 д.	
шириною	10—6	
вышиною	7—0	
число топковъ	3	
ихъ ширина	2—11	
— длина	5—0.	
число трубокъ.	264.	
ихъ длина.	5 ф. 6 д.	
— діам.	— $2\frac{1}{2}$ д.	
Діам. дымовой трубы.	5 ф. 6 д.	

ИЗЪ ИИВАБЕ.

(Изъ журнала *Artizan*, 1850, № № V и VI).

С В А Й Б А.

(Разсказъ изъ французскаго морскаго журнала).

Сколько странныхъ случаевъ бываетъ въ жизни моряка! Сколько различныхъ удивительныхъ происшествій! Вотъ одно изъ нихъ, случившееся во время послѣдней войны между Англіею и Франціею, съ однимъ французскимъ матросомъ.

Францискъ Брюнель, имя этого матроса, служилъ на

французскомъ купеческомъ бригѣ *Виргинія*, который возвращался въ Марсель, съ богатымъ грузомъ изъ Смирны.

Бригъ уже видѣлъ вдали родной берегъ и входъ въ знакомую гавань, какъ вдругъ фрегатъ — котораго онъ вовсе не остерегался, принимая его за свой или союзный — поднимаетъ англійскій флагъ, пускаетъ ядро въ рангоутъ брига, и посылаетъ шлюпку завладѣть имъ. *Виргинія*, послѣ выстрѣла, вынужденъ былъ лечь въ дрейфъ. Досада и отчаяніе команды французскаго брига невыразимы; выйдя изъ Смирны, цѣлый мѣсяцъ тому назадъ, они ничего не знали о разрывѣ съ Англійей, и потому ни сколько не опасались фрегата. Мысль объ ужасныхъ понтонахъ, внезапно заняла мѣсто воспоминаній о миломъ отечествѣ и ожидаемыхъ удовольствіяхъ.

Капитанъ Вильсонъ, командиръ англійскаго фрегата *Дартмутъ*, распорядился пересадить французовъ къ себѣ на фрегатъ, заковать ихъ въ желѣза, и замѣнить команду брига десяти англійскими матросами и мичманомъ, подъ командою Лейтенанта *Сэра Сидней*. Ему приказалъ онъ слѣдовать въ кильватеръ фрегата и, на случай разлученія, назначилъ рандеву Мальту. Впрочемъ онъ немного беспокоился о своемъ призѣ, зная что слухи о войнѣ не успѣли еще дойти до Средиземнаго моря, и что онъ имѣлъ секретное повелѣніе отъ своего правительства начать военныя дѣйствія.

Къ вечеру на *Виргиніи* все было приведено въ порядокъ, вывели вахту. Сэръ Сидней очередовался съ мичманомъ, и послѣднему досталось съ седьмого до перваго. Отъ нечего дѣлать и для практики, мичманъ сталъ на руль. Пятеро вахтенныхъ матросовъ устѣлись вокругъ кадки у фокъ мачты, и тамъ съ сигарами и трубками въ зубахъ, разсуждали о войнѣ, о новостяхъ, но въ особенности строили воздушные замки, въ надеждѣ получить хорошія призовые деньги.

Англичане, въ заботѣ о своихъ выгодахъ, прилежно осмот-

рѣли грузъ, а о рангоутѣ и вооруженіи—и не подумали. Впрочемъ, повидимому, на бригѣ все было въ порядкѣ; вѣтеръ дулъ ровный и попутный, небо было ясно, горизонтъ чистъ, и никакого признака шквала. Вотъ почему они сидѣли сложа руки, хотя бы слѣдовало посматривать кругомъ.

Мало по малу разговоры на бакѣ утихли, и всѣ улеглись на палубѣ спать, одинъ только мичманъ бодрствовалъ, насвистывая сквозь зубы какую-то пѣсенку. Вскорѣ ему надѣло безостановочно слѣдить за огнями *Дартмута*, и потому онъ сталъ звать одного изъ вахтенныхъ на руль. Но отвѣта не было. Онъ зоветъ громче....отвѣта все нѣтъ.....Наконецъ изъ группы уснувшихъ матросовъ, послышался стонъ, потомъ хрипѣніе, послѣ чего опять воцарилось мертвое молчаніе. Тогда мичманъ положилъ руля на вѣтръ и легъ полнѣе, чтобы не выйти изъ вѣтра; закрѣпилъ штурвалъ и побѣжалъ на бакъ разшевелить сонныхъ матросовъ. Но едва только онъ наклонился къ нимъ, какъ увидѣлъ, что они лежатъ обгаренные кровью, безъ всякаго признака жизни. Испугавшись, онъ закричалъ во все горло, и побѣжалъ увѣдомить командира о происшествіи. Оставшіеся семь Англичанъ, въ минуту сошлись на ютѣ, и Лейтенантъ Сидней приказалъ вынести съ низу оружіе, для защиты отъ непріятеля—невидимки. Все оружіе уставлено было въ жилой палубѣ, вокругъ гротъ-мачты. Одинъ изъ матросовъ подошелъ къ гротъ-люку и вдругъ упалъ и исчезъ; со вторымъ случилось тоже самое, и никто не могъ понять причины происходившаго. Не только выстрѣла, но даже никакого шума или звука, не было слышно. Послѣ этого никто не смѣлъ подойти къ заколдованному люку, а чтобы взять ружья необходимо было спуститься въ него, или какъ нибудь иначе попасть туда. Для этого, надо бы было, прорубить переборки, раздѣлявшія палубу, которая была такъ завалена товарами, что не было никакой возможности пройти туда, ни изъ форъ-люка,

ни съ задняго трапа; а время шло. Что дѣлать? Англичане рѣшились осмотрѣть гротъ марса; полѣзли на ванты, но за нѣсколько футовъ до марса, нашли что выблинки перерѣзаны. Они остановились, но, какъ дождь посыпавшіеся на нихъ блоки, драйки и проч. и проч., заставили ихъ поспѣшно спуститься внизъ. Между-тѣмъ Бригъ *Виргинія* все болѣе и болѣе спускался, а *Дартмутъ* уходилъ впередъ.

Во время попытки на эскаладу, Сэръ Сидней, вооружившись, вмѣсто шлема, мѣдной крышкой отъ нактоуза, спустился въ палубу и вынесъ оттуда ружья.

Наконецъ возшла луна и освѣтила на гротъ-марсѣ человѣческую фигуру; въ тоже время Англичане увидѣли и захватили невидимое дотолѣ оружіе смерти; то была свайка, привязанная къ длинному концу, которая и поражала сверху.

При неудачномъ приступѣ къ марсу, убить былъ мичманъ; затѣмъ оставалось только четыре Англичанина, которые окружили гротъ-мачту и начали стрѣлять въ смѣльчака изъ ружей; но онъ нисколько не оробѣлъ: то ложился, то прятался за топъ мачты, и такъ оставался невредимъ; когда же случалась перемѣжка между выстрѣлами, онъ тотчасъ бросалъ свайку или блокъ. Наконецъ, онъ пробилъ голову Сэръ Сиднея, стеньгъ-вынтрень блокомъ. Тогда смущеніе, страхъ и отчаяніе овладѣли Англичанами; они стали бѣгать, мѣтаться во всѣ стороны и прятаться; а неутомимый стрѣлокъ не переставалъ палить въ нихъ, чѣмъ попало, и иногда довольно мѣтко. Наконецъ, осталось на ногахъ только два джека которые, бросились въ форлюкъ и закрыли его за собой.

Прождавъ нѣсколько времени, Францискъ Брюнель, видя что на бригѣ никто не шевелится, проворно спустился съ марса, закрылъ всѣ люки, и осторожно набросилъ нѣсколько тяжестей на передній; потомъ отвязалъ руль и спустился къ Тулону, какъ ближайшему французскому порту. Вѣтеръ сталъ свѣжеть

и къ разсвѣту онъ пришелъ на рейдъ. Между тѣмъ капитанъ Вильсонъ тщательно осматривалъ горизонтъ, въ надеждѣ увидѣть свой призъ—но онъ нигдѣ не показывался. Ночью, фрегатъ былъ на вѣтрѣ и вовсе не слыхалъ происходившаго на бригѣ; а не ожидая ничего подобнаго, онъ и не думалъ брать никакихъ особыхъ предосторожностей къ сохраненію приза.

Брюнель поставилъ свое судно на мель, на вязкомъ грунтѣ; кое-какъ спустил шлюпку, и поѣхалъ на близъ стоявшее на якорѣ военное судно; явился командиру и скромно объяснилъ ему свое положеніе. Но такой случай могъ ли долго остаться въ тайнѣ? Брюнеля осыпали и оглушили возгласами восхищенія и удивленія. Немедленно сняли бригъ съ мели, и съ триумфомъ ввели его въ гавань.

Кромѣ двухъ Англичанъ, оставшихся невредимыми, вылечили и другихъ, которые были опасно ранены и лежали безъ чувствъ, отъ потери крови и отъ ночнаго холода. Спустя нѣсколько времени, ихъ обмѣняли на команду брига *Виргинія*.

Францискъ Брюнель, предпочитая лучше подвергнуться неизвѣстному жребію, нежели быть заключеннымъ на англійскихъ понтоннахъ, скрылся на гротъ-марсѣ когда Англичане овладѣли бригомъ. На всякій случай, онъ запасся сухарями и водой, чтобы не быть вынужденнымъ сдаться отъ голода; онъ не могъ достать себѣ никакого оружія, кромѣ кухоннаго ножа, потому что капитанъ брига, по непонятной неосторожности, не запасся даже ни однимъ ружьемъ; сверхъ того, онъ сдѣлалъ на марсѣ запасъ сваяекъ, драйковъ, блоковъ и т. п., такъ что готовъ былъ, при первомъ открытіи его засады, обороняться холоднымъ оружіемъ. Но къ счастью его наступила ночь, и онъ, пользуясь темнотою, подрѣзалъ верхнія выблинки, и тихонько спустился съ подвѣтру вдоль гротъ мачты; подкрался къ пяти спящимъ Англичанамъ и отдѣлался отъ нихъ кухоннымъ ножомъ. Затѣмъ,

онъ только что хотѣлъ спуститься въ палубу, какъ голосъ мичмана, заставилъ его живо убраться на марсъ.

Хозяинъ брига, за спасеніе своего судна, щедро наградилъ отважнаго Брюнеля: заплатилъ всѣ его долги, потомъ женилъ и обезпечилъ навсегда; а какъ Брюнель не хотѣлъ оставлять морской службы, то купилъ еще ему хорошенькій тендерокъ.

Передъ отправленіемъ Брюнеля изъ Тулона, товарищи задали ему пирушку, и дали прозваніе *Свайки*.

Вотъ невѣроятная, но вѣрная штука, какую сыгралъ французскій матросъ съ англійскимъ фрегатомъ; однакожь, Капитанъ Вильсонъ не остался въ долгу у Брюнеля.

Спустя нѣсколько лѣтъ, герой нашъ, не довольствуясь спокойной и обезпеченной жизнью, уступилъ просьбамъ Нантскаго арматора и принялъ въ командованіе бригъ *Быстрый*, для торгова неграми. Взявъ грузъ въ Гвиней, онъ удачно продалъ его на Антильскихъ островахъ, и отправился опять за тѣмъ же. Но вскорѣ, въ одно прекрасное утро, англійскій корветъ *Confidence* захватилъ бригъ и обличилъ его въ запрещенной торговлѣ. Тогда капитана и команду заковали въ желѣза и отвезли въ Барбадось, гдѣ Вильсонъ, бывшій командиръ *Дартмута*, былъ тогда губернаторомъ. Имя Франциска Брюнеля поразило Вильсона. Онъ вспомнилъ смертоносную свайку и безъ жалости велѣлъ повѣсить Брюнеля, какъ бѣглаго и командира судна, торгующаго Неграми.

С М Ъ С Ъ .

=

Новѣйшія экспедиціи для обследованія Аральскаго моря.—Извѣстно, что древнимъ море это оставалось невѣдомо, что мусульманскіе космографы упоминаютъ объ немъ уже въ X-мъ, а Западная Европа убѣдилась окончательно въ отдѣльномъ существованіи его не ранѣе прошлаго столѣтія. Что касается до насъ, Русскихъ, то мы знакомы съ нимъ, по всей вѣроятности, еще съ XIII вѣка. Несомнѣннымъ-же доказательствомъ знакомства нашего съ нимъ въ XVI-мъ, служить «Книга Большому Чертежу», гдѣ нѣсколько разъ и съ различными подробностями упоминается о немъ, подъ именемъ моря «Синяго».

Какъ первые изъ Европейцевъ прознали мы про это море, такъ въ послѣдствіи, единственно трудами Русскихъ распространялись и опредѣлительнѣйшія о немъ свѣденія.

Первою эпохою пріобрѣтенія такихъ свѣденій были сороковые года прошлаго столѣтія. Въ инструкціи, данной Кирилову, отправлявшемуся въ 1734 году для устройства Оренбургскаго Края, сказано было между прочимъ: «Стараться завести на Аральскомъ-морѣ пристань и вооруженныя суда; для чего построить сначала на Уралѣ нѣсколько небольшихъ лодокъ, которыя потомъ, разобравъ, держать со всѣми снастями въ постоянной готовности. Когда-же городъ (который повелѣвалось Кирилову основать при впаденіи Ори въ Уралъ) построится, и связи съ Киргизами и Каракалпаками утвердятся, то разобранныя суда, въ зимнее время перевезти на Аральское-море, и, опять собравъ и вооруживъ ихъ, открыть плаваніе, для изслѣдованія моря и для торговли.» Въ послѣдствіи распоряженіе это было отмѣнено, на томъ основаніи, что мѣста окрестъ

Аральскаго-моря еще весьма мало извѣстны, ради чего и пристань устроить тамъ невозможно. Для осмотра-же этихъ мѣстъ и нанесенія ихъ на бумагу, посланъ былъ въ 1741 году геодезистъ Муравинъ, который и составилъ первую карту Аральскаго-моря, до позднѣйшихъ временъ служившую основаніемъ при черченіи этого моря.

Новыя свѣденія о берегахъ Аральскаго-моря стали получаться послѣ того лишь съ тридцатыхъ годовъ настоящаго столѣтія. Въ слѣдствіе разныхъ экспедицій, предпринимавшихся вглубь Киргизской-Степи и нѣсколькихъ посольствъ въ Хиву, къ 1847 году имѣлись уже довольно удовлетворительныя съемки береговъ: восточнаго — до устья Сыръ-Дарьи; сѣвернаго — за исключеніемъ средней части, къ которой примыкаетъ Кугъ-Аралъ, и западнаго. Что-же касается до остальныхъ береговъ и до острововъ, то ихъ продолжали чертить по преданію.

Въ 1847 году, по возведеніи укрѣпленія на урочищѣ *Раимъ*, въ 60 верстахъ отъ устья *Сыръ-Дарьи*, когда твердою ногою стали Русскіе на этой рѣкѣ, оказалось, наконецъ, возможнымъ привести въ исполненіе и Кириловскую инструкцію 1734 года. Честь этого дѣла принадлежитъ вполнѣ, управляющему нынѣ Оренбургскимъ-Краемъ Генералу отъ Инфантеріи В. А. Обручеву. Въ началѣ 1847 года, построены были въ Оренбургѣ два двухъ-мачтовыхъ судна: одно, военное—«Николай», другое, частное — «Михаилъ». Первое назначалось исключительно для изслѣдованія Аральскаго-моря, второе—для заведенія на немъ рыболовства, основанною въ томъ же году компаніею на акціяхъ. Оба судна были потомъ разобраны, и весною перевезены на подводахъ, за 1000 верстъ, къ *Раиму*, гдѣ снова были собраны и спущены на воду. Шкуна «Николай», поступившая подъ начальство бывшаго флота Лейтенанта Мертваго, тотчасъ же вышла въ море; но первое плаваніе ея, по позднему времени года, ограничилось только окрестностями устьевъ Сыра-

Весною слѣдующаго года, шкуна обозрѣла сѣверный берегъ моря. Между-тѣмъ въ Оренбургѣ построено было другое военное судно, «Константинъ», нѣсколько большее перваго, и доставлено къ Раиму такимъ же образомъ. Командиромъ его назначенъ былъ Лейтенантъ Бутаковъ, который и началъ на немъ, осенью 1848 года, полную опись Аральскаго-моря. Въ продолженіе двухъ-мѣсячнаго плаванія шкуны «Константинъ», въ 1848 году осмотрѣны были всѣ берега этого моря, за исключеніемъ восточнаго, открыта и описана группа значительныхъ острововъ, которые названы *Царскими*, и опредѣлено нѣсколько астрономическихъ пунктовъ; а въ теченіе кампаніи 1849 года, продолжавшейся $5\frac{1}{2}$ мѣсяцовъ, на обѣихъ судахъ, подъ начальствомъ того же Капитана Лейтенанта Бутакова и корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщика Поспѣлова, открыты два острова, названные, въ честь нашихъ мореплавателей, *Беллинсгаузена* и *Лазарева*, окончены совершенно астрономическія работы для опредѣленія избранныхъ пунктовъ (всего числомъ 9), съемка береговъ, промѣры и вообще вся опись, такъ что теперь море это сдѣлалось вполне извѣстнымъ.

На основаніи работъ этой экспедиціи, участвовавшимъ въ ней штабсъ-капитаномъ генеральнаго штаба Макшеевымъ, составлено было полное описаніе изслѣдованнаго моря, и описаніе это, по Высочайшему повелѣнію, напечатано уже въ V книжкѣ «Записокъ» И. Р. Г. Общества, которая еще не выходила въ свѣтъ. Заимствуемъ изъ этого описанія, въ дополненіе къ сообщеннымъ выше изъ того же источника свѣденіямъ, слѣдующія извѣстія о новооткрытыхъ на Аралѣ островахъ.

Группа Царскихъ-острововъ находится въ равномъ разстояніи (верстахъ въ 60) отъ острова Барса-Кильмась, полу-острова Куланды и западнаго берега моря. Самый большой изъ этой группы и замѣчательнѣйшій изъ всѣхъ острововъ, находящихся на Аральскомъ-морѣ, есть островъ

Николай I. Онъ заключаетъ въ себѣ до 200 кв. верстъ. О существованіи его до 1848 года рѣшительно ничего не было извѣстно. Островъ не видимъ ни съ одного берега, а Ордынцы, не имѣя парусныхъ судовъ, съ которыми бы могли пускаться въ открытое море, ограничиваются только самымъ близкимъ береговымъ плаваніемъ. Зимомъ—же море, отдѣляющее его отъ береговъ, если и замерзаетъ, то не всегда; но и въ эти рѣдкія зимы, не имѣя никакой нужды переходить чрезъ него поперекъ и подвергать себя безъ цѣли опасности отъ бурановъ, они не могли на него натолкнуться. Наконецъ, судя по мѣстнымъ признакамъ и потому, что объ островѣ не существовало до сихъ поръ никакихъ, даже темныхъ преданій, до которыхъ Азіатцы большіе охотники, съ достовѣрностію можно заключить, что до 1848 года на него никогда не ступала человѣческая нога.

Островъ Николай I раздѣляется на двѣ части: восточную и западную. Восточная состоитъ изъ плоской возвышенности, основаніемъ которой, по большей части, служатъ пласты известняка. Возвышенность эта имѣетъ въ длину отъ сѣвера къ югу верстъ 12, а въ ширину—верстъ 5. Къ югу она выдается двумя мысами, между которыми образуется небольшая бухта, а къ сѣверу продолжается суживающеюся постепенно полосой, которая потомъ поворачиваетъ на западъ и идетъ обрывистою глинистою косою, ограничивающею съ сѣвера другую бухту. У подножія этой плоской возвышенности разстилается песчаное побережье, шириною въ $\frac{1}{2}$ версты.

Западная часть острова длиною отъ запада къ востоку въ 10, шириною въ 6 верстъ, весьма недавно, по видимому, освободилась изъ подъ воды, и по свойствамъ своимъ похожа на восточные берега Аральскаго-моря. Она отдѣляетъ отъ себя два полу-острова, изъ которыхъ одинъ идетъ на сѣверъ и замыкаетъ сѣверную бухту съ юго-запада, а другой — на югъ.

За прибрежьем, поросшим камышем и шириною въ нѣсколь-
ко сотъ сажень, тянутся, обыкновенно параллельно берегу, въ
три ряда песчаные бугры, или дюны. Далѣе представляется
низменное песчаное пространство, среди котораго встрѣчаются
глинисто-солонцеватыя площадки и горько-соленыя озера.

Весь островъ (особенно низменная его часть) почти сплошь
покрытъ чрезвычайно густымъ и мѣстами почти непроходимымъ
кустарникомъ саксаула и гребенщика. Кромѣ-того, онъ изоби-
луетъ сайгаками, мясо которыхъ весьма вкусно; изъ другихъ-
же четвероногихъ найденъ былъ только ежъ и замѣчены слѣды
лисицъ. На островѣ есть также змѣи и земляныя черепахи.
Вода въ копаняхъ здѣсь довольно хороша.

Островъ Николай I имѣетъ двѣ бухты: *сѣверную* и *южную*.
Поперекъ *сѣверной* идетъ песчаная коса, доходящая до остро-
ва *Насльдникъ*. Черезъ нее можно проходить только при во-
сточныхъ вѣтрахъ, когда нѣтъ волненія; но при сѣверо-запад-
ныхъ и западныхъ, весьма не безопасно. Къ югу отъ нея глу-
бина простирается до 5 сажень, а къ сѣверу—до 12. Якор-
ная стоянка въ этой бухтѣ весьма удобна. *Южная* бухта
представляетъ также прекрасную якорную стоянку, закрытую
отъ всѣхъ вѣтровъ, за исключеніемъ юго-западныхъ; да и тѣ,
встрѣчая на пути своемъ островъ *Константинъ*, не могутъ
быть опасны. На сѣверномъ берегу бухты, за высотами, есть
соленое озеро съ прекрасною бѣлою солью. Къ сожалѣнію, въ
этомъ мѣстѣ нѣтъ прѣсной воды.

Къ группѣ Царскихъ-острововъ принадлежатъ также остро-
ва: *Насльдникъ* и *Константинъ*. Первый лежитъ верстахъ
въ 15 къ сѣверо-западу отъ острова Николай I, а второй—
верстахъ въ 6 къ югу. Кромѣ того, есть еще другіе два ма-
ленькіе острова: одинъ — на продолженіи сѣверной косы, дру-
гой—къ сѣверо-востоку отъ нея.

Островъ *Насльдникъ* простирается въ длину отъ сѣвера къ

югу на 9 верстъ, а въ ширину—отъ 100 до 200 сажень. Островъ низмень, песчанъ и почти сплошь покрытъ густымъ камышемъ, заглушающимъ собою всякую другую растительность; мѣстами встрѣчаются, однако отдѣльные кусты саксаула. Съ острова, въ ясную погоду, виднѣются высоты Усть-Урта.

Островъ *Константинъ*, длиною въ 7 верстъ, весьма узокъ, низмень и песчанъ, какъ большая часть острововъ Аральскаго-моря. На песчаныхъ буграхъ его растутъ саксаулъ и гребенщикъ, а по закраинамъ—камышъ. Къ югу отъ острова тянется песчаная коса, къ востоку, въ нѣсколькихъ мѣстахъ, есть весьма опасные подводные камни, а съ запада присоединяется къ нему, двумя отмелями, небольшой низменный островокъ.

Верстахъ въ 50 къ юго-западу отъ острова Николай I, въ такомъ же разстояніи отъ Усть-Урта, и верстахъ въ 80 къ сѣверу отъ Токмакъ-Ата, находится островъ *Беллинсгаузена*. Это узкая песчаная коса, въ длину отъ сѣвера къ югу около 3 верстъ, а въ ширину — отъ 10 до 30 сажень. Отъ обѣихъ оконечностей ея идутъ мели. На всемъ островѣ есть всего только два кусточка лебеды.

Верстахъ въ 10 къ югу отъ острова Беллинсгаузена выходитъ изъ подъ воды невысокая известковая скала, до 3 верстъ въ длину, и около одной въ ширину, названная островомъ *Лазарева*. На немъ разбросаны кусты гребенщика, а по закраинамъ юго-западной стороны встрѣчается камышъ.

(Изъ Географическихъ извѣстій, 1850 года, выпускъ третій.)

О построеніи Рижской гавани. (Изъ частнаго письма, напечатаннаго въ № 288-мъ С. П. Б. Вѣдомостей, 1850 года). Двина впадаетъ въ Рижскій заливъ двумя рукавами. Одинъ изъ этихъ рукавовъ, по которому прежде, въ старину,

ходили корабли и который теперь совершенно засоренъ песками, втекаетъ въ заливъ близъ деревни Вецакенъ; другой же, въ которомъ находится теперешній фарватеръ, протекаетъ между Магнусхольмомъ и Дюнаминде. Задача инженера заключалась въ томъ, чтобы усилить теченіе Двины. На этотъ конецъ предположены и частію уже исполняются слѣдующія работы. Во первыхъ, русло Двины у Вецакена, какъ ненужное, запружено. Этимъ выигрывается вся вода, безъ всякой пользы вытекавшая оставленнымъ безъ употребленія рукавомъ. Во вторыхъ, берегъ у Больдераа, покрытый сыпучими песками, предположено укрѣпить, употребленіемъ сорока десятинъ подъ посьвъ. Доселѣ обращено въ пахатную землю этихъ песковъ только двѣ или три десятины. Время покажетъ, принесетъ ли это средство ту пользу, которой отъ него ожидаютъ. Наконецъ третья и главнѣйшая работа заключается въ построеніи длинной дамбы, которая на 700 сажень будетъ выходить въ открытый заливъ. Дамба принесетъ двоякую пользу: во первыхъ, она съузитъ устье Двины и чрезъ то усилитъ теченіе, и во вторыхъ, предостережетъ отъ новыхъ наносовъ песку. Когда я былъ въ Ригѣ, то дамба была уже выведена на 270 саж. въ длину, считая и ту часть ея, которая находится на твердой землѣ; не упомяну теперь, сколько уже было сдѣлано въ водѣ, кажется около 60 сажень. Работа эта, не-легкая—поставить въ морѣ перегородку, которая могла бы выдержать напоръ волнъ, не бездѣлица. Денегъ, судя по огромности работы, предложено употребить не весьма много, а именно одинъ миллионъ рублей серебромъ. На нынѣшній годъ ассигновано было 200 т. рублей. Сверхъ того, будутъ устроить зимнюю гавань. Гавань эта существуетъ, но остается безъ употребленія, потому что входъ въ нее слишкомъ узокъ и потому что она чрезмерно мала. Теперь ее распространяютъ и снабжаютъ всѣми необходимыми удобствами. Кстати объ этой

гавани, не могу не сказать вамъ, что она построена была при Императрицѣ Екатеринѣ II. Когда теперь пришлось для новой работы ломать часть старой, то надобно было употреблять немовѣрные усилія: камень ломался, а связывавшій его цементъ оставался цѣль.

=

О правахъ и обязанностяхъ нейтральныхъ судовъ, во время блокады. Во Французской газетѣ *La Marine*, помѣщена слѣдующая инструкция, данная французскимъ министромъ иностранныхъ дѣлъ консулу въ Буэносъ-Айресъ, въ 1838 году, по случаю блокады этого порта.

Каждая блокада должна быть объявлена нейтральнымъ судамъ, и должна существовать на самомъ дѣлѣ, чтобъ имѣть дѣйствіе въ отношеніи такихъ судовъ.

Блокада порта, дѣйствительно существующая, имѣетъ цѣлью не допускать входъ и выходъ судовъ изъ этого порта, какой бы ни былъ флагъ этихъ судовъ, и какой бы націи онѣ не принадлежали.

Судно, приходящее къ блокируемому порту и не знающее что онъ находится въ блокадѣ, должно быть сначала извѣщено объ этомъ, и объявленіе это должно быть записано на судовомъ спискѣ команды (*role d'équipage*). Если это извѣщеніе сообщено, и надпись сдѣлана, а пришедшее судно, несмотря на то, будетъ усиливаться войти въ блокируемый портъ, или снова придетъ къ этому порту, то начальникъ блокады имѣетъ право арестовать такое судно.

* По мнѣнію французскаго государственнаго совѣта, отъ 4 марта 1830, нейтральное судно, которое, будучи извѣщено о существованіи блокады, и получивъ о томъ формальное объявленіе отъ начальника эскадры, будетъ усиливаться пройти сквозь линію блокады, должно быть признано *добрымъ призомъ*, даже когда такое судно не имѣетъ груза военной контрабанды.

Нейтральные военные суда, подходящія къ блокируемому порту, должны быть приглашаемы удалиться. Когда они будутъ настаивать на томъ, чтобъ войти въ блокируемый портъ, то начальникъ блокады имѣетъ право удерживать ихъ отъ этого силою, а отвѣтственность за все, что можетъ при этомъ послѣдовать, падаетъ на нарушителей блокады.

Франція согласилась съ основаніями, установленными трактатомъ Сѣверныхъ Державъ, сообщеннымъ ей 15-го августа 1780 года.

Съ тѣхъ поръ Франція всегда слѣдовала этимъ правиламъ, или, ежели она иногда, въ особенныхъ случаяхъ, отступала отъ нихъ, то это было только для возмѣздія (*représailles*) противъ претензій той морской державы, съ которою она тогда находилась въ войнѣ, хотя Франція никогда справедливости этихъ претензій не признавала.

Эти основанія суть:

1-е Флагъ покрываетъ грузъ, (за исключеніемъ военной контрабанды).

2-е Осмотръ нейтрального судна военнымъ судномъ долженъ быть производимъ со всевозможною осторожностію и учтивостію.

3-е Военные сняряды, орудія, порохъ, ядра, огнестрѣльное оружіе, холодное оружіе, ружейные и другіе патроны, кремни для огнестрѣльнаго оружія, фитиль и пр. составляютъ военную контрабанду.

4-е Каждая держава имѣетъ право конвоировать свои купеческія суда, и въ такомъ случаѣ, объявленіе командира военного судна достаточно для признанія грузовъ и флаговъ на судахъ, подъ конвоемъ его состоящихъ; ни въ какомъ случаѣ не должно осматривать судовъ, находящихся подъ конвоемъ военного судна одной съ ними націи. Объявленіе командира конвоирующаго военного судна принимается достаточнымъ удостовѣреніемъ.

О названіяхъ румбовъ компаса. Одно изъ главныхъ неудобствъ нашей морской терминологіи вообще, сравнительно съ терминологіями другихъ морскихъ державъ, состоитъ въ томъ, что всѣ слова нашего морскаго языка взяты, почти цѣликомъ, изъ котораго нибудь изъ иностранныхъ языковъ, и не имѣя никакого значенія на нашемъ отечественномъ, бесполезно обременяютъ память низшихъ классовъ морскаго сословія. У другихъ націй, покрайней мѣрѣ многихъ, большая часть морскихъ словъ или выражаетъ прямо свой предметъ на общеупотребительномъ нарѣчій, или имѣетъ какое нибудь, хотя постороннее значеніе въ народномъ языкѣ и потому удобозапоминаемо для простаго человѣка. Нигдѣ, можетъ — быть, переходъ отъ прежняго быта человѣка къ морской жизни не бываетъ столь разителенъ, какъ у насъ, гдѣ изъ внутреннихъ частей огромнаго Государства, люди, часто никогда не видавшіе не только моря, но и рѣкъ, попадаютъ прямо въ матросы. Тѣмъ труднѣе имъ выучить цѣлый лексиконъ новыхъ словъ, что они не имѣютъ никакого смыслу на природномъ ихъ нарѣчій, такъ что, прежде изученія, какъ которая снасть или вещь дѣйствуетъ или употребляется, нашему матросу нужно пройти цѣлый курсъ языкознанія. Конечно съ сотвореніемъ флота въ Россіи, гдѣ онъ внезапно слѣлался потребностію совершенно новою, явилась потребность и въ новыхъ, небывалыхъ названіяхъ; однако мы видимъ, что современемъ многія безсмысленныя на нашемъ языкѣ выраженія, замѣнились словами чисто-русскими, на пр. *анлюфъ*—на вѣтрѣ, *анли*—подвѣтромъ. Многія еще искоренятся къ пользѣ общей, хотя всѣхъ и нѣтъ возможности и лѣтъ нужды переименовывать. На прим. слова: *плехтъ*, *даглицтъ*, *той* и *бухтъ*, конечно замѣнятся незамѣтно словами: *якорь съ правой*, *якорь съ лѣвой*, *запасный якорь съ правой*, *запасный якорь съ лѣвой*; тѣмъ болѣе, что чрезъ это не растянутся нисколько командныя слова, потому

что вмѣсто: изъ *даллнстовой бухты вонъ*, будетъ командовать съ *левой изъ бухты вонъ*, и т. п., ибо послѣднюю команду пойметъ каждый рекрутъ, а первая можетъ произвести не малозначительныя ошибки.

Къ дѣлу: стараться замѣнить названія румбовъ компаса отечественными словами было-бы кваснымъ патріотизмомъ, потому что всѣ русскія названія вѣтровъ несравненно длиннѣе введенныхъ въ нашей морской терминологіи; но, какъ одна изъ главныхъ причинъ что намъ бываетъ трудно выбрать и потомъ образовать рулевого матроса, состоитъ въ томъ, что очень часто, и большею частію, отъ человѣка смѣтливаго и понятливаго во всѣхъ другихъ отношеніяхъ, трудно добиться, чтобы онъ запомнилъ 32 иностранныхъ названія румбовъ нашего компаса,—предлагаю очень легкое средство упростить послѣдній такъ, что его будетъ въ 8 разъ легче выучить всякому простому человѣку, и даже лѣнливый не будетъ имѣть возможности притвориться, что не можетъ выучить румбовъ.

Вотъ этотъ способъ: вмѣсто N10, NNO, NO1N, NO, и проч. пусть говорятъ: NO одинъ, NO два, NO три, NO четыре и т. д. Матрозу нужно выучить только четыре слова: N, O, S, и W, и помнить, что между N и O всѣ румбы NO, между S и O всѣ SO и т. д.; Половины и четверти румбовъ, составляющія еще большій камень преткновенія, нежели названія самихъ румбовъ, тутъ будутъ легко понятны каждому, и вмѣсто, на примѣръ, NO10³/₄, O будетъ говориться NO 5³/₄.

Это измѣненіе названій румбовъ, основано не только на *предположеніи*, что оно удастся; но оно было уже испытано на одномъ изъ мелкихъ военныхъ судовъ нашихъ съ такимъ успѣхомъ, что въ самое короткое время вся команда могла отвѣтить на вопросъ: какъ на румбѣ?

Григорій Бутаковъ.

Взрывъ Португальскаго 32-хъ пушечнаго фрегата «Донна Марія II» Фрегатъ этотъ, стоявшій на рейдѣ города Макао (въ Китаѣ), 29-го прошлаго октября взорвало, отъ неизвѣстной причины, на воздухъ, причемъ погибло до трехъ сотъ человѣкъ. Въ поддень, по случаю дня рожденія одного изъ членовъ Королевской Португальской фамиліи, съ этого фрегата произведенъ былъ салютъ, а въ половинѣ 3-го часа пополудни послѣдовалъ взрывъ. Изъ числа находившихся на фрегатѣ людей, спасены только сынъ командира и двѣнадцать или тринадцать человѣкъ, на подоспѣвшія вскорѣ гребныя суда, съ стоявшаго вблизи Американскаго военнаго шлюпа. Большая часть экипажа погибшаго фрегата были Ласкары, уроженцы Гоа.

=

Крушеніе винтоваго парохода «Елена-Сломанъ.» Пароходъ «Франклинъ» привезъ изъ Нью-Йорка въ Европу печальную новость: винтовой пароходъ *Елена-Сломанъ* (*Helena Sloatan*), находившійся на линіи заатлантическаго сообщенія, между Гамбургомъ и Нью-Йоркомъ, съ заходомъ въ Соутемптонъ—совершенно разбился. Изъ 180-ти человѣкъ экипажа и пассажировъ парохода, 175 приняты на парусный пакетботъ *Девоншайръ*,—капитанъ Говей (*Howey*), на линіи изъ Нью-Йорка въ Лондонъ;—а остальные пять человѣкъ утонули во время перевозки, когда отъ качки парохода, опрокинулась одна шлюпка, принимавшая пассажировъ.

И что еще болѣе достойно сожалѣнія, при этомъ погибли еще 4 человѣка изъ экипажа *Девоншайра*: помощникъ капитана и три матроса.

Вотъ нѣкоторыя подробности этого печальнаго событія.

Отплывъ изъ Гамбурга 26-го октября, «*Елена-Сломанъ*»

прибыла 29-го въ Соутемптонъ, откуда вышла 1-го ноября и отъ 17-го до 20-го выдержала страшную бурю, во время которой волненіемъ вышибло руль и въ машинѣ оказались весьма важныя поврежденія, ибо руль держась на цѣпяхъ повредилъ винтъ. Когда же оторвались рулевые цѣпи, то старались править канатомъ и вообще устроить запасный руль, но безуспѣшно. Внѣшній ахтеръ-штевень, къ которому привѣшенъ былъ руль, сломался вмѣстѣ съ нимъ, футъ на 12 отъ киля.

Вскорѣ оказалась большая течь изъ отверстія, образовавшагося у ахтеръ-штевня. Въ такомъ положеніи пароходъ плавалъ, по волѣ вѣтра и волнъ, цѣлые восемь дней, въ продолженіе которыхъ вытерпѣлъ три шторма, одинъ за другимъ. Послѣ такихъ ужасныхъ испытаній Провидѣнію угодно было, чтобы онъ встрѣтился съ *Девоншейромъ*, капитанъ котораго употребилъ всѣ средства для спасенія людей и дѣйствовалъ при этомъ съ самоотверженіемъ, превышающимъ всякую похвалу. Г. Паульсенъ, капитанъ «*Елены-Сломанъ*» послѣ всѣхъ оставилъ свое судно, лично удостовѣрившись, что во время спасенія людей, вода въ трюмѣ поднялась на 6 футовъ. Разбитый пароходъ оставленъ 28-го ноября, въ широтѣ сѣв. 42°, 13' и въ долготѣ западной 30°. *Девоншейръ*, имѣвъ весьма мало провизіи для удовлетворенія своихъ неожиданныхъ пассажировъ, спѣшилъ достигнуть порта, и потому поставилъ всѣ возможные паруса, чтобы воспользоваться попутнымъ вѣтромъ, значительно скрѣпившимъ, и благополучно пришелъ въ Нью-Йоркъ.

Пароходъ «*Елена-Сломанъ*» былъ еще новый, въ 180 силъ и 800 тоновъ; построенъ въ Гуллѣ около двухъ лѣтъ назадъ, и стоилъ 600,000 фр. Грузъ его состоялъ изъ 150 тоновъ французскихъ и нѣмецкихъ дорогихъ товаровъ, изъ 450 тоновъ угля и 100 тоновъ желѣза.

Паровой корабль Ла-Гогъ, съ подводнымъ вспомогательнымъ двигателемъ, пробовалъ въ Портсмутѣ два винта, равнаго діаметра (по 16 футъ), но разныхъ ходовъ,

Одинъ винтъ, имѣлъ *ходъ* (*pitch*) въ 21 футъ, другой въ 19 футъ. Въ первомъ опытѣ, средняя скорость машины, изъ шести испытаній, оказалась 47.16 оборотовъ въ минуту, а средняя скорость корабля по 7,698 морскихъ миль въ часъ. Во второмъ опытѣ, машина дѣлала 56 оборотовъ въ минуту, а средняя скорость корабля оказалась по 8,45 морскихъ миль въ часъ. Изъ этого опыта выгода на сторонѣ винта съ уменьшеннымъ ходомъ, сообщившаго кораблю $\frac{3}{4}$ узла ходу болѣе, чѣмъ винтъ съ большимъ ходомъ.

Англійскій пароходъ-фрегатъ Тигръ, вооруженъ всего 14-ю орудіями. На кормѣ одна 68 фунт. пушка, для дѣйствія полными ядрами, въ $9\frac{1}{2}$ футъ длины, на поворотной платформѣ; на шканцахъ 4 длинныя 32 ф. пушки; на бакѣ: одна 10 футовая, 68 фунтов. пушка, для полныхъ ядеръ и двѣ пушки 32 фунтоваго калибра. Въ декѣ, позади машины, 4 длинныя 32 фунт. пушки; впереди машины двѣ такія же 32 фунтов. пушки. Этотъ пароходъ-фрегатъ шелъ изъ Чатама въ Портсмутъ со среднею скоростію по 11 узловъ.

Бельгійскій каменный уголь. Новые опыты, произведенныя, по просьбѣ Бельгійскаго правительства, во Франціи и Голландіи, утвердительно доказали, что уголь этотъ годенъ для пароходовъ.

Репорты морского министра Голландіи г. адмирала Лукаса и комиссіи, учрежденной въ Тулонѣ, для произведенія этихъ опытовъ, согласны въ мнѣніи, что бельгійскій уголь нисколько не уступаетъ ньюкастельскому.

Moniteur Belge, отъ 9 ноября, содержитъ въ себѣ весьма любопытныя, официальные извѣстія объ этомъ предметѣ. Уголь Монса (*de Mons*), добываемый изъ копей угольнаго общества Горну и Вазма (*Hornu et Wasmes*), по анализу, произведенному въ Тулонѣ, на военныхъ пароходахъ *Альбатросъ* и *Саламандра*, заключаетъ въ себѣ только отъ 4 до 5% сѣрнаго колчедана и 0,83 углерода, слѣдовательно превосходитъ ньюкастельскій уголь, недавно анализируемый.

Здѣсь ктати замѣтимъ, что каменный уголь находится во многихъ мѣстахъ Европейской Россіи, преимущественно же на сѣверо-западѣ Европы, между 49° и 56° широты, именно въ Англіи, Бельгіи и сѣверныхъ частяхъ Франціи и Германіи. Еще болѣе встрѣчается онъ въ Сѣверной-Америкѣ, но зато въ Южной почти вовсе неизвѣстенъ, равно какъ въ Африкѣ и на югѣ Европы. Первые разработки каменнаго угля начались во Фландріи около 1190 года; въ Англіи же онъ сдѣлался извѣстнымъ только въ 1240 году, и теперь находится въ ней въ такомъ изобиліи, что она можетъ доставлять ежегодно 3,500,000 тоновъ этого вещества. У насъ также заботятся о разработкѣ его; особенно же теперь у насъ въ большомъ употребленіи *Донской антрацитъ* (с.м. № 8 Слѣв. Пч. 1851 г.).

==

Последній изъ спутниковъ Кука. Англійскіе журналы извѣщаютъ, что въ Кингстонѣ-на-Темзѣ, доживаетъ теперь сотый годъ своей жизни, старый морякъ Уэдъ. (*John Beannite Walsh Wade*). Онъ родился въ Нью-Йоркѣ 1-го мая 1754

года, когда страна эта была еще англійскою колонією. Въ 1773 году былъ взятъ въ Англійской флотъ, на которомъ прослужилъ 54 года, и въ 1827 году уволенъ отъ службы штурманскимъ помощникомъ (*master's mate*).

Въ продолженіе столь долгаго и обильнаго событіями періода времени, онъ былъ въ 42-хъ морскихъ и десантныхъ дѣлахъ и сраженіяхъ; имѣлъ 21 рану, самая опасная изъ нихъ въ голову, получена въ Абукирскомъ сраженіи. При началѣ своей службы поступилъ онъ на *Резолюшенъ*, подъ команду капитана Джемса Кука и участвовалъ въ кругосвѣтномъ его путешествіи. Онъ былъ даже свидѣтелемъ несчастной смерти знаменитаго мореходца, убитаго дикими, 14-го февраля 1779 года, на островѣ Овайги или Гавай; причемъ Уэдъ былъ раненъ копьемъ. Далѣе служилъ онъ на кораблѣ *Barfleur*, у адмирала Роднея, въ сраженіи 12-го апрѣля 1782 года. Потомъ на фрегатѣ *Аретуза*, при взятіи Французскаго фрегата *la Belle Poule*. Въ блистательномъ сраженіи 1-го іюня 1794 года, былъ на *Левіофанъ*. На кораблѣ *Рояль-Соверинъ* участвовалъ въ дѣлѣ подъ Тенерифомъ, гдѣ Нельсону оторвало руку, и на кораблѣ *Беллерофонъ* въ сраженіяхъ абукирскомъ, копенгагенскомъ, компердоунескомъ и трафальгарскомъ. На этомъ же кораблѣ находился онъ и въ 1815 году, когда Наполеонъ былъ у нихъ пассажиромъ.

Въ 1798 году, находясь на кораблѣ *Куллоденъ*, на Спидгедскомъ рейдѣ, онъ, принявъ участіе, вмѣстѣ со всѣмъ экипажемъ, въ бывшемъ тогда возмущеніи на флотѣ, подвергся наказанію, до сихъ поръ тяготѣющему надъ нимъ: его лишили права на пенсію или другое пособіе отъ правительства; я, несмотря на 30-ти лѣтнюю боевую службу этого ветерана-моряка, послѣ его проступка, — прощенія ему нѣтъ. Уэдъ живетъ теперь въ бѣдности, но на сотомъ году жизни сохранилъ еще всѣ умственные и физическія способности.

Еще полезное употребленіе электрическихъ телеграфовъ. Американскія газеты извѣщаютъ о новомъ и важномъ употребленіи электро-телеграфическихъ линій въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. Телеграфами этими даютъ тамъ знать о буряхъ, свирѣпствующихъ въ отдаленномъ мѣстѣ. Такъ напримѣръ телеграфъ въ Чиканѣ (*Chicago*) уведомляетъ шкиперовъ, находящихся въ Клевелэндѣ и Буффало, о приближеніи бури, идущей отъ NW. Также судно, стоящее въ Нью-Йоркѣ и готовое къ отплытію въ Новый-Орлеанъ или другой портъ Мексиканскаго залива, можетъ быть предувѣдомлено телеграфомъ, за 20 часовъ прежде, чѣмъ SW-я буря, идя отъ этого залива, успѣетъ достигнуть береговъ Нью-Йорка. Ураганъ пробѣгаетъ атмосферу со скоростію почтоваго голубя, т. е. около 60-ти англ. миль въ часъ, но телеграфы электро-магнитные упреждаютъ ихъ. Увѣдомленіемъ приближенія бурь доставится неисчислимая польза на всѣхъ берегахъ, гдѣ устроятся эти телеграфы. Тогда суда будутъ пережидать тѣ штормы, которые, при выходѣ кораблей въ море, были бы имъ губительны. Упоминаемые телеграфы вѣроятно окажутъ еще другія важныя услуги, о которыхъ теперь и не помышляютъ.

Долговѣчность военнаго судна. Примѣровъ долговѣчности купеческихъ судовъ, даже за сто лѣтъ не мало. Еще недавно писали въ газетахъ объ англійскомъ купеческомъ шлюпѣ изъ Абирг-Свита, которое служитъ 140 лѣтъ. Въ 1849 году приходило въ Кронштадтъ англійское же купеческое судно *Liberty and Property*, построенное въ 1742 г. Вообще суда возящія уголь и особенно соль, весьма долговѣчны, но все это примѣры изъ коммерческаго флота, а слѣдующій принадлежитъ отчасти и къ военному. — Лондонское судно «*William and Ann*» въ 388 тонновъ, представляетъ большую рѣдкость, служа шлюпомъ 90 лѣтъ. Оно было выстроено въ 1759 году на Темзѣ, и служило во флотѣ болѣе полу-вѣка бомбардирскимъ суд-

номъ. На немъ, генералъ Вольфъ совершилъ плаваніе въ Квебекъ; послѣ чего оно пробыло въ Америкѣ, во все время войны за независимость Соед.-Штатовъ. Потомъ участвовало въ коненгагенскомъ сраженіи и при осадѣ Гибралтара, гдѣ лишилось гротъ-мачты. По овладѣніи Гибралтаромъ, сдѣлали этому судну гротъ-мачту изъ крѣпостнаго флагштока, уцѣлѣвшаго при столькихъ выстрѣлахъ. Недавно еще, судно это было починено въ Лейтѣ, бывши употреблено около 40 лѣтъ въ Гренландскомъ морѣ для китоловства. Нынѣшній шкиперъ *Вилльма и Анны*, не можетъ нахвалиться крѣпостію своего судна.

==

Кое-что о Калифорніи. Г-нъ Александръ Ашаръ, бывшій въ 1850 году въ Калифорніи, написалъ, въ журналѣ *Revue des deux mondes*, подѣ заглавіемъ: Калифорскія сцены, весьма любопытную статью. Извлекаемъ изъ нее слѣдующее:

Г. Ашаръ, по прибытіи въ Панаму, нашелъ тамъ множество выходцевъ изъ Чили, Перу и Колумбіи; число же Американцевъ изъ Соединенныхъ Штатовъ было преобладающее. Ежедневно прибывало отъ тысячи до 1200 человекъ, что производило сильное возвышеніе цѣнъ за плату на пароходахъ, содержащихъ сообщеніе между Панамою и Санъ-Францискомъ. Покупка билетовъ на перѣздъ сдѣлалась спекуляціею. Только, благодаря услужливости англійскаго консула и агента американскихъ пакетботовъ на Тихомъ океанѣ, къ которымъ г. Ашаръ былъ откомендованъ, ему удалось получить билетъ на проѣздъ за 1300 франковъ. Спекуляторы перепродавали обыкновенно билеты за 2000 и 2200 франковъ. Эмигранты, не имѣющіе времени ждать, или средствъ платить за перѣздъ такую сумму, отплываютъ на парусныхъ судахъ, платя отъ 500 до 600 франковъ, но зато и переходъ этотъ совершаютъ отъ 50-ти до 75 дней.

Г. Ашаръ вышелъ въ море на пароходъ «Калифорнія», на которомъ было болѣе 500 пассажировъ, 5-го марта, и, простоявъ сутки въ Акапулко, прибылъ въ Сантъ-Франциско 26-го того же мѣсяца. Онъ, между прочимъ, говоритъ: весьма трудно, по совѣсти, сказать совершенную правду о Сантъ-Франциско, гдѣ все измѣняется въ продолженіе какихъ нибудь двухъ недѣль. Возвышенія и пониженія цѣнъ достигаютъ крайностей. Такъ, бутылка рому, стоящая сегодня 30 испанскихъ піастровъ, на слѣдующей недѣлѣ отдается за 20 франковъ, т. е. вмѣсто 45 р. с., за пять р. с. Нѣкто г. Боровъ, въ счастливый день выручилъ четверть милліона франковъ за грузъ досокъ, которыя, мѣсяцъ спустя, продавались по самой ничтожной цѣнѣ.

==

Ноевъ ковчегъ и наибольшій линейный корабль. Многие сомнѣвались въ возможности помѣщенія и содержанія всѣхъ животныхъ въ Ноевомъ ковчегѣ, съ достаточнымъ для нихъ продовольствіемъ на шесть или болѣе мѣсяцевъ. Для удостовѣренія въ противномъ, возьмемъ изъ книги Моисея, данныя имъ • размѣренія ковчега въ локтяхъ. Для локтя опредѣлены двѣ мѣры: 1 ф. 6 дюйм. и 1 ф. 8 д.; мы возьмемъ первую, какъ меньшую. Моисей говоритъ, что длина ковчега были 300 локтей, что составитъ 450 футъ; ширина болѣе 50 локтей, слѣдовательно болѣе 75-ти футъ, и вышина 30 локтей т. е. 45 футъ. Поэтому ковчегъ былъ такъ же длиненъ, какъ и соборъ Св. Павла въ Лондонѣ, почти также широкъ, и имѣлъ около половины высоты его. Вмѣстительность ковчега, по вычисленіямъ нынѣшнихъ кораблестроителей, была 32,000 тоновъ. Самый большой линейной корабль, имѣетъ до 3000 тоновъ. Значить ковчегъ равнялся почти одиннадцати стопушечнымъ кораблямъ. Если бы ковчегъ вооружить кораблемъ, то на немъ

можно было бы помѣстить до 18-ти тысячъ человѣкъ, съ провіантомъ и полнымъ снабженіемъ на полтора года.

Королевская Морская Академія въ Брестѣ. Въ 1752 году нѣсколько морскихъ офицеровъ въ Брестѣ, согласились между собой собираться, для усовершенствованія себя въ морскихъ наукахъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ разсуждать и объяснять себѣ улучшенія и нововведенія по морской части. Это полезное для моряковъ общество, вскорѣ привлекло вниманіе морскаго министра, и декретомъ отъ 30-го апрѣля 1752 года, оно возведено было въ Морскую Академію. Семнадцать лѣтъ спустя, Королевское повелѣніе пожаловало Академіи титулъ *Королевской Морской Академіи*, который она и сохранила до революціи 1789 года, когда перестала существовать.

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ

— По смѣтамъ австрійскаго дунайскаго пароходнаго товарищества, на 1851 годъ, потребуется для ихъ пароходовъ 1,600,000 центнеровъ каменнаго угля; изъ этого количества 1,300,000 центнеровъ поступитъ изъ рудниковъ Австрійской Имперіи, остальное изъ чужихъ краевъ.

— По донесенію инспектора эмиграціи въ Бременѣ, изъ этого города, въ теченіе 1850 года, отплыли въ другія части Свѣта 25,776 выходцевъ. Изъ нихъ 671 отправились на ежемѣсячныхъ паровыхъ пакетъ-ботахъ, ходящихъ между Бременомъ и Нью-Йоркомъ; для остальныхъ же 25,105 человѣкъ потребно было 161 парусное судно.

— *Прусскій военный флотъ*. По послѣднимъ извѣстіямъ, составляютъ его слѣдующія суда: военный пароходъ «*Прусскій Орель*» (который служитъ теперь почтовымъ судномъ); корветъ «*Амазонъ*»; военный транспортъ *Меркурій* (купленное купеческое судно); два небольшіе казенные и три наемные буксирные парохода (для гребной флотилии); 36 кононирскихъ лодокъ и 6 іоля.

— Въ Плимутѣ испытывали недавно изобрѣтеніе лейтенанта Сикомба, посредствомъ котораго, съ большею безопасностію можно, на барказѣ или большомъ катерѣ, завозить якорь съ цѣпнымъ канатомъ. Доселѣ подобное дѣйствіе всегда сопровождалось значительною опасностію, потому что не было средства управлять цѣпью, которая съ чрезвычайной быстротою порывалась чрезъ кормовую часть барказа, послѣ бросанія якоря. Лейтенантъ Сикомбъ придумалъ особеннаго рода стопоръ, который дѣйствуетъ посредствомъ рычага и совершенно отстраняетъ всякую опасность отъ высучиванія цѣпи. Она этимъ стопоромъ, можетъ быть задержана при самомъ быстромъ ея стремленіи, а потому цѣпь можно травить понемногу, или ускорять, по желанію, ея движеніе. Модель этого изобрѣтенія, отъ котораго ожидаютъ большой пользы, должна быть представлена англійскому Адмиралтейству.

— Гретъ-Вестериская пароходная компанія продала извѣстный пароходъ-великанъ *Гретъ-Бритень*, строителю его г-ну Паттерсону въ Бристолѣ, за 18000 фунт. стерл., чуть не за седьмую долю первоначальной его цѣны. При этомъ извѣщаютъ, что г. Паттерсонъ строитъ теперь въ Бристолѣ, въ томъ же самомъ докѣ, въ которомъ строилъ и Гретъ-Бритень, новый пароходъ (не сказано деревянный или желѣзный, вѣроятно послѣдній), шестью футами длиннѣе упомянутаго великана, слѣдовательно въ 328 футъ крайней длины. Пароходъ этотъ заказанъ Королевскою Вестъ-Индскою почтово-пароходною компаніею.

— Изъ Любека пишутъ, что для усиленія сообщенія этого города съ С. Петербургомъ, положено построить въ Англіи два желѣзные парохода, отъ 200 до 220 силъ каждый, величиною въ 500 тоновъ; помѣщеніе на 50 пассажировъ и съ углубленіемъ 9-ти, и никакъ не болѣе 10-ти футовъ, чтобы, не останавливаясь въ Травемюнде, они всегда слѣдовали въ Любекъ.

— Въ Амстердамѣ 22-го декабря нов. ст., во весь день стоялъ такой густой, непроницаемый туманъ, что зажженный на улицахъ газъ нисколько ихъ не освѣщалъ, почему полиція распорядилась протянуть леера, между деревьями, по набережнымъ многочисленныхъ каналовъ, а на мостахъ горѣли бочки смолы. При всѣхъ этихъ средствахъ оказалось 16 человѣкъ сильно ушибенныхъ и одинъ молодой человѣкъ потонулъ, въ Амстелѣ, какъ бы въ наказаніе за то, что перерѣзалъ нѣсколько лееровъ. Насчитываютъ еще человѣкъ 20 упавшихъ въ воду, но они по счастію скоро были вытащены.

— Знаменитый датскій астрономъ Шумахеръ скончался 27-го декабря н. ст., въ Альтонѣ, на 71-мъ году. Онъ родился въ Брамstedъ, въ Герцогствѣ Голстинскомъ. Съ 1817 по 1821 занимался градуснымъ измѣреніемъ въ Даніи до границъ Ганновера, гдѣ работу эту продолжалъ г. Гауссъ. Съ 1822 года, когда построена обсерваторія въ Альтонѣ, былъ постоянно ея директоромъ. Онъ издавалъ извѣстный ученый журналъ «Астрономическія извѣстія». При немъ совершена была хронометрическая экспедиція, опредѣлившая разность долготы между Альтоною и Гринвичемъ.

— На другой день смерти Шумахера скончался скоропостижно, на 42-мъ году, голландской службы генералъ-лейтенантъ Жанъ-Жакъ Брусь. Онъ былъ назначенъ губернаторомъ Нидерландскихъ колоній въ Остъ-Индіи, и долженъ былъ отправиться туда изъ Гельдера, на военномъ корветѣ *Суматра*.

Едва вступилъ опъ на корветъ, какъ получилъ ударъ апоплексіи. Ж. Ж. Брусь былъ извѣстный генералъ, и кромѣ того ученый геологъ.

— Въ законодательномъ собраніи Французской Республики изъ 750 членовъ, старшій лѣтами г. Кератри 81-го года; затѣмъ 9 человекъ имѣютъ отъ 70 до 80 лѣтъ, и 20 человекъ отъ 25 до 30 лѣтъ; въ числѣ остальныхъ 720-ти членовъ, имѣющихъ отъ 30 до 70 лѣтъ, находятся вице-адмиралы: Сесиль, Дюпети-Туаръ и Лене; контръ-адмиралы: Ромень-Дефоссе и Вериньякъ Сень-Моръ.

— Недавно скончался въ Сень-Мало, въ преклонныхъ уже лѣтахъ, отставной контръ-адмиралъ французскаго флота *Дюпаркъ*, извѣстный важными гидрографическими работами.

— Въ Швеціи уничтожаютъ линейные корабли, обращая старые изъ нихъ въ блокшивы, а годные для службы въ фрегаты. Затѣмъ, самый большой рангъ военныхъ судовъ—будутъ фрегаты отъ 44-хъ до 52-хъ пуш. Положено строить паровые фрегаты, колесные и винтовые по ровну. Для гребнаго флота вводятся особые буксирные пароходы.

— Извѣстный голландскій морской живописецъ Янъ Генрихъ Коккукъ (*Kockkoeck*), членъ Королевской академіи художествъ, скончался въ Амстердамѣ на 72 году отъ рожденія.

— Въ Шербургѣ, 17-го декабря нов. ст., въ первомъ часу дня, было необыкновенное явленіе природы, изумившее всѣхъ жителей, которые успѣли его увидѣть: море внезапно, какъ бы отступило отъ берега и тотчасъ же возвратилось въ свои границы. Явленіе это повторилось три раза и каждый разъ было минутное.

— Въ текущемъ январѣ мѣсяцъ спущены будутъ въ испанскихъ портахъ слѣд. суда: паровой корветъ *Жоржъ-Жуанъ* въ 220 силъ, въ Ферроль, и транспортъ *Пинта*, въ 800 тоннъ, въ Карфагенъ. Кромѣ того, скоро будутъ готовы заказан-

ные Испанскимъ правительствомъ въ Англіи два паровые фрегата въ 500 силъ каждый.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ИЗВѢСТІЕ.

На дняхъ вышла VIII часть Записокъ Гидрографическаго Департамента Морскаго Министерства, заключающая въ себѣ слѣдующія статьи: Русскія кругосвѣтныя путешествія, *Н. Ива-шинцова*, съ картою всего Свѣта. — Атласъ Восточнаго океана, *А. Кошечарова*. — Гидрографическія работы на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, съ 1844 по 1850 годъ. — Съёмка Мармарнаго моря, 1845 — 1848 года, *М. Манганари*, съ картою. Восточный берегъ Каспійскаго моря по Карелину (1836 года), съ картою этого моря и рѣки Актанъ. — Глубины Каспійскаго моря. — Гидрографическія работы въ Балтійскомъ морѣ въ 1849 году. — Морскія кампаніи 1798 и 1799 годовъ, *А. Соколова*, въ двухъ частяхъ: 1) Русско-Турецкія кампаніи въ Средиземномъ морѣ и 2) Англійско-Русскія кампаніи въ Нѣмецкомъ морѣ. — Первый походъ на Азовское море, 1699 года.

Въ отдѣлѣ библіографіи помѣщены слѣдующія статьи: Русская морская библіотека — періодъ четвертый, царствованіе Императора Александра I. Книги, вышедшія въ 1849 году. Указатель статей, касающихся мореходства, въ русскихъ періодическихъ изданіяхъ 1849 года.

Въ отдѣлѣ смѣси находятся статьи: Первая Камчатская экспедиція Беринга, 1725 — 29 г. *А. Полонскаго*. Плаваніе судна Зосима и Савватій 1797 года, *А. Кошечарова*. Нави-

гацкія школы въ Сибири. Последній періодъ пониженія уровня Каспійскаго моря. Старинныя морскія слова: Вѣдомость объ ученикахъ въ морскихъ училищахъ 1724 года. Дополненія и поправки къ морскимъ законамъ, сдѣланныя Петромъ Великимъ.

Въ заключеніе приложено извлеченіе изъ метеорологическихъ наблюденій, дѣланныхъ въ 1848 году: въ С. Петербургѣ, Кронштадтѣ, Ревелѣ, Ригѣ, Архангельскѣ, Астрахани, Охотскѣ, Петропавловскѣ и Аянѣ. *Л. Попова.*

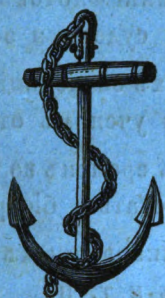
==

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 2.

Содержаніе:

	Стр.		Стр.
Усовершенствованный про- тракторъ. Соч. М. Манг.	91	Объ осадкахъ въ котлахъ па- ровыхъ машинъ	123
Отрывокъ изъ письма мор- скаго офицера 1849 г. Авг.	97	Два предсказанія (историче- ское происшествіе). Пер.	
Морскія замѣтки.	103	В. Ш.	126
Степень выгоды паровъ высокаго давленія	109	Библиографія.	141
		Смѣсь	152
		Разныя извѣстія.	176

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.

Выходить 15 числа cadaго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ V.

№ 2.

ФЕВРАЛЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.

УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЙ ПРОТРАКТОРЪ.

Протракторъ (1) до сего времени, почти исключительно, употреблялся только при описи береговъ, и то не болѣе, какъ для нанесенія на планъ пунктовъ, опредѣляемыхъ мѣрою двухъ угловъ (на морѣ—секстаномъ или кругомъ Пистора, а на берегу—теодолитомъ), взятыхъ между тремя извѣстными предметами. Эта задача, извѣстная подъ названіемъ *задачи трехъ точекъ*, составляетъ основаніе точнаго промѣра. Она рѣшается чертежемъ (2) и вычисленіемъ (3). Изъ подобныхъ наблюдений, пунктъ на картѣ скоро и легко получается протракторомъ. Но прежнее устройство этого инструмента, имѣло важные недостатки, дѣлавшіе его въ большой части случаевъ, совершенно бесполезнымъ. А именно: 1-е) Подвижные радиусы инструмента не сходились между собою на 134 градусъ, чрезъ что, если каждый изъ взятыхъ угловъ случался болѣе 115 градусевъ, нельзя было получить пункта на картѣ. 2.)

(1). Инструментъ этотъ подробно описанъ въ книгѣ: «Морская служба въ Англіи» (часть II, стран. 297.) Тамъ же упоминается, что его еще называютъ *иные инструментъ проложеній или круглый транспортиръ съ накладками*. Въ Черноморскомъ флотѣ онъ извѣстенъ, около 20 лѣтъ, подъ именемъ *мѣстоположителя*.

(2). См. сочиненіе объ описи морскихъ береговъ г. Мекензія, 1836 г., ст. о *промпъръ*, стран. 70.

(3). См. Курсъ высшей и нисшей Геодезіи А. Болотова 1845 г. часть 1, стр. 277, § 151.

Всѣ радіусы протрактора у его центра были закрыты почти на цѣлый дюймъ, чрезъ что, нельзя было наносить на карту пунктовъ, лежащихъ близъ берега. Предѣлъ этой невозможности наносить пункты увеличивался по мѣрѣ уменьшенія масштаба карты. Такъ, напримѣръ, на частныхъ картахъ Чернаго моря, этотъ предѣлъ простирался отъ 3 до 5-ти, а на генеральной до 12 миль отъ берега. Нѣтъ сомнѣнія, что эти важные недостатки были причиною, что протракторъ, столь полезный по своимъ началамъ, долго оставался почти безъ употребленія.

Заказывая новый протракторъ, я имѣлъ въ виду, съ устраненіемъ прежнихъ его недостатковъ, сдѣлать этотъ инструментъ удобнымъ не только для съемки, но также полезнымъ и во всѣхъ другихъ случаяхъ, встрѣчающихся при обыкновенномъ плаваніи, а въ особенности, при употребленіи морскихъ картъ. Соображенія мои по этому предмету я сообщилъ механику пулковской обсерваторіи г. Брауэру, который, весьма удовлетворительно сдѣлалъ заказанный ему протракторъ, и тѣмъ осуществилъ ожидаемая мною выгоды отъ этого инструмента.

Новый протракторъ сдѣланъ изъ нейзильбера; этотъ металлъ предпочтенъ мѣди потому, что онъ менѣе тускнѣетъ отъ воздуха, почти вовсе не мараетъ карты, и наконецъ, на немъ явственнѣе видны дѣленія. Кругъ протрактора въ діаметрѣ имѣетъ $4\frac{1}{2}$ дюйма; онъ раздѣленъ на 360° , начиная отъ 0 въ обѣ стороны до 180° . Въ центрѣ круга, смотря по надобности, вкладывается шпилька или карандашъ. Верніеры раздѣлены чрезъ три минуты съ тою цѣлю, чтобы могли быть употребляемы безъ помощи увеличительнаго стекла, которое находится однако при инструментѣ. Такая точность достаточна на практикѣ, ибо уголъ менѣе 3-хъ минутъ ни въ какомъ разстояніи отъ берега не измѣняетъ пунктъ на картѣ. Всѣ

три радіуса інструмента открыты до самого центра, что даетъ возможность наносить имъ на карту пункты, отстоящіе только на полъ-линии отъ берега. Длина радіусовъ 10 дюймовъ; прикладными частями они могутъ быть увеличены на цѣлый футъ. Одинъ изъ радіусовъ закрѣпленъ на глухо къ кругу, и соотвѣтствуетъ 0° , два другіе свободно двигаются по немъ, и хотя между собою не сходятся на 115° , но это не мѣшаетъ употребленію інструмента при всякой величинѣ заданныхъ угловъ, ибо если сумма ихъ превышаетъ 245° , то, вычитая ее изъ 360° , получится третій уголъ, который, вмѣстѣ съ однимъ изъ заданныхъ угловъ, легко можетъ быть положенъ на інструментъ.

Принадлежности протрактора слѣдующія: три прикладные радіуса, увеличительное стекло, циркуль, шпилька, запасные карандаши и отвертка. Весь інструментъ съ приборомъ помѣщается въ ящикъ, величиною немного болѣе обыкновеннаго готовальника, и, при употребленіи морскихъ картъ, во всѣхъ случаяхъ его замѣняетъ, какъ это увидимъ изъ рѣшенія слѣдующихъ задачъ.

Задача 1-я. Снять съ карты положеніе и разстояніе одного пункта отъ другаго.

Случай 1-й. Черезъ одинъ изъ заданныхъ пунктовъ проходить меридіанъ или параллель карты.

Рѣшеніе. Протракторъ ставятъ на карту такъ, чтобы центръ его совпадалъ съ однимъ изъ заданныхъ пунктовъ, а неподвижный его радіусъ съ меридіаномъ карты. Въ этомъ положеніи інструмента на картѣ, верніеръ одного изъ его подвижныхъ радіусовъ, поставленныхъ на другой заданный пунктъ, покажетъ требуемое положеніе.

Случай 2-й. Оба заданные пункта находятся въ меридіана или параллели карты.

Рѣшеніе. Одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ протрактора

закрепляют на 90° и въ этомъ видѣ ставятъ инструментъ на карту такъ, чтобы одинъ изъ его радіусовъ, составляющихъ прямой уголъ, совпадалъ съ ближайшимъ къ заданному пункту меридіаномъ или параллелью карты, а другой проходилъ-бы чрезъ самый пунктъ. Такимъ образомъ чрезъ него проводятъ карандашомъ меридіанъ или параллель карты, а въ остальномъ поступаютъ какъ сказано въ первомъ случаѣ.

Разстояніе между заданными пунктами опредѣляется протракторомъ слѣдующимъ образомъ: на радіусѣ, которымъ ищутъ положеніе, отмѣчаютъ карандашомъ (на бѣломъ металлѣ карандашъ замѣтенъ) мѣсто втораго пункта, и потомъ, приложивъ инструментъ къ раздѣленному меридіану карты, отчитываютъ число миль, заключающихся между центромъ инструмента и замѣченною на радіусѣ чертою, что и будетъ требуемое разстояніе (4). Само собою разумѣется, что если разстояніе больше радіуса, то къ последнему привнчиваютъ прибавочный.

Задача. 2-я. Нанести на карту счислимый пунктъ.

Рѣшеніе. Поставивъ протракторъ центромъ на отшедшій пунктъ, а неподвижнымъ радіусомъ на меридіанъ карты, одинъ изъ его подвижныхъ радіусовъ, на которомъ предварительно отмѣчено карандашомъ заданное разстояніе, ставятъ на заданный румбъ. Отмѣченная черта на этомъ радіусѣ, покажетъ счислимый пунктъ на картѣ.

Примѣчаніе. Обсервованный пунктъ, т. е., по заданной широтѣ и долготѣ, протракторомъ наносится на карту еще легче.

Задача 3-я. Нанести на карту пунктъ, опредѣленный пеленгами, или измѣреніемъ угловъ.

(4). Желающіе опредѣлять разстояніе обыкновеннымъ образомъ, найдутъ при инструментѣ циркуль.

Рѣшеніе. Разность пеленговъ даетъ углы, которые, какъ и при второмъ способѣ, опредѣленія пункта, подвижными радіусами переносятся на протракторъ. Въ этомъ видѣ инструментъ ставится на карту такъ, чтобы его радіусы легли на взятые предметы. Тогда центръ протрактора покажетъ требуемый пунктъ.

Задача 4-я. Назначить на картѣ пунктъ, опредѣленный крѣйсь-пеленгомъ.

Рѣшеніе. Установивъ протракторъ центромъ на заданный предметъ, а неподвижнымъ радіусомъ на меридіанъ карты, однимъ изъ его подвижныхъ радіусовъ, или обоими, смотря по надобности и удобству, назначаютъ на картѣ оба пеленга и заданный румбъ; потомъ на этомъ румбѣ, закрѣпивъ одинъ изъ радіусовъ, на которомъ предварительно назначено заданное расстояние, другой радіусъ ставятъ на первый пеленгъ, и по этому последнему направленію двигаютъ весь инструментъ до тѣхъ поръ, пока черта, означающая конецъ плаванія на первомъ радіусѣ, придетъ на второй пеленгъ. Эта черта покажетъ требуемый пунктъ на второмъ пеленгѣ, а центръ инструмента—пунктъ на первомъ.

Примѣчаніе. Если потребуется провести на картѣ румбъ въ NO-ой четверти очень близкій къ меридіану, что нельзя исполнить правымъ подвижнымъ радіусомъ протрактора, не доходящимъ до нуля на $11\frac{1}{2}$ градусовъ; въ такомъ случаѣ, заданный уголъ ставятъ въ лѣво отъ нуля и, приведя лѣвый радіусъ въ совпаденіе съ меридіаномъ карты, проводятъ по неподвижному радіусу требуемый румбъ.

Вообще, смотря на протракторъ, какъ на обыкновенный транспортиръ съ придѣланными къ нему линейками, не трудно убѣдиться, что онъ такъ-же простъ въ употребленіи, какъ и последний, хотя соединяетъ въ себѣ преимущество: легко и скоро рѣшать самыя сложныя задачи на картѣ.

Въ заключеніе, кстати упомянуть о той пользѣ, которой можно ожидать отъ протрактора, при нынѣшнемъ его устройствѣ.

Всѣмъ извѣстно, что опредѣленіе мѣста судна пеленгами не точно, и требуетъ много времени; сверхъ того, съ малаго судна, при большемъ волненіи, вовсе невозможно; и наконецъ, прокладка пеленговъ мараешь карту. Измѣреніе же нѣсколькихъ угловъ, всегда возможно, и, при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, не требуетъ болѣе одной минуты; въ такое же короткое время, протракторомъ опредѣляется пунктъ на картѣ. Другая польза опредѣлять мѣсто судна углами состоитъ въ томъ, что въ виду береговъ, можно съ точностію сыскать склоненіе компаса и девицію судна, безъ астрономическихъ наблюденій. Для сего стоитъ только, въ моментъ измѣренія угловъ, тѣ же предметы пеленговать компасомъ. Первые наблюденія дадутъ на картѣ пунктъ, отъ котораго, направленія на взятые предметы будутъ истинныя. Сравнивая ихъ съ пеленгованными, мы получимъ три вывода, изъ коихъ средній покажетъ склоненіе вмѣстѣ съ девиціею. Вычитая же изъ сего послѣдняго показанное въ томъ мѣстѣ склоненіе карты, получимъ самую девицію судна, при томъ его положеніи, какое имѣло оно во время наблюденія. Повторяя подобныя наблюденія при различныхъ положеніяхъ судна, опредѣлится его девиція, во всѣхъ положеніяхъ. Этотъ способъ опредѣленія девиціи простъ и точенъ. Притомъ: онъ имѣетъ еще то преимущество, что даетъ девицію судна въ то время, когда она наименѣе измѣняется и наиболѣе пужна, т. е. въ походѣ.

Здѣсь прилагается чертежъ описаннаго протрактора въ настоящую его величину.

М. Манганари.

ОТРЫВОКЪ ИЗЪ ПИСЬМА МОРСКАГО ОФИЦЕРА.

(1849 года, Августъ.)

Августа 13 стали на якорь въ *Ніополі*. Это первое мѣстечко отъ Босвора, куда заходятъ Турецкіе пароходы, содержащіе сообщеніе по Анатольскому берегу. *Ніополі* только что рождается, и есть надежда, что скоро разрастется; сюда доставляютъ шерсть ангорскихъ козъ. Консулъ въ Синопѣ говорилъ мнѣ, что *Ніополі* предпочитается, въ этомъ случаѣ—несмотря на то, что здѣсь открытый рейдъ—потому, что сообщеніе *Ніополі* со внутренностію страны гораздо удобнѣе; что зимою дороги, ведущія въ Синопъ, непроходимы, и караваны останавливаются иногда на нѣсколько недѣль. Откуда взяли мы агента австрійскихъ пароходовъ, котораго родные живутъ въ Синопѣ. Онъ уже здѣсь два года и кажется убитъ тоской, да и не мудрено!

Вечеромъ 13-го и цѣлый день 14 августа, мы шли съ промѣромъ вдоль берега, обогнули мысы Индже-бурну и Пахіосъ и стали на якорь въ бухточкѣ *Акъ-Лиманъ* (Бѣлый заливъ). Входъ узокъ, между двумя островками; глубина 4 сажени, и къ берегу постепенно уменьшается; у островковъ и мысовъ есть короткіе рифы. Бухточка эта закрыта со всѣхъ сторонъ, потому что Остъ не можетъ развести большаго волненія въ промежуткѣ между Синопскимъ полу-островомъ и входомъ въ бухту. Мы стояли совершенно спокойно, когда въ морѣ дулъ свѣжій Остъ, съ большою зыбью.

Утромъ 15 августа, кончивъ промѣръ въ бухтѣ, вышли изъ *Акъ-Лимана*, обогнули Синопскій полу-островъ, и въ полдень стали на якорь на рейдѣ.

Синопъ, можно сказать, есть единственное убѣжище для большихъ судовъ отъ господствующихъ сѣверныхъ вѣтровъ по этой

части Анатолийскаго берега.—Вѣтмой *N*, *NO* и *NW* бушуютъ до такой степени, что пароходы скрываются въ Синопѣ по три и четыре недѣли, и въ это время сообщеніе съ Константинополемъ прекращается. Рейдъ этотъ закрыть отъ *OiN* черезъ *N* до *S*-да. Онъ, конечно, изъ лучшихъ на всемъ Анатольскомъ берегу. Бухты *Китросъ* и *Акь-Лиманъ*, удобны только для мелкихъ судовъ. Мнѣ кажется, что если бы такое судно было застигнуто близъ Синопа жестокимъ *O*-мъ или *SO*-мъ, то ему во всякомъ случаѣ лучше скрыться въ *Акь-Лиманъ*, чѣмъ въ Синопѣ. Входъ въ бухту облегчается еще тѣмъ, что, не доходя до него, зыбь значительно уменьшается (при восточномъ вѣтрѣ), подъ прикрытіемъ Синопскаго полуострова. Вообще купеческія суда охотнѣе ждутъ груза въ *Акь-Лиманъ* ошвартовившись, чѣмъ въ Синопѣ, на рейдѣ; жалуются только на разрушительное вліяніе водяныхъ червей*. Я слышалъ это отъ русскаго консула Миккели. Въ Синопѣ есть губернаторъ паша, контръ — адмиралъ, еще въ среднихъ лѣтахъ. Когда онъ былъ командиромъ корабля, то у него служилъ командиръ одного изъ нашихъ бриговъ — сотрудниковъ;** онъ съ ужасомъ вспоминаетъ о его строгости. Однажды, за дурное управленіе парусами онъ наказалъ палками 400 человекъ, т. е. всю команду; а старшаго офицера ударилъ чубукомъ по головѣ. До сихъ поръ еще отношенія подчиненныхъ къ старшимъ у Турокъ унизительны для человѣчества. Оберъ-офицеры на официальныхъ обѣдахъ не сидятъ за столомъ съ командирами, а подаютъ имъ трубки. При встрѣчѣ съ пашей, штабъ и оберъ-офицеръ отдаютъ честь слѣдующимъ образомъ: становятся на одно колено, берутъ полу его платья и подносятъ къ губамъ.

* Которые также водятся въ Чингене-Искелеси и въ Бургасѣ, на Румелійскомъ берегу.

** См. Морс. Сб. Т IV, стр. 457, *Прим Ред.*

Впрочемъ, деликатность паши не допускаетъ совершеннаго исполненія послѣдняго этикета, а только видъ его. Въ Синопѣ три консула: русскій, австрійскій и шведско-норвежскій. Русскій консулъ, г-нъ Микелли—оріенталистъ; онъ заслужилъ особенное уваженіе Турокъ за превосходное познаніе турецкаго и арабскаго языковъ; кромѣ того, онъ удивительно понималъ какимъ образомъ нужно дѣйствовать на туземныя власти, что бы никогда не быть униженнымъ, а напротивъ того стоять на почетномъ мѣстѣ. Мы увидимъ послѣ, что онъ имѣлъ случай доказать это на самомъ дѣлѣ.

17 августа, командиры тендеровъ пригласили губернатора Туфъ-Пашу и командировъ бриговъ на обѣдъ, въ садъ нашего консула, въ отплату за обѣдъ, который давали намъ турецкіе командиры. Когда мы передали приглашеніе *Мегмеду-Еффенди*—турецкому офицеру, который плавалъ нѣскольکو времени на нашемъ тендерѣ, то онъ пришелъ въ большое смущеніе: *«Какъ? вы меня приглашаете на этотъ великолѣпный пиръ, гдѣ будутъ командиры и паша?—Нѣтъ, я не имѣю права тамъ участвовать!—Всѣ наши просьбы и убѣжденія не могли на него подѣйствовать. Его спросили, не ужели онъ никогда не бывалъ въ обществѣ паши и командировъ судовъ?—Онъ отвѣчалъ: да, я бывалъ, но кромѣ стоянія и отдаванія почестей, не производилъ никакихъ дѣйствій!»*—Послѣ мы жаловались на него командиру, но тотъ сказалъ, что онъ хорошо сдѣлалъ, что отказался.

Въ саду консула, изъ большихъ тендерскихъ веселъ устроили палатку, украсили ее флагами; вымпелы остроконечіями связали вверху, и тамъ повѣсили *люстру*, составленную изъ шлюпочнаго четырехъ-лапаго дрека, на который навязали штыки, служившіе подсвѣчниками. Въ углубленіи палатки, на двухъ престобразно поставленныхъ пикахъ, повѣсили національные русскій и турецкій флаги; два конца ихъ связали вмѣстѣ и

перевязали розовой лентой. Другая палатка, также изъ флаговъ, была расположена между двухъ деревьевъ, которыя не были завѣшаны. Землю застлали коврами. Обѣдъ изготовленъ былъ турецкимъ поваромъ изъ Синопа. Передъ закатомъ солнца пріѣхалъ паша съ командирами на шлюпкѣ. Командиры надѣли эполеты, что случается довольно рѣдко. Паша былъ въ партикулярномъ платьѣ; съ нимъ пріѣхали два вельможи, одинъ начальникъ кораблестроительныхъ лѣсовъ Оттоманской Имперіи, а другой—казначей города. Предварительно просили мы пашу позволить намъ слѣдовать своимъ обычаямъ. Когда всѣ устѣлись въ палаткѣ, *принесли стулья и ввели дамъ!* (семейство г-на Микелли): мы всѣ встали и поклонились. Нечего дѣлать, встали и паша съ командирами и вельможами и также поклонился. Этотъ день былъ изъ послѣднихъ турецкаго поста *рамазана*, которымъ .читается слѣдующій за нимъ праздникъ *Байрамъ* (въ ознаменованіе жертвоприношенія Исаака). Постъ этотъ состоитъ въ томъ, что отъ восхода до захода солнца не пьютъ воды, ничего не ѣдятъ и не курятъ.

Турки безпрестанно поглядывали на часы: видно было, что они съ нетерпѣніемъ ждали заревой пушки. Наконецъ грянулъ выстрѣлъ съ батареи: послѣ этого можно ѣсть все, курить и пить воду. Послѣ закуски, командиры таинственнымъ голосомъ сказали, что паша еще не расположенъ сѣсть за столъ; нечего дѣлать, ждемъ; черезъ нѣсколько времени они также таинственно объявили, что паша расположенъ сѣсть за столъ. Устѣлись. За обѣдомъ начались *рѣчи*, и первая со стороны пашы. Онъ говорилъ консулу, а тотъ переводилъ намъ; кромѣ того, у насъ былъ свой драгоманъ, мичманъ К., который хорошо говоритъ по турецки.

Паша. *Вы двое избраны отъ Русскаго правительства, а Эдемъ-бей и Мегметъ-Капитанъ,* отъ Турецкаго*

* Послѣдній ушелъ въ 1850 году въ Англію.

правительства. Выборъ удаченъ. Вы сошлись и дѣйствуете совокупно и дружелюбно къ общей пользѣ.

Наши. «Совершенно справедливо! Дай Богъ, чтобы Россія и Турція были всегда въ такихъ отношеніяхъ между собою, въ какихъ находятся наши тендера и бриги.»

Паша. *Это есть глаголь мудрости. Я увѣренъ, что цѣль экспедиціи и наука много выигрываютъ отъ такого дружелюбнаго и совокупнаго дѣйствія.*

Наши. Дѣйствительно, мы много обязаны содѣйствію вашихъ бриговъ.

Паша. *Мнѣ кажется, что это избытокъ вашей деликатности. Я знаю напротивъ того, что вы, какъ отличные ходоки, пользуетесь своимъ преимуществомъ.* Но будьте увѣрены, что еслибы наши бриги ходили также хорошо, какъ ваши тендера, то они ни въ чемъ не отстали бы отъ васъ.*

Послѣ обѣда начались комплименты, и какъ я уже нѣсколько привыкъ къ нимъ, то не приходилъ въ затрудненіе. Напримѣръ, когда мнѣ говорили: «вы прекрасный человекъ!» то я отвѣчалъ: «вы еще лучше», и мы оставались совершенно довольны другъ другомъ.—Паша былъ тронутъ вниманіемъ, наговорилъ пропасть любезностей и уѣхалъ поздно вечеромъ.

* Въ маловѣтріе или въ свѣжій вѣтеръ, наши тендера постоянно оставляли, въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ хода, своихъ спутниковъ позади, за предѣломъ горизонта!... Турки говорили, что Россійскій Падишахъ нарочно велѣлъ выстроить такія суда, чтобы щеголять передъ ними. Однажды тендеръ, имѣя бушпритъ на найтовѣ и у грота два рифа, и идя бейдевиндъ при большой зыби—ушелъ скоро впередъ брига, который несъ фокъ, гротъ и полные марсели. Надо замѣтить, что тендера наши вовсе не отличныя ходоки между другими мелкими судами черноморскаго флота.

19 августа былъ праздникъ Байрамъ. Еще наканунѣ вечеромъ, бриги иллюминировались флагами и салютовали, а послѣ захода солнца иллюминировались фонарями съ большимъ эффектомъ. Утромъ, съ восходомъ солнца, тендера иллюминировались вѣстѣ съ бригами. Командиры поѣхали съ поздравленіемъ на бриги и къ пашѣ. Командиры бриговъ, въ тотъ же день, возвратили визитъ въ мундирахъ, т. е. одnobортныхъ сюртукахъ синяго цвѣта, съ красными воротниками, съ золотымъ шитьемъ и въ неизбѣжной фескѣ. Паша обѣщалъ посѣтить тендера на другой день.

Днемъ былъ я въ городѣ. Онъ построенъ на перешейкѣ и стѣны древней крѣпости занимаютъ всю ширину его; внутри крѣпости, собственно городъ Синопъ, такой же мрачный, пустой и грязный, какъ большая часть городовъ въ Турціи.

Въ этотъ день, несмотря на праздникъ, тамъ было все мертво, какъ въ могилѣ, и только на базарѣ сидѣли на скамьяхъ Турки, курия нарگیле въ неизмѣнной молчаливости. Внѣ крѣпости, по отлогости горы расположена значительная часть города, которую Турнефоръ называетъ предмѣстіемъ Грековъ. За городомъ, близъ кладбища, я видѣлъ бочку, до половины врытую въ землю, причеиъ очень жалѣлъ, что не сопутствовалъ мнѣ медикъ Французъ, съ турецкаго брига. Онъ, какъ запальчивый антикварій, на вѣрно нашелъ бы очевидныя доказательства, что въ этой самой бочкѣ обиталъ Діогенъ (родившійся въ Синопѣ); отломилъ-бы кусокъ и сохранилъ его между прочими древними драгоценностями. Вечеръ провелъ я у русскаго консула. Отраднo найти въ этой глуши европейскій уголокъ; но жалко подумать о судьбѣ этого семейства, какъ будто брошеннаго на одинъ изъ острововъ Тихаго океана.

Августа 20 мы ждали пашу, но онъ прислалъ извиниться, представивъ въ оправданіе какіе-то непредвидѣнныя обстоятельства. Консулъ, узнавши это, тотчасъ уговорилъ его отдать визитъ, и къ полдню онъ пріѣхалъ на шлюпкѣ съ командирами

бриговъ, и былъ на обоихъ тендерахъ. Онъ былъ въ полной формѣ: синій сюртукъ безъ пуговицъ, на крючкахъ, окаймленный золотымъ шитьемъ, и великолѣпное бриллиантовое украшеніе на шеѣ. Эполетовъ наши не имѣютъ. Онъ былъ очень любезенъ, и, какъ бывшій морякъ, спрашивалъ подробно о размѣреніяхъ тендера, его дифферентъ и ходъ; смотрѣлъ чертежъ тендера, восхищался красотою его и проч.—и уѣхалъ, прося убѣдительно не миновать Синопа на обратномъ пути. Ему отсалютовали, и съ берега тотчасъ отвѣчали равнымъ числомъ выстрѣловъ.

МОРСКІЯ ЗАМѢТКИ.

Англійскаго Королевскаго флота капитанъ Францискъ Ліарде напечаталъ въ 1849 году сочиненіе подъ названіемъ: *Professional recollections on points of Seamanship, discipline etc. by Capt. Francis Liardet*, и посвятилъ его, поступавшему во флотъ, молодому родственнику своему; въ этомъ сочиненіи заключаются замѣчанія, собранныя въ продолженіе его многолѣтней службы, объ управленіи и дѣйствіяхъ на военныхъ судахъ — при обстоятельствахъ рѣдко встрѣчающихся на морѣ. Разсматривая близкія всякому морскому офицеру служебныя его обязанности, г. Ліарде сожалѣетъ, что обученіе молодыхъ людей матросскому дѣлу на марсахъ, почти вовсе вывелось въ англійскомъ флотѣ, и говоритъ, что офицеръ, бивавшій самъ навѣтранный штыкболтъ въ свѣжій вѣтеръ, испытавшій на себѣ выгоду своевременной тяги рифъ-талей до мѣста и твердой установки марса-рея; подвергавшійся, какъ толчкамъ рея въ размашистую боковую качку, отъ которыхъ ему памятна польза основы марса-рей-талей, такъ и ударамъ подвѣтреннаго брамъ-шкота по

головѣ, * отъ которыхъ лучше помнится ему выгода крѣпленія брамселей при браніи рифовъ въ свѣжій вѣтеръ—офицеръ тотъ имѣетъ много преимуществъ предъ офицеромъ, знающимъ все это только теоретически. Мы видѣли неоднократно, прибавляетъ онъ, что чрезъ обученіе мичмановъ, раза два въ недѣлю, матросскому марсовому дѣлу, молодые люди эти усваиваютъ себѣ особенную сноровку, выгодную въ послѣдствіи при всѣхъ чрезвычайныхъ случаяхъ въ постановкѣ парусовъ, оснасткѣ или пережѣтѣ рангоута. Говоря про обязанности вахтеннаго лейтенанта, авторъ справедливо предупреждаетъ юношу, о вредныхъ послѣдствіяхъ смѣшнаго усилія нѣкоторыхъ молодыхъ офицеровъ, стремящихся за славою смѣлости и безбоязненности, чрезъ выдерживаніе парусовъ свыше силы вѣтра, или неумѣстное медленіе ко взятію рифовъ, отъ котораго вызванный весь экипажъ работаетъ дольше и утомляется, а подвахтенная смѣна теряетъ напрасно болѣе часа времени, изъ немногихъ часовъ цѣлительнаго ночнаго сна. Старшему офицеру, совѣтуетъ онъ не брать на себя исполнительность каждой работы по кораблю, а наблюдать напротивъ того, чтобы каждый изъ офицеровъ и чиновъ, неусыпно и съ точностію выполнялъ возложенную на него, по росписанію, обязанность, что несомнѣнно поведетъ къ болѣе систематическому и стройному военному порядку на суднѣ, чѣмъ всегдашняя бдительность старшаго офицера (какъ бы онъ рачителенъ и свѣдушъ ни былъ), и самый тщательный присмотръ его за всякой мелочью, по части, возложенной на отвѣтственность каждаго изъ корабельныхъ чиновъ.

Многія практическія, весьма дѣльные замѣчанія свои, г. Ліарде, излагаетъ въ короткихъ отдѣльныхъ статьяхъ, изъ которыхъ предлагаемъ слѣдующія:

* Также и не вытянутыхъ марсовыхъ гордепей, бухтою которыхъ иногда почти сбрасываетъ людей съ марса-рея. *Пр. перс.*

I.

Вступать подъ паруса со шпринга, взятаго за якорный канатъ, стоя близъ подвѣтреннаго каменистаго рифа.

Съ самаго начала поступленія моего въ управленіе Нью-плимутскимъ портомъ въ Новой Зеландіи, постановилъ я неизмѣннымъ правиломъ, чтобы при первомъ выстрѣлѣ изъ одного изъ орудій двухъ-пушечной прибрежной баттарей нашей, каждый изъ нижнихъ чиновъ, подчиненной мнѣ команды, немедленно являлся на указанное мѣсто, въ готовности ко всякой, по назначенію моему, работѣ. Однажды, за часъ до разсвѣта, слышали мы многочисленныя выстрѣлы съ бѣдствовавшаго судна, на которое, по отвѣтѣ изъ орудій нашихъ, немедленно переправили мы на двухъ гребныхъ судахъ, и не безъ особенныхъ усилій, сорокъ человекъ нашей команды. Судно нашли мы сташеннымъ съ якорей, у одного изъ нихъ, какъ послѣ оказалось, переломлены были штокъ и лапа, а на другомъ хорошо забравшемъ, оно задержалось, но такъ близко отъ подвѣтреннаго каменистаго рифа, что при дувшемъ тогда весьма свѣжемъ вѣтрѣ, никакъ не могло уже вступить само подъ паруса. Поэтому, не упуская времени между порывами вѣтра, распорядились мы слѣдующимъ образомъ: основали шпрингъ, взявъ съ кормы вдоль лѣваго борта толстый кабельтовъ за канатъ задержавшаго якоря; послали по реямъ изготовиться къ отдачѣ парусовъ и марселей въ два рифа—по первому слову; поставили людей на марса-шкоты и фалы, и натуго выбрали слабины ихъ; затѣмъ выдраили и закрѣпили за гротъ мачту шпрингъ; рей обрасопили всѣ совершенно прямо; а потомъ, пользуясь однимъ изъ самыхъ сильныхъ порывовъ, стали потравливать осторожно канатъ, и, по приведеніи себя лѣвымъ траверсомъ прямо противъ вѣтра, мгновенно застопорили и закрѣпили его; изготовились выпустить канатъ поврежден-

наго якоря и въ ту же минуту перерубить кабельтовъ; по командѣ: вдругъ вытянули марса-шкоты и подняли марса-фалы до мѣста, а такъ какъ реи были прямо и отъ положенія судна въ отношеніи вѣтра марсели были левентихъ, то и не прибавилось отъ того почти никакого дѣйствія на державшій канатъ и шпрингъ. Поднявши марсели, разставили всѣхъ людей по брасамъ, галсамъ, всѣмъ шкотамъ, на гика-топенантъ и кливеръ-фаль; выбрали ихъ слабины и, въ слѣдующую затѣмъ минуту, по слову—марсели были круто обрасоплены бейдевиндъ; фокъ, гротъ, кливеръ и бизань исправно поставлены, и судно, до отдачи канатовъ, взявъ немедленно ходъ, по перебрубленіи тутъ-же шпринга, покатилося, и пришло въ положеніе 7 румбовъ отъ вѣтра, успѣвъ такимъ образомъ упасть и придти опять къ вѣтру; тогда, выпустивъ оба каната, оно плавно пошло, минутъ черезъ десять поворотило оверъ-штагъ, а часа черезъ два было внѣ всякой опасности. Такимъ образомъ удалось намъ спасти прекрасный, въ 600 тоновъ, купеческій корабль, на пользу знаменитой нашей коммерческой родины.

II.

Прежній способъ наблюдать—не дрейфуетъ ли судно на якорной стоянкѣ.

Моряки прежняго времени наблюдали это слѣдующимъ образомъ: къ малому верпу, или барказному дреку, прихватывали надлежащей толщины лопарь, и верпъ или дрекъ этотъ забрасывали съ нока бушприта, по возможности далѣе и по направленію его; не вытягивая лопарь, брали его сквозь погонный портъ на бакъ, гдѣ ставили смѣтливаго матроса для наблюденія за нимъ. Способъ этотъ, по крайнему разумѣнію моему,

представляет много преимуществъ противъ обыкновенно употребляемаго, съ этою цѣлю, дипъ-лота: * 1-ое, стоя на одномъ якорѣ дрекъ-лопарь протянуть совершенно по направленію, въ которомъ можетъ подрейфовать судно, а при фертоингѣ положеніе его все же несравненно выгоднѣе дипъ-лотъ-линя, спускаемаго съ русленей около середины судна; 2-ое, дипъ-лотъ при всякомъ рысканіи судна неизбежно влечется по грунту за нимъ, тогда какъ дрекъ, заброшенный по возможности дальше впередъ, вовсе освобожденъ отъ вліянія рысканій; 3-е, тяжесть и заборчивость верпа или дрека, дасть вѣрное и мгновенное укажаніе, посредствомъ лопаря, о цѣлости или порванномъ состояніи каната, по которому можно немедленно приступить или къ отдачѣ другихъ якорей, или ко вступленію подъ паруса. Способъ этотъ совершенно забытый, заслуживаетъ, я думаю, полного вниманія современныхъ мореплавателей, и быть можетъ ихъ одобренія.

III.

Последнее средство къ спасенію экипажа съ встрѣченнаго утопающаго судна.

26-го октября 1835 года, находясь на фрегатѣ Клеопатра, подъ командою капитана Джорджа Грея, на S^1O въ 80 миляхъ отъ мыса Фламбороу (*Flamborough-Head*, на восточномъ берегу Англіи, въ Нѣмецкомъ морѣ) лежали мы, въ жестокой отъ *SW* штормъ, при громадномъ волненіи, подъ гротъ марселемъ въ 4 рифа. Внезапно, въ 5 часовъ пополудни, показался на вѣтрѣ небольшой купеческій бригъ, гротъ мачта

* Или противъ чугунныхъ балластинъ, весьма основательно употребляемыхъ, вмѣсто дипъ-лота, на якорныхъ стоянкахъ.

котораго была снесена, а форъ-марсель и брамсель въ это мгновеніе порывомъ вѣтра, вырвало изъ шкаторинъ. Бригъ правилъ фрегату подъ корму. Фрегатъ, убравъ немедленно марсель и оставаясь подъ нижними штормовыми парусами, приготовился къ подачѣ всякой, возможной въ то время, помощи. Подойдя подъ корму шкиперъ объявилъ, что бригъ его тонетъ и просилъ о немедленной присылкѣ гребнаго судна для спасенія экипажа; дѣйствительно, всѣ люди брига въ 200 тоннъ, судорожно ухватившись, кто за что могъ, по бортамъ судна, съ трудомъ удерживались на палубѣ, чрезъ которую перекатывались огромныя волны, готовыя поглотить изнемогавшія жертвы свои; ростры и всѣ гребныя суда были смыты, а надъ вершинами волнъ изрѣдка появлялась еще часть кормы съ надписью *Фишеръ*. Хотя по состоянію моря въ то время, ни одно гребное судно не могло быть, безъ явной для него гибели, спущено на воду, но капитанъ Грей, движимый сознаніемъ высокою обязанности своей и чувства человеколюбія, твердо рѣшился не оставлять неиспытаннымъ и малѣйшаго средства, къ спасенію погибавшихъ. Немедленно въ катеръ на подвѣтренныхъ боканцахъ посажены были гребцы и поданъ конецъ толстаго кабельтова; удобное для спуска время тщательно выжидано, схвачено, но нѣсколькими ударами волнъ и толчками о бортъ судна, катеръ при спускѣ былъ съ разу разбитъ и оторванъ; гребцы къ счастью, хотя и не безъ важныхъ ушибовъ, были всѣ спасены. Такая же неудача постигла попытку спустить въ слѣдъ за тѣмъ, плюпку съ кормовыхъ боканцовъ. Всего ужаснѣе вспомнить, какъ, убѣдившись въ невозможности спуска плюпки, видѣли мы, что брошенный и сближавшійся нѣсколько разъ съ погибавшими спасительный буй нашъ, ни какъ не могъ быть схваченъ на бригъ. По наступленіи темноты, мы окликнули бригъ и объявили, что фрегатъ во всю ночь будетъ держаться по возможности влѣтъ къ бригу, и

воспользуется малѣйшимъ смягченіемъ вѣтра для немедленной подачи имъ помощи; послѣ чего на фрегатѣ открыли огни. Въ 6-ч. 40-м. новый, яростный порывъ вѣтра усилилъ волненіе и къ общему нашему ужасу, бригъ, вдругъ погрузился въ бездну, образовавъ собою безслѣдную, подводную, могилу всей бывшей на немъ команды. Тоже состояніе вѣтра и моря продоллось во всю ночь, а потому, не могли спустить гребнаго судна, не успѣли бы мы вѣроятно подать имъ никакой помощи, не смотря на высокое самоотверженіе и на готовность каждаго на фрегатѣ Клеопатра устремиться, не щадя себя къ спасенію погибавшихъ. Размышляя объ этомъ ужасномъ, неизгладимомъ въ памяти событіи, я приведенъ былъ къ заключенію, что въ подобныхъ обстоятельствахъ и уже какъ послѣднее, крайнее средство, можно бы, поставя свое судно на вѣтрѣ у погибающаго, и свѣся за бортъ съ нижнихъ реевъ и вдоль всего подвѣтреннаго борта концы,—указать на нихъ, чтобы предупредить о своемъ намѣреніи бѣдствующихъ, и въ надеждѣ спасти ихъ — продрейфовать черезъ затонувшее судно. Средствомъ этимъ, мнѣ кажется, можно достигнуть желаемой цѣли, тѣмъ вѣрнѣе чѣмъ спасающее судно будетъ больше погибающаго.

СТЕНЕНЬ ВЫГОДНОСТИ НАРОВЪ ВЫСОКАГО ДАВЛЕНІЯ.

Англійское Адмиралтейство, нѣсколько времени тому назадъ, предложило извѣстнѣйшимъ инженеръ—механикамъ въ Англіи слѣдующіе вопросы:

1. Какое наибольшее давленіе паровъ, данное вами когда либо паровымъ котламъ вашего построенія?

2. Какого вы мнѣнія на счетъ выгодъ, относительно силы, экономіи, вѣса, потребнаго пространства, и пр. отъ введенія паровъ сильнѣйшаго давленія, въ сравненіи съ тѣмъ, которое теперь обыкновенно употребляютъ въ паровыхъ котлахъ?

3. До какой степени, по мнѣнію вашему, и съ какими предосторожностями можно допускать усиленіе давленія въ паровыхъ котлахъ, имѣя въ виду безопасность и продолжительность служенія паровыхъ котловъ и машинъ?

Знаменитые заводчики въ Лондонѣ гг. Сивардъ и Кепель обнародовали, въ видѣ брошюры, письмо ихъ, заключающее отвѣты на эти вопросы. Для полного, безпристрастнаго разсмотрѣнія предметовъ, заключающихся въ заданныхъ вопросахъ, они составили слѣдующій обзоръ постепеннаго хода усовершенствованій, сдѣланныхъ до сего времени, въ приложеніи паровой силы къ военному морскому дѣлу въ Англіи:

«Нужно упомянуть сначала, говоритъ Сивардъ, что въ послѣднее время произошла значительная перемѣна въ образѣ дѣйствія судовыми паровыми машинами; прежде, лучшіе механики довольствовались употребленіемъ паровъ съ упругостію, не превышающею давленія одной атмосферы, болѣе, чѣмъ на четыре или на пять фунтовъ на квадратный дюймъ. Пары такой упругости, вмѣстѣ съ безвоздушнымъ пространствомъ въ одной части цилиндра, даютъ дѣйствительное, полезное давленіе около 20 фунтовъ на кв. дюймъ. Но теперь, весьма часто встрѣчаются пароходы, употребляющіе пары съ упругостію отъ 10 до 12 фунтовъ, а во многихъ случаяхъ отъ 15, 20 и до 25 фунтовъ давленія, выше давленія одной атмосферы; слѣдовательно, дѣйствительная полезная сила этихъ паровъ будетъ отъ 25 до 40 фунтовъ на квадрат. дюймъ.»

«Кромѣ того, прежде *отсыкали*, т. е. прекращали впусканіе паровъ, когда поршень былъ на двухъ третяхъ, или трехъ четвер-

тахъ своего хода, теперь отсѣкають пары гораздо ранѣе, то есть, когда поршень прошелъ только три пятыхъ, или половину, или даже только двѣ пятыхъ своего хода. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что со времени введенія новаго способа дѣйствовать судовою паровою машиною, скорость хода пароходовъ значительно улучшилась, въ сравненіи съ прежнимъ временемъ. Многіе замѣтивъ это явленіе, неосторожно заключили, что такое увеличеніе скорости главнѣйше, если не исключительно, должно приписывать употребленію болѣе упругихъ паровъ и большаго разширенія или растяжки ихъ. Но это мнѣніе вовсе неосновательно; увеличеніе скорости пароходовъ происходитъ отъ множества причинъ, тому содѣйствующихъ. Во-первыхъ, въ послѣдніе годы пароходы строились гораздо острѣе и легче, и во всѣхъ отношеніяхъ болѣе способные разсѣкать воду; во-вторыхъ, въ построеніи механизмовъ сдѣланы огромныя усовершенствованія; употреблены лучшіе матеріалы, болѣе совершенной отдѣлки; улучшена пропорція различныхъ частей машины и пр.; значительное уменьшеніе вѣса и потребнаго пространства, получено отъ введенія машины прямого дѣйствія и трубчатыхъ котловъ; и наконецъ, придумано несравненно лучшее принаровленіе механизма къ образованію, вмѣстительности и другимъ качествамъ судна. Всѣ эти усовершенствованія въ удивительной степени содѣйствовали къ увеличенію скорости построенныхъ въ новѣйшее время пароходовъ. Нѣтъ однакожъ сомнѣнія, что и употребленіе значительно упругихъ паровъ и большей растяжки, также послужили къ достиженію того важнаго результата.»

«Еще должно упомянуть о весьма важномъ приобрѣтеніи въ новѣйшихъ машинахъ—о значительномъ уменьшеніи расхода топлива, въ сравненіи со старыми машинами. Къ этому конечно весьма много содѣйствовало улучшеніе частей механизма и болѣе совершенное состояніе котловъ; но, безъ сомнѣнія, этому результату помогла также увеличенная растяжка паровъ.»

«Изъ этого, слѣдовательно, явствуется, что новый способъ дѣйствія судовыми паровыми машинами, имѣлъ слѣдующіе два, весьма важные результата: увеличеніе скорости пароходовъ и уменьшеніе расхода топлива, для произведенія данной силы. Вѣрное опредѣленіе, до какой степени можно приписать эти результаты употребленію паровъ высокаго давленія, и до какой степени они происходятъ отъ растяжки паровъ, есть предметъ чрезвычайной важности. Разрѣшеніемъ этого вопроса, рѣшаются на дѣлѣ и вопросы, предложенные намъ о степени выгоды употребленія паровъ высокаго давленія на военныхъ пароходахъ великобританскаго флота.» Гг. Сивардъ и Кепель соглашаются, что увеличеніе растяжки при дѣйствіи паровыхъ машинъ, давало большія выгоды; но они въ то же время заключаютъ, что существенная польза этой системы менѣе значительна, чѣмъ многіе полагаютъ. Они въ подробности рассматриваютъ эти выгоды и приходятъ къ слѣдующему общему заключенію:

«Нѣтъ сомнѣнія, что система растяжки паровъ можетъ быть и бываетъ доведена до гораздо болѣе полезной степени въ береговыхъ машинахъ (въ особенности въ машинахъ, употребляемыхъ для выкачиванія воды изъ рудниковъ), чѣмъ это возможно на пароходахъ. Многіе, видя великую степень растяжки, употребляемую при водокачательныхъ машинахъ, увлекаются мнѣніемъ, что растяжка можетъ быть употреблена въ такой же мѣрѣ и съ такою же пользою въ судовой машинѣ. Но ничто не можетъ быть болѣе ошибочно, какъ это мнѣніе; отношенія, въ коихъ дѣйствуютъ обѣ машины, совершенно различныя. Во-первыхъ, водокачательная машина не стѣсняется круговымъ движеніемъ; изъ этого происходитъ, что при впусканіи въ цилиндръ такой машины извѣстнаго количества упругихъ паровъ, поршень получаетъ очень большую первоначальную скорость—при чемъ придается большой моментъ значительной массѣ—массѣ обыкновенно въ восемь или десять разъ большей, чѣмъ въ су-

довой машинѣ одинаковой силы; тогда-какъ въ паровой машинѣ, первоначальная скорость движенія поршня весьма малая; поршень ея приобретаетъ наибольшую скорость (при отсѣчкѣ паровъ на одной шестой), когда упругость паровъ уменьшилась уже до одной трети силы. Во-вторыхъ, въ водокачательной машинѣ нѣтъ определенной границы занимаемаго пространства и вѣса, тогда-какъ въ паровой машинѣ, обстоятельства вѣса и потребнаго пространства, суть предметы первостепенной важности.»

«При доведеніи до крайнихъ предѣловъ новой системы дѣйствія судовыхъ машинъ, не было извѣстнаго намъ примѣра, чтобы съ выгодною употребляли отсѣчку паровъ на одной шестой длины хода поршня; и нѣтъ никакого вѣроятія, что когда-либо этого достигнуть; ибо для этого, если нужно производить ту же полезную силу, необходимо употреблять пары втрое сильнѣйшаго давленія, то есть въ 60 фунтовъ дѣйствительнаго давленія на квадратный дюймъ, а посему нужно сдѣлать механизмъ втрое прочнѣе и слѣдовательно, отъ двухъ до трехъ разъ тяжелѣе. Это обстоятельство, вмѣстѣ съ увеличенною цѣнностію машины и скорѣйшею порчею ея, сдѣлаетъ весьма сомнительною выгоду отъ сохраненія половины топлива; въ самомъ дѣлѣ, при такомъ огромномъ увеличеніи вѣса машины, пароходъ могъ бы погружать весьма мало топлива, или вѣрнѣе, пароходъ не могъ бы погружать почти вовсе никакого топлива. Весьма трудно опредѣлять удобнѣйшую степень растяжки паровъ, какую должно употреблять въ морскихъ паровыхъ машинахъ. Рѣшеніе этого вопроса зависитъ отъ множества различныхъ и измѣняющихся обстоятельствъ.»

«Когда потребно дать пароходу наибольшую по возможности скорость, не обращая вниманія на сохраненіе крайней бережливости въ расходѣ топлива, то отсѣчка можетъ быть допускаема въ весьма ограниченной степени. Но когда нужно приспособить

къ пароходному судну машину, которая, съ известнымъ количествомъ топлива, совершала бы наибольшее плаваніе (не обращая вниманія на быстроту хода, или время для такого перехода употребленное), тогда, безъ сомнѣнія, система растяжки можетъ быть употреблена въ гораздо большей мѣрѣ. Послѣ должвременнаго и внимательнаго рассмотрѣнія этого вопроса, мы пришли къ тому заключенію, что, для достиженія выгодѣйшихъ условій, при дѣйствіяхъ британскаго пароходнаго флота, полезно употреблять, въ обыкновенныхъ обстоятельствахъ, въ сильныхъ машинахъ отсѣчку на половинѣ и до трехъ-пятихъ длины хода поршня; въ машинахъ же не столь сильныхъ, отсѣкать пары на трехъ-пятихъ и до трехъ четвертей длины хода поршня. Съ такою растяжкою паровъ, можно достигнуть наибольшаго сбереженія топлива, при наименьшихъ другихъ невыгодахъ. Полагаемъ однакожь, что необходимо устроить приборъ для отсѣканія паровъ такимъ образомъ, чтобы можно было измѣнять степень отсѣчки сколь возможно болѣе, смотря по надобности и обстоятельствамъ, могущимъ встрѣтиться.»

Потомъ г-да Сивардъ и Кепель разсматриваютъ выгодѣйшую для морскихъ пароходовъ степень упругости паровъ.

«Для лучшаго разъясненія этого вопроса, сравнимъ между собою двѣ машины: одну, дѣйствующую съ парами въ 20 фунтовъ дѣйствительнаго давленія, а другую, дѣйствующую съ парами въ 40 фунтовъ дѣйствительнаго давленія; это, кажется, крайніе предѣлы, употребляющихся въ послѣднее время паровъ, на лучшихъ пароходахъ.»

«Предположимъ, что обѣ машины сдѣланы во всѣхъ отношеніяхъ одинакія: той же силы и пропорціи въ своихъ частяхъ, того же хода поршня, съ одинаковыми охлаждающими приборами, и такими же котлами одинаковой формы и величины; но съ такою разницею, что одна машина имѣетъ поверхность поршня въ 3000 квадр. дюймовъ, и употребляетъ пары въ

20 фунтовъ дѣйствительной силы: эту машину назовемъ, для различія, 20-ти фунтовою; другая же машина, имѣетъ поверхность поршня только въ 1500 квадр. дюймовъ (то есть, ровно въ половину), но употребляетъ пары въ 40 фунтовъ дѣйствительнаго давленія: ее мы назовемъ 40 фунтовою машиною. Положимъ, что въ обѣихъ машинахъ пары отсѣкаются на половинѣ длины хода поршня. Явно, что силы, дѣйствующія въ обомъ цилиндрахъ, будутъ совершенно равны между собою: 20-ти фунтовой паръ въ большомъ цилиндрѣ, произведетъ то же дѣйствіе, какъ 40 фунтовой въ маломъ. Но мы должны разсма- тривать, какая будетъ дѣйствительная полезная сила, произве- денная каждою изъ двухъ машинъ. Для этого, нужно узнать величину сопротивляющихся силъ въ каждой машинѣ, зависящихъ отъ ея устройства. Двѣ главнѣйшія сопротивляющія силы, суть треніе и несовершенство безвоздушной пустоты; къ этимъ можно еще присоединить потерю отъ лучистаго исхожденія тепла изъ воды снабжающей котель. Что касается до тренія, оно будетъ почти одинаковое въ обѣихъ машинахъ, и даже немного болѣе въ 40 фунтовой машинѣ; ибо хотя въ ней окружность цилиндра меньше, но при двойной силѣ давленія паровъ, нужно будетъ имѣть набивку поршня гораздо болѣе плотную и твердую, для пре- дупрежденія потери паровъ. Также треніе скользящихъ клапановъ, относительно ихъ величины, будетъ вдвое сильнѣе въ 40 фунтовой машинѣ, чѣмъ въ 20-ти фунтовой. Вообще, можно съ достовѣр- ностію сказать, что въ послѣдней машинѣ, треніе не будетъ силь- нѣе, чѣмъ въ 40 фунтовой, если оно не будетъ даже слабѣе. Въ отношеніи задержки, отъ несовершенства безвоздушнаго простран- ства, въ этомъ случаѣ нѣтъ никакого сомнѣнія, что величина потери въ 20 фунтовой машинѣ гораздо болѣе (вдвое) чѣмъ въ 40 фунтовой. Въ 20 фунтовой машинѣ можно принять ве- личину потери, отъ упомянутаго несовершенства, около $1\frac{1}{2}$ фута на квадратный дюймъ поршня (что равняется 3 дюй-

мамъ барометра), то есть равнаго $\frac{3}{40}$ всего давленія паровъ, или $7\frac{1}{2}$ процентамъ. Но въ 40 фунтовой машинѣ величина этой силы сопротивленія также $1\frac{1}{2}$ фунта на квадратный дюймъ поршня, то есть $\frac{3}{80}$ силы давленія паровъ, или только $3\frac{3}{4}$ процента; слѣдовательно, въ этомъ случаѣ 40 фунтовая машина имѣетъ рѣшительную выгоду въ $3\frac{3}{4}$ процента надъ 20 фунтовою. Наконецъ, въ отношеніи потери отъ лучистаго исхожденія тепла изъ цилиндра, можно считать, что потеря 20 фунтоваго цилиндра больше, но зато температура пара въ 40 фунтовомъ цилиндрѣ гораздо выше, и радіація будетъ пропорціонально сильнѣе, а потому мы можемъ принять, что отъ лучистаго исхожденія тепла, оба цилиндра имѣютъ одинакую потерю; но что касается до радіаціи изъ котловъ, то въ нихъ будетъ большая разница; оба котла одной величины наружной формы и внутренняго устройства (котель могущій дать достаточно пару въ 20 фунтовъ); но въ одномъ котлѣ температура почти 40° выше, чѣмъ въ другомъ. Изъ этого котла, слѣдовательно, будетъ гораздо большая потеря лучистымъ исхожденіемъ тепла, чѣмъ изъ другаго; невозможно опредѣлить съ нѣкоторою достовѣрностію, точную величину этой потери, но приблизительно можно принять разность въ 1 процентъ въ пользу котла 20 фунтовой машины. Потеря силы на вкачиваніе воды въ котель, составляетъ послѣднюю, нами разсматриваемую отрицательную силу. Въ 20 фунтовой машинѣ количество, потребное для сего, равняется 1 проценту всей силы произведенной дѣйствіемъ этихъ паровъ. Въ 40 фунтовой машинѣ, количество этой силы должно быть вдвое большее, то есть, 2 процента всей силы машины; слѣдовательно, въ этомъ случаѣ, опять на сторонѣ 20 фунтовой машины окажется выгода до 1 процента. Въ отношеніи несовершенства безвоздушной пустоты, выгода на сторонѣ 40 фунтовой машины была въ $3\frac{3}{4}$ процента, тогда какъ въ отношеніи вкачиванія снабжающей воды выгода въ 1

процентъ была на сторонѣ 20 фунтовой машины, и этой машинѣ принадлежала также выгода въ 1 же процентъ въ отношеніи меньшаго лучистаго истеченія тепла изъ котла; а такъ какъ прочія сопротивляющіяся силы, въ обѣихъ машинахъ одинаковы, то окончательнымъ выводомъ будетъ преимущество 40 фунтовой машины на $1\frac{3}{4}$ процентъ предъ 20 фунтовою. Извѣстно однакожъ, что при расширеніи количества паровъ до двойнаго пространства, происходитъ чувствительная потеря въ силѣ расширенныхъ паровъ, въ слѣдствіе поглощенія теплотвора. При сжатіи пара, въ половину занимаемаго имъ пространства, происходитъ подобное же явленіе, но въ обратномъ порядкѣ: сжатые пары, вмѣсто того, чтобъ имѣть ровно вдвое болѣе силы первоначальнаго давленія, пріобрѣтаютъ на самомъ дѣлѣ, упругость гораздо большую двойной, въ слѣдствіе освобожденія нѣкотораго количества скрытаго теплотвора; такъ-что количество паровъ, имѣющихъ давленіе 20 фунтовъ, теряетъ $5\frac{1}{2}$ процентовъ ихъ силы, будучи расширяемо въ двойномъ пространствѣ, и то же количество паровъ, будучи вмѣсто того сжато въ половинное пространство, пріобрѣтетъ увеличенную упругую силу въ $5\frac{1}{2}$ процентовъ отъ этого дѣйствія; но въ этомъ случаѣ пріобрѣтеніе силы есть экономія топлива, то есть одинъ кубическій футъ паровъ въ 40 фунтовъ давленія, можетъ быть произведенъ количествомъ въ $5\frac{1}{2}$ процентовъ меньшимъ, чѣмъ 2 куб. фута паровъ въ 20 фунтовъ давленія; изъ чего ясно видна выгода въ $5\frac{1}{2}$ процентовъ, въ употребленіи паровъ въ 40 фунтовъ давленія, въ сравненіи съ употребленіемъ паровъ, имѣющихъ давленіе 20 фунтовъ. Если эту выгоду $5\frac{1}{2}$ процентовъ придадимъ къ разности въ сопротивляющихся силахъ, простирающейся до $1\frac{3}{4}$ процента, то получимъ всю выгоду машины, дѣйствующей съ давленіемъ 40 фунтовъ; то есть, когда обѣ машины производятъ одинаковую силу, и дѣйствуютъ при тѣхъ же условіяхъ, то машина съ давленіемъ паровъ въ 40 фунтовъ

будетъ имѣть надъ другою, дѣйствующею съ парами 20 фунтоваго давленія, экономію въ топливѣ, равняющуюся $7\frac{1}{4}$ процентамъ.»

«Предположивъ еще третью машину, совершенно подобную двумъ первымъ, но имѣющую поверхность поршня только въ 750 квадратныхъ дюймовъ, т. е. одну четверть машины 20 фунтовой, и дѣйствующую парами съ давленіемъ въ 80 фунтовъ, то полезная сила этой машины будетъ та же, къ и въ другихъ, но экономія въ топливѣ, въ этомъ случаѣ, будетъ въ 12 процентовъ; ибо, во-первыхъ, потеря силъ отъ несовершенства безвоздушной пустоты въ этой машинѣ, будетъ равна $\frac{1}{4}$ такой потери въ 20 фунтовой машинѣ (одна четверть $7\frac{1}{2}$ процентовъ составитъ не полные 2 процента), составляя выгоду въ $5\frac{1}{2}$ процентовъ для 80 фунтовой машины. Потомъ, при производствѣ паровъ съ 80 фунтовымъ давленіемъ, окажется выгода въ $11\frac{1}{2}$ процентовъ предъ 20 фунтовою машиною, потому что экономія, при производствѣ 80-ти фунтовыхъ паровъ, равна потерѣ, происходящей отъ разширенія паровъ въ четырехкратномъ пространствѣ, какъ это объяснено выше; изъ этихъ двухъ источниковъ, слѣдовательно, произойдетъ выгода въ 80 фунтовой машинѣ, въ 17 процентовъ. Съ другой стороны, однакожь сила потребная для накачиванія въ котель снабжающей воды, при 80 фунтахъ давленія, будетъ вчетверо болѣе, чѣмъ при давленіи 20 фунтовъ, посему въ этомъ случаѣ 80 фунтовая машина имѣетъ потерю въ 3 процента; наконецъ, отъ большаго лучистаго исхожденія тепла въ котлѣ 80 фунтоваго давленія, будетъ потеря по крайней мѣрѣ въ 2 процента. Вычтя потерю отъ этихъ двухъ причинъ изъ 17 процентовъ выгоды, остатокъ будетъ 12 процентовъ, чѣмъ выражается вся выгода употребленія давленія паровъ въ 80 фунтовъ, вмѣсто 20 фунтовыхъ. сверхъ того, будетъ однакожь еще другая выгода въ томъ, что діаметръ цилиндра 80 фунтовой машины, будетъ

вдвое меньше діаметра цилиндра 20 фунтовой, при совершенно одинаковомъ полезномъ дѣйствіи обѣихъ машинъ.*»

«Мы предположили, что обѣ машины совершенно одинакія во всѣхъ отношеніяхъ, за исключеніемъ поверхности поршней цилиндровъ; т. е. имѣютъ одинакую длину хода поршня, величину, пропорцію и прочность всѣхъ частей; слѣдовательно вѣсъ обѣихъ машинъ совершенно одинаковый; но, дойдя до котловъ, мы найдемся въ необходимости сдѣлать въ нихъ значительное отступленіе; потому что пары съ дѣйствительнымъ давленіемъ въ цилиндрѣ въ 20 фунтовъ, имѣютъ только 5 фунтовъ давленія надъ атмосферою; слѣдовательно котелъ 20 фунтовой машины долженъ выдержать силу внутренняго давленія только въ 5 фунтовъ; но пары съ дѣйствительнымъ давленіемъ въ цилиндрѣ въ 40 фунтовъ равняются 25 фунтамъ давленія болѣе, чѣмъ атмосфера, и котелъ для такихъ паровъ долженъ выдерживать силу внутренняго давленія въ 25 фунтовъ на квадратный дюймъ, или въ пять разъ больше перваго котла. Для достиженія одинакой безопасности котловъ, этотъ котелъ долженъ быть сдѣланъ въ пятеро прочнѣе другаго, но это повлечетъ за собою весьма значительное увеличеніе вѣса котла. Чтобы сколько нибудь равняться прочностію и безопасностію съ котломъ меньшаго давленія, нужно будетъ сдѣлать его вдвое или даже втрое тяжелѣе. Обыкновенно вѣсъ трубчатого котла составляетъ одну пятую часть вѣса всего механизма; слѣдовательно, сдѣлавъ котелъ вдвое тяжелѣе, вѣсъ всего механизма увеличится на 20 процентовъ, что составляетъ важное неудобство, а безъ такого увеличенія вѣса опасность взрыва котла будетъ чрезмѣрно велика.»

(*) Мы изобразили машину высокаго давленія съ выгоднѣйшей стороны, и полагаемъ, что сказали все, что можно было сказать въ ея пользу.

«Потомъ, котелъ съ дѣйствительнымъ давленіемъ паровъ въ цилиндрѣ въ 80 фунтовъ, долженъ выдерживать разрывающую силу въ 13 разъ большую, чѣмъ котелъ въ 20 фунтовъ. Сдѣлать котелъ, способный выдерживать такое внутреннее давленіе, который имѣлъ бы ту же компактность, тѣ же удобства топленья и преимущества въ отношеніи производства паровъ, какъ трубчатые котлы нынѣ употребляемые для произведенія паровъ съ умѣреннымъ давленіемъ, и одинаковую съ ними степень безопасности, а въ то же время незначительно разнствовать въ вѣсѣ—мы говоримъ утвердительно—дѣло совершенно невозможное, съ тѣми средствами, которыя нынѣшнее состояніе науки намъ представляетъ. Сверхъ того, хотя прочность и долговременность служенія машинъ и будетъ почти однаковая, но это не можетъ быть въ отношеніи котловъ, которые, при давленіи въ 40 или 80 фунтовъ, безъ сомнѣнія, гораздо скорѣе придутъ въ негодность чѣмъ при 20 фунтахъ. Разность будетъ весьма значительна; въ самомъ дѣлѣ, эта невыгода почти покроеетъ экономію въ топливѣ.»

Съ другой стороны, употребленіе вдвое большаго цилиндра, что необходимо въ 20 фунтовой машинѣ, конечно, сопряжено съ нѣкоторымъ неудобствомъ; цилиндръ 40 фунтовой машины компактнѣе, и менѣе препятствуетъ удобному расположенію другихъ частей механизма.

«Окончательнымъ выводомъ всѣхъ этихъ соображеній можно слѣдовательно принять, что преимущество 20 фунтовой машины есть относительная безопасность, тогда—какъ выгода 40 фунтовой машины состоитъ въ компактности и небольшомъ сбереженіи топлива. Должно однакожь сказать, что преимущество въ компактности 40 фунтовой машины не очень важно, а экономія въ топливѣ не велика. Безопасность же другой машины, составляетъ, безъ сомнѣнія, предметъ большой важности; такъ что можно даже сказать, что это рѣшаетъ вопросъ въ пользу машины 20 фунтовой.»

«Незначительность выведенныхъ нами выгодъ отъ употребленія паровъ высокаго давленія—незначительность столь мало согласная съ общимъ мнѣніемъ объ этомъ предметѣ—можетъ возродить мнѣніе: будто-бы мы имѣемъ какое-то предубѣжденіе противъ такихъ паровъ; но это несправедливо; мы не имѣемъ никакого предубѣжденія собственно противъ сильныхъ паровъ, но смертельно ненавидимъ способъ, вовлекающій въ величайшую опасность, и не представляющій въ то же время соотвѣтственной пользы. Если бы опасность ограничивалась матеріальною потерю, отъ сломанія части механизма, или трещины въ котлѣ, то она, сравнительно, не имѣла бы такой важности; но опасность для жизни пребывающихъ на пароходѣ—вотъ что насъ удерживаетъ. Сломленіе какой-либо части механизма рѣдко сопровождается потерю жизни, а взрывъ котла или его сплюсненіе, почти неизбѣжно, имѣетъ слѣдствіемъ величайшія несчастія.»

«Нѣтъ большой трудности сдѣлать механизмъ, достаточно прочнымъ, для выдерживанія какого угодно давленія паровъ; и если удастся устроить котель, удобный и съ безопасностію, не подлежащей сомнѣнію, то не можетъ тогда быть достаточной причины избѣгать на пароходахъ употребленія паровъ съ давленіемъ 40, 50 и даже до 100 фунтовъ; напротивъ того, рѣшительная экономія и многообразныя выгоды тотчасъ заставили бы принять эту систему. Но доколѣ не существуетъ такого безопаснаго котла, мы полагаемъ, что необходимо удержаться отъ всякаго значительнаго усиленія давленія паровъ на пароходахъ флота Ея Величества, потому что считаемъ не подлежащею сомнѣнію необходимость не подвергать себя возможной или вѣроятной, а тѣмъ болѣе существенной опасности, для пріобрѣтія весьма незначительной выгоды.»

Письмо оканчивается слѣдующими положительными отвѣтами на предложенные Адмиралтействомъ вопросы.

Отвѣтъ на первый вопросъ.

«Высшее давленіе паровъ, когда-либо нами приданное котламъ пароходной машины, собственно нашего построенія, было около 16 фунтовъ на квадратный дюймъ; но мы не намѣрены повторять болѣе этотъ опытъ, имѣя убѣжденіе, что парами не столь сильнаго давленія, можно достигнуть одинаково выгодныхъ результатовъ. Для кунеческихъ пароходовъ сравнительно небольшой величины, мы употребляемъ давленіе отъ 10-ти до 12 фунтовъ на квадратный дюймъ.»

Отвѣтъ на второй вопросъ.

«Въ Англійскомъ флотѣ теперь обыкновенно употребляютъ давленіе около 8 фунтовъ на квадратный дюймъ. Мы находимъ, что это давленіе выгодно при настоящихъ потребностяхъ службы и полагаемъ, что оно доставляетъ всѣ важнѣйшія преимущества силы, небольшого вѣса и потребнаго пространства — въ весьма высокой степени; эти выгоды, въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, могутъ быть увеличены чрезъ усиленіе давленія паровъ до 10 и 12 фунтовъ на квадратный дюймъ.»

Отвѣтъ на третій вопросъ.

«Мы убѣдительно представляемъ, чтобы употребляемая во флотѣ сила давленія паровъ не превосходила никогда 10 фунтовъ на квадратный дюймъ, или, въ крайнихъ случаяхъ, 12 фунтовъ на квадратный дюймъ; всякое значительное увеличеніе силы давленія паровъ будетъ сопровождаемо большою опасностію, безъ всякой существенной пользы.»

ОБЪ ОСАДКАХЪ ВЪ КОТЛАХЪ ПАРОВЫХЪ МАШИНЪ.*

По возвращеніи моемъ, въ декабрѣ 1848 года, изъ Вестъ-Индіи, я сообщилъ Королевскому Обществу краткую записку «объ углекислой извести, содержащейся въ морской водѣ», и вознамѣрился послѣ того собрать сколько можно болѣе образчиковъ осадковъ изъ котловъ пароходовъ. Характеръ и составъ этихъ осадковъ, образовавшихся изъ воды малыхъ, прибрежныхъ морей и океана, я нашелъ весьма сходными между собою. Съ немногими исключеніями, осадки эти кристаллоиднаго устройства, и всѣ, безъ исключенія, состоятъ изъ сѣрникоислой извести. Это до той степени справедливо, что, рассматривая эти осадки не съ химической точки зрѣнія—другія составныя ихъ части можно оставить безъ вниманія, какъ рѣдко достигающія величины пяти процентовъ всего состава.

Въ котлѣ сѣверо-американскаго почтового парохода *Европа*, прибывшаго въ 8 дней изъ Бостона въ Ливерпуль, образовался осадокъ, толщиною около $\frac{1}{50}$ дюйма, и такой же, говорятъ, на обратномъ пути. Примѣръ этотъ можетъ дать нѣкоторое понятіе о быстротѣ, съ какою образуются осадки—по крайней мѣрѣ въ Атлантическомъ океанѣ—причемъ, для предосторожности, машину продували чрезъ каждые три часа и очистительная помпа дѣйствовала непрерывно. Нѣтъ сомнѣнія, что въ другихъ моряхъ, прилежащихъ берегамъ, особенно вулканическаго происхожденія, образованіе осадковъ сѣрникоислой извести совершается, при тѣхъ же всѣхъ прочихъ обстоятельствахъ, гораздо быстрее...

(*) Изъ письма доктора Деви къ доктору Вильсону, читаннаго въ Эдинбургскомъ собраніи Британскаго Общества, и напечатаннаго въ «Naut. Stand.» № 34, 1850 года.

Для устранения или уменьшения образования осадковъ, были предпринимаемы различныя средства: однѣ, отчасти химическія какъ напримѣръ, прибавленіе въ котель хлористаго аммонія и сѣрнокислаго амміака, но безуспѣшно, какъ и должно было ожидать; а другія, механическія, и притомъ съ нѣкоторымъ успѣхомъ, напримѣръ: всыпаніе въ котель опилокъ или смазываніе внутренности его саломъ, иногда съ примѣсью графита, чтобы отвратить плотное приставаніе осадковъ и легче отдѣлять ихъ ударами заостреннаго молотка, или употребляли для отдѣленія осадковъ способъ сжатія и неравномѣрнаго разширенія, производимаго пламенемъ сожигаемой пеньки въ порожнемъ и высушенномъ котлѣ. Но изъ всѣхъ способовъ доселѣ испытанныхъ, выпусканіе изъ нижняго прочистительнаго крана нѣ котораго количества сгустившейся въ котлѣ воды, послѣ выпуска въ него сверху такого же количества воды изъ за борта, оказалось на практикѣ самымъ удобнѣйшимъ, наименѣе безуспѣшнымъ и болѣе надежнымъ. Однакожъ способъ этотъ только уменьшаетъ зло, а не уничтожаетъ его. Разсматривая осадочное вещество и свойства главнѣйшей составной его части—сѣрнокислой извести, растворимой въ прѣсной и морской водѣ и осаждающейся изъ той или другой, только при извѣстной степени сгущенія—не трудно, кажется, указать теоретически на предохранительное отъ осадковъ средство. Это вѣрное средство состоитъ въ употребленіи для котловъ перегнанной или дождевой воды, вмѣсто морской. Въ доказательство этому мы можемъ указать на холодильникъ Галла, который возвращаетъ въ котель воду, употребленную въ дѣйствіе въ видѣ пара, охлажденнаго послѣ совершенія дѣйствія; но къ сожалѣнію, приборъ этотъ, несмотря на его практическую пользу, по причинѣ сложности и дороговизны своей, не можетъ войти во всеобщее употребленіе. Другое доказательство состоитъ въ томъ, что котлы на пароходахъ, плавающихъ по такимъ рѣкамъ и озерамъ, которыхъ вода или

вовсе не содержитъ въ себѣ сѣрнокислой извести, или только весьма малое количество ея, несмотря на продолжительное употребленіе ихъ, никогда не покрываются осадками. Такъ было, какъ увѣряютъ меня, съ пароходами, плававшими по нѣскольку лѣтъ сряду на озерѣ Виндермирѣ. Кромѣ того, можно вывести заключеніе, что на морскихъ пароходахъ, употребляющихъ въ котлахъ морскую или другую какую-либо воду, въ которой содержится сѣрнокислая известь, можно противудѣйствовать осадкамъ, съ неменѣе вѣрнымъ успѣхомъ, не допуская воду до той степени сгущенія, при которой известь способна изъ нея осаждаться. Изъ наибольшаго числа сдѣланныхъ мною опытовъ, я замѣтилъ, что сѣрнокислая известь едвали многимъ легче растворима и, можно даже сказать, не легче растворима въ водѣ, насыщенной обыкновенною солью, чѣмъ въ совершенно прѣсной водѣ.

Это, кажется, весьма благопріятное обстоятельство для отысканія способа къ предупрежденію осадковъ, и упрощаетъ задачу. И если эти начала основательны, то для свѣдущаго и опытнаго машиниста приложеніе ихъ къ дѣлу, при различныхъ случаяхъ, конечно будетъ не трудно. Главнѣйшая забота его при управленіи машиною на пароходѣ, должна состоять въ сбереженіи воды, улетающей въ видѣ пара, а съ тѣмъ вмѣстѣ и въ сбереженіи жара и самага топлива; онъ долженъ, когда только возможно, употреблять исключительно прѣсную воду; употребленія же морской воды, особенно близъ береговъ и въ мѣстахъ, гдѣ она много содержитъ въ себѣ сѣрнокислой извести, должно избѣгать по возможности. Послѣ осадковъ въ котлахъ морскихъ пароходовъ, должно обратить вниманіе на осадки, часто образующіеся, къ не малому вреду, въ котлахъ паровозовъ на желѣзныхъ дорогахъ, и въ паровыхъ машинахъ, дѣйствующихъ въ рудникахъ, и употребляющихся для производства другихъ работъ, къ которымъ нынѣ приложена сила водянаго пара. Осадки эти должны быть по необходимости весьма разнообразны

въ количествѣ и качествѣ, смотря по роду составныхъ частей, заключающихся въ водѣ, употребленной для образованія пара. До сихъ-поръ я изслѣдовалъ только два рода осадковъ, взятыхъ изъ котла паровоза и изъ котла паровой машины, дѣйствующей въ одномъ изъ рудниковъ въ западной части Корнваллиса. Одинъ родъ былъ волокнистый, толщиною около полъ-дюйма, и состоялъ преимущественно изъ сѣрнокислой извести, съ небольшимъ количествомъ кремнезема, закиси желѣза и слабыми слѣдами фтора; а другой родъ былъ толщиною отъ одной десятой до цѣлаго дюйма, пластинчатый, сѣраго цвѣта, походилъ на вулканическій туфъ, и состоялъ преимущественно изъ углекислой и сѣрнокислой извести, небольшого количества магнезій, закиси желѣза, кремнезема и углеродистыхъ веществъ; двѣ послѣднія составныя части произошли вѣроятно отъ дыма въ машинѣ и пыли въ воздухѣ. По показанію машиниста, самый тонкій слой осадка, около одной десятой доли дюйма, образовался въ теченіе почти одной недѣли; въ это время паровозъ пробѣжалъ 436 англ. миль, и издержалъ около 10,900 галлоновъ воды.

*

ДВА ПРЕДСКАЗАНІЯ.

(Историческое происшествіе)

Однажды утромъ, въ маѣ мѣсяцѣ 1618 года, полуодѣтый мальчикъ, безъ шапки, съ башмаками въ рукахъ, бѣжалъ по Флиссингенской набережной, толкая всѣхъ кто ему ни попадался: носильщиковъ, матросовъ; перескакивая черезъ бочки, ящи-

ки и груды сырогъ, разложенныхъ на берегу. Мальчикъ направлялъ путь свой къ пристани, и почти не сводилъ глазъ съ рейда, на которомъ одно судно снималось съ якоря; судя по быстротѣ его бѣга, дѣло его было очень важное и спѣшное. Флегматическіе жители Флиссингена, которыхъ онъ встрѣчалъ, видя его въ поту и едва переводящаго духъ, съ минуту слѣдили за нимъ глазами и потомъ опять впадали въ свое безпечное равнодушіе, не стараясь проникнуть тайну такой живости—явленіе рѣдко встрѣчающееся у Голландцевъ. Дѣти одного съ нимъ возраста, игравшіе на дорогѣ, кричали ему: куда ты Михаилъ?... чтожъ ты не отвѣчаешь?... и въ самомъ дѣлѣ, Михаилъ не отвѣчалъ ни словомъ, ни знакомъ, а все спѣшилъ впередъ, не сводя глазъ съ рейда.

— Ба! говорили мальчишки, принимаясь опять за игры—его вѣрно послалъ куда нибудь канатный мастеръ Петерсъ.

Но маленькій Михаилъ, бѣжалъ не за дѣломъ; беспокойство написанное на лицѣ его, испуганные взоры, которые онъ безпрестанно бросалъ назадъ, ясно показывали, что онъ ожидалъ за собой погони. Вѣроятно отъ хотѣлъ скрыться отъ наказанія за какую нибудь шалость, или рѣшился на такой шагъ, котораго не смѣлъ довѣрить своимъ менторамъ, и потому боялся неудачи.

Судно, которое повидимому такъ его занимало, продолжало сниматься съ якоря; паруса были поставлены, реи обрасоплены, подымали уже якорь: за каждымъ изъ этихъ движеній, глаза мальчика слѣдили, и чѣмъ болѣе онъ подвигались впередъ, тѣмъ онъ скорѣе бѣжалъ. Канатъ приходилъ уже къ апанеру, когда онъ добѣжалъ до пристани, бросилъ свои башмаки, вскочилъ въ первую попавшуюся лодку, отвязалъ фалинь, взялъ весло и началъ отталкиваться; все это сдѣлалось скорѣе, нежели возможно описать; но неожиданное препятствіе остановило его дѣятельность. Онъ увидѣлъ Негра, который бѣ-

жалъ къ пристани, бранясь и грозя издали ему кулакомъ. Гребецъ-новичекъ хотѣлъ удалиться отъ берега, прежде, нежели Негръ подоспѣтъ, но силы измѣнили его отвагѣ, и онъ вдругъ почувствовалъ свои уши, между толстыми пальцами, какъ въ клещахъ; отъ боли и страха, онъ уронилъ весло и бросился на колѣни передъ Негромъ, какъ преступникъ, пойманный на самомъ дѣлѣ.

— Зачѣмъ хотѣлъ ты увести мою шлюпку мальчишка? . . . чтобы украсть? . . .

Ребенокъ не зналъ что отвѣчать.

— Я выучу тебя отвязывать чужія лодки, и, чтобы яснѣе объяснить урокъ, Негръ продолжалъ драть его изо всей мочи за уши; бѣдный пациентъ, только наклонялъ голову и старался слѣдить за каждымъ движеніемъ ужасныхъ рукъ, чтобы хоть сколько нибудь уменьшить нестерпимую боль.

— Вѣдь ты могъ-бы утонуть какъ кошка, негодяй!—присовокупилъ, сострадательный Африканецъ съ живымъ участіемъ, подкрѣпленнымъ пощечиной, отъ которой щека мальчика сильно покраснѣлась.

Но, повидимому, эта послѣдняя обида вывела Михаила изъ затрудненія и внушила ему оправданіе.

— Довольно обижать меня, черномазый! кто ты такой, что смѣешь такъ со мной обращаться? сказалъ онъ, важно сядясь на банку, сложа руки на груди и окидывая Негра презрительнымъ взглядомъ.

Негръ остолбенѣлъ передъ смѣльчакомъ, который осматривалъ его съ ногъ до головы.

— Кто я? . . . я матросъ, вотъ съ того судна, что снимается съ якоря: меня ждутъ на немъ, и потому поставь-ко лучше паруса и бѣги скорѣй, да благословляй судьбу, что мы некогда отогрѣтъ тебя порядочно.

— Если ты матросъ съ того судна, то я юнга на немъ, возражилъ мальчикъ съ удивительнымъ хладнокровіемъ.

— Съ которыхъ же поръ, нашъ капитанъ имѣтъ честь, имѣтъ такого юнгу? Спросилъ матросъ недовѣрчиво и съ насмѣшкой.

— А съ которыхъ поръ, отвѣчалъ мальчикъ тѣмъ же тономъ, имѣтъ мой капитанъ честь, имѣтъ тебя матросомъ.

Первый испугъ мальчика, ободрилъ Негра въ его грубомъ обращеніи, но выказанная затѣмъ самоувѣренность мальчика понравилась черному и нѣсколько успокоила его.

— Я поступилъ третьяго дня на галютъ *Святой Іоаннъ*.

— А я вчера! отвѣчалъ юнга-самозванецъ.

— Ну вотъ, когда объяснились, такъ все хорошо и понятно.

— Если бы ты не былъ такъ грубъ, мы давно уже были бы на суднѣ, гдѣ тебя вѣрно ожидаетъ баня за твое замедленіе, а меня нѣсколько толчковъ, чтобы вылечить мои уши, и потому отваливай и гребь скорѣе.

Это соединеніе рѣшимости, хладнокровія и насмѣшливости, немного удивило матроса; но послѣднія слова мальчика, были такъ чистосердечно сказаны, что сомнѣній у него не осталось: онъ поспѣшно оттолкнулъ шлюпку и сталъ грести сильнѣе, чтобы вознаградить потерянное время.

Въ продолженіе нѣсколькихъ минутъ, Михаиломъ, казалось овладѣли сильное безпокойство, угрызенія совѣсти и сожалѣніе; онъ задумался и молчалъ, глядя на удаляющійся отъ него городъ. Крупная слеза выкатилась изъ глазъ, повисла на рѣсницѣ и покатила по щекѣ, на которой краска замѣнилась блѣдностію; но едва онъ успѣлъ показать эту слабость, стыдъ возвратилъ ему цвѣтъ жизни, онъ проглотилъ слезы, схватилъ весло и сталъ грести имъ такъ сильно и ловко, что возбудилъ въ Негрѣ и радость и удивленіе.

— Чортъ возьми! вскричалъ онъ, нашъ капитанъ можетъ

похвастать хорошимъ приобретениемъ, включивъ тебя въ спясокъ экипажа; умѣешь ли ты такъ-же хорошо лазить по вантамъ, какъ владѣть весломъ, товарищъ?

Мальчикъ притворился, будто не слышитъ, и продолжалъ грести.

— Если же ты еще и не болтунъ, продолжалъ Негръ, то, право, будешь юнгой какихъ мало; ты вѣрно не впервые идешь въ море и знакомъ съ линьками, не правдали?

Ребенокъ опустилъ глаза и отвѣчалъ только качаніемъ головы.

— Если ты сегодня вступаешь на поприще морской службы, мой молодчикъ, то можешь похвастать тѣмъ, что имѣешь большія способности къ нашему ремеслу; право, грѣхъ было бы оставить тебя на берегу, продолжалъ бормотать Негръ, прерывая свою рѣчь усиленной греблей противъ бокового теченія.

Они уже были на половинѣ разстоянія до гальота. При послѣднихъ словахъ своего спутника, ребенокъ вздрогнулъ, проворно измѣрилъ глазомъ далеко ли до пристани, чтобы удостовѣриться, что воротиться уже поздно, потомъ съ судорожнымъ движеніемъ вытащилъ свое весло, перескочилъ черезъ банки и бросился на шею Негра, говоря: не правда ли грѣхъ оставить меня на берегу? Не грѣхъ ли это будетъ? Ты очень добръ, я буду тебя всегда любить... ты возьмешь меня съ собою?

При этихъ словахъ, которыя объясняли все, Негръ опустилъ руки отъ удивленія и чуть-чуть не потерялъ весла. И такъ, мнимый юнга, былъ ни кто другой, какъ бѣглый одиннадцатилѣтній бродяга, который скрылся изъ родительскаго дома, чтобы идти въ море, котораго родные будутъ вездѣ искать и сочтутъ убитымъ, утонувшимъ или украденнымъ пиратами. Въ эти мысли вдругъ забродили въ головѣ бѣднаго Негра, но всего болѣе его трогало то, что одиннадцатилѣтній мальчишка, умѣлъ такъ искусно его обмануть. Удивленіе замѣнилось без-

покойствомъ, страхомъ и наконецъ бѣшенствомъ. Онъ схватилъ мальчика за воротъ и закричалъ:

— Ахъ ты негодяй! Ты надо мной смѣешься! Говори—кто ты, откуда, и чего хочешь? ... Да говори скорѣе, сущую правду, а не то я тебя—вотъ чѣмъ—и онъ схватилъ румпель и поднималъ его надъ головой мнимаго юнга. Тотъ нисколько не потерялся, и показалъ Негру, шляпку, которую несло бокомъ, и сигналы, поднятые на гальотѣ, чтобы торопить ихъ: яснѣе нельзя было показать Негру все затрудненіе его положенія.

Воротиться въ городъ, думалъ Негръ—гальотъ потеряетъ попутное теченіе и меня непремѣнно прогонять съ судна; идти дальше, значило сдѣлаться сообщникомъ побѣга, который могъ вести за собой весьма дурныя послѣдствія. Онъ, стоя, глядѣлъ то на мальчика, то на шляпку, которую продолжало сносить, то на безпрестанно повторяющіеся сигналы. Ему очень хотѣлось побить хорошенько виновника этого дѣла: но этимъ онъ могъ только проиграть болѣе времени.

— Ну чтожъ! сказалъ онъ наконецъ, поѣдемъ на гальотъ: капитанъ знаетъ что ему нужно дѣлать, а я умываю руки; меня накажутъ, это правда, но это все-же лучше, нежели быть прогнаннымъ съ судна.

Это премудрое рѣшеніе придало обоимъ бодрости: они взялись за весла и вскорѣ пристали къ борту гальота.

— Гдѣ это ты, чернушка, выкопалъ новаго пассажира?.. право не стоило такъ долго тебя дожидаться, г-нъ Канъ-Гуэ, кричали матросы, подавая фалрепа новоприбывшимъ. Канъ-Гуэ, ничего не отвѣчая, пропустилъ впередъ пассажира, и вслѣдъ за нимъ побѣжалъ прямо къ капитану; рассказалъ ему случившееся съ нимъ происшествіе, конечно скрывая все, что могло его сколько нибудь обвинить. Отъ капитана, по предсказанію хитраго мальчика, Негру досталась порядочная баня. Позвали Михаила, но тщетно искали его на палубѣ; какъ только онъ успѣлъ взо-

браться на судно, то бросился къ вантамъ и, какъ кошка, полезъ на верхъ, и скрылся на гротъ-марсѣ, при аплодисментахъ всей команды.

— Пошелъ долой, негодяй! закричалъ ему капитанъ.

— Я сойду тогда, когда вы потеряете изъ виду берегъ, отвѣчалъ тотъ, съ своей воздушной трибуны.

— Боцманъ, поди возьми этого мальчишка и высади его на сѣверномъ мысу, когда мы будемъ его огибать.

Едва только боцманъ поставилъ ногу на первую выблинку, чтобы взлезть на марсъ и схватить непокорнаго въ его засадѣ, какъ тотъ, догадавшись въ чемъ дѣло, полезъ выше и забрался на нокъ брамъ-реи. Всѣ матросы были восхищены смѣлостію этой новой выходки.

— Изъ него вышелъ бы славный юнга, сказалъ капитанъ улыбаясь.

Между тѣмъ боцманъ успѣлъ оглядѣть бѣглеца, пока онъ умѣщался въ своемъ новомъ убѣжищѣ.

— Клянусь С. Іоанномъ, я узналъ его.... это маленькій Михайлъ, сынъ стараго пивнаго торговца и ученикъ канатнаго мастера Петерса; я бы долженъ былъ съ перваго раза, и не глядя на него, догадаться кто это: онъ одинъ только способенъ на такую штуку. Его не хотятъ доброй волей опредѣлить въ морскую службу, такъ онъ рѣшился самъ себя включить въ нее. Кто успѣетъ теперь поймать его, тотъ можетъ похвастать своей ловкостью, и я тому уступаю свое мѣсто.

— Я поймаю его, сказалъ долговязый молодой матросъ, и тотчасъ добрался до середины брамъ-реи... Михайлъ, видя что его могутъ сей часъ поймать, обхватилъ руками нокъ реи, спустилъ, ноги и повиснувъ надъ водой, закричалъ:

— Если меня не оставятъ здѣсь, то я брошусь, и лучше утону въ морѣ, нежели буду жить на берегу.

Всѣ, стоявшіе на палубѣ, вздрогнули отъ страха и удивленія, при такой невѣроятной твердости и въ такія лѣта. Матросъ, сидѣвшій на брамъ-реѣ, посмотрѣлъ внизъ, не зная что ему дѣлать.

— Сойди долой, закричалъ ему боцманъ, поговоривъ тихо съ капитаномъ.

Въ это время гальотъ огибалъ мысъ, о которомъ сказано выше. Михайлъ смотрѣлъ сверху на палубу. Команда съ нетерпѣніемъ ожидала рѣшенія задачи.

— Обстенить паруса, и шлюпку на воду! скомандовалъ капитанъ.

Приказаніе исполнили, но еще не понимали что будетъ. Но когда капитанъ и боцманъ спустились въ каюту, и послѣдній вышелъ оттуда съ запиской, и отдалъ ее на шлюпку, для передачи береговой стражѣ на мысу, тогда все объяснилось, всѣ догадались что капитанъ рѣшился взять мальчика съ собой, предувѣдомивъ о томъ родителей. Всѣ свидѣтели этой сцены были въ восторгѣ, а въ особенности главный ея виновникъ.

Когда шлюпку опять подняли на мѣсто, и гальотъ удалился отъ берега на такое растояніе, что нельзя было ожидать что бы онъ вернулся, Михайлъ проворно спустился на палубу. Команда тотчасъ окружила его, и всѣ наперерывъ хотѣли видѣть его близко, какъ героя, достойнаго вниманія и удивленія.

Онъ мило и весело разсказалъ имъ, что ему скучно показалось вертѣть колеса стараго Петерса и разносить пиво съ своимъ отцемъ; что онъ напрасно умолялъ ихъ опредѣлить его на какое нибудь судно; и наконецъ рѣшился, во что бы то ни стало, сдѣлаться морякомъ. Въ это утро онъ убѣждалъ изъ мастерской стараго Петерса, котораго всѣ канаты и веревки не въ силахъ были бы удержать его, сѣлъ на первую попавшуюся ему шлюпку, чтобы идти просить на отправляющихся судахъ мѣста юнга; онъ рѣшился лучше умереть съ голоду на шлюпкѣ, нежели сидѣть въ скучной клѣткѣ, и съ презри-

тельными видомъ, указалъ на скрывавшіеся вдаль послѣдніе дома Флиссингена.

Разсказомъ своимъ онъ всѣхъ очаровалъ, и съ этихъ поръ сдѣлался любимцемъ всей команды. Бойманъ взялъ его къ себѣ, и съ того дня началась тѣсная дружба, между Михайломъ и Негромъ—невинной причиною его счастья.

Въ молодости своей. Негръ этотъ былъ купленъ на Гвинейскомъ берегу, однимъ Голландцемъ, и привезенъ имъ въ Флиссингенъ, гдѣ онъ и остался у него въ услуженіи. Невольникъ такъ умѣлъ заслужить любовь своего хозяина машинальною преданностію и услужливостію, къ которымъ способны одни только Негры, что достигъ наконецъ цѣли своихъ желаній и стараній: онъ получилъ свободу! Первую пользу, которую онъ себѣ извлекъ, было то, что, оставивъ своего Голландца, сталъ искать случая возвратиться на родину. Единственное средство было перебраться на корабль. Канъ-Гуэ, съ величайшимъ терпѣніемъ выучился всему тому, что нужно знать матросу, какъ уже прежде онъ выучился всему, что необходимо знать христіанину, чтобы креститься по желанію своего господина. Наконецъ онъ поступилъ на галютъ *Св. Іоанна*, который на пути своемъ долженъ былъ зайти на островъ Горею, къ берегамъ Сенегамбіи. Въ это утро, онъ только что исполнилъ порученіе капитана, когда нашелъ на своей шлюпкѣ мальчика, который такъ ловко умѣлъ поработить его африканскую недовѣрчивость. Теперь очень понятно, почему для Канъ-Гуэ были такъ дороги и расположеніе капитана и мѣсто матроса на галютѣ; и почему, послѣ признанія Михаила на шлюпкѣ, онъ рѣшился лучше быть сообщникомъ его побѣга, нежели подвергнуться неудовольствію капитана, отъ потери попутнаго теченія, и чрезъ то быть можетъ лишиться случая возвратиться на родину.

Участіе, возбужденное во всѣхъ сердцахъ смѣлымъ поведеніемъ мальчика, внушило общую признательность экипажа къ Канъ-Гуэ,

за его сообщество въ этомъ приключеніи; вмѣсто насмѣшекъ, которыхъ онъ ожидалъ, всѣ благодарили его, что доставилъ *Св. Іоанну*, такого удалаго юнгу, обещающаго быть вполне молодцомъ.

Въ Канъ-Гуэ возродилась дружба отъ самолюбія и удивленія, въ Михаилѣ же происходила она изъ источника болѣе благороднаго—изъ благодарности. Одинъ восхвалялъ себя за то, что по расчету называлъ своимъ дѣломъ; другой инстинктивно любилъ того, котораго почиталъ своимъ благодѣтелемъ; и оба согласились забыть сцену на шлюпкѣ, и видѣть въ ней только основаніе ихъ будущаго, обоюднаго счастья.

Во время всего перехода, на *Св. Іоаннѣ* было любопытное и трогательное зрѣлище:—взаимныя услуги этихъ двухъ лицъ. Усердіе юнги выучиться всему у матроса, и желаніе работать за него, гдѣ требовалась живость и легкость; съ другой стороны горячность, съ которою матросъ замѣнялъ юнгу, гдѣ требовалась опытность и сила взрослого человѣка.

Однажды, во время продолжительнаго штиля, *Св. Іоаннѣ* не трогался съ мѣста; матросы, ничѣмъ не занятые, предались на бакѣ обыкновеннымъ пустымъ забавамъ; морякъ, умѣющій такъ хорошо провести краткія пребыванія свои на берегу въ удовольствіяхъ и веселостяхъ, не знаетъ что дѣлать во время принужденнаго бездѣйствія, въ штиль. Весь экипажъ *Св. Іоанна* былъ въ такомъ положеніи. Одни, облокотившись на бортъ, посвистывали, чтобы накликать вѣтерокъ, или просто глазѣли на помертвѣвшую воду. Другіе, заложивъ въ карманы руки, или сложивъ ихъ за спиной, попарно ходили взадъ и впередъ, самымъ мѣрнымъ шагомъ и въ тактъ, на маломъ пространствѣ палубы, не говоря ни слова, и ходили для того только, чтобы ходить. Большинство лежало въ растяжку на палубѣ и спало, какъ стадо тюленей на солнцѣ. Старички набивали трубки, выкуривали ихъ, опять набивали и опять выкуривали.

Вокруг брашпиля собралась кучка, откуда раздавались громкий смѣхъ, восклицанія радости удивленія и невѣрія; тамъ присутствовалъ старый рулевой, который предсказывалъ всѣмъ суевѣрнымъ будущее. Одному онъ говорилъ, что выпьетъ болѣе рюмокъ джину и кружекъ пива, нежели наберетъ въ карманъ шилинговъ; но здѣсь прошедшее было явнымъ ручательствомъ за будущее, ибо у того, которому это предсказывали было на носу болѣе пророческихъ документовъ, чѣмъ звѣздъ на млечномъ пути. Другаго онъ увѣрялъ, что еще до окончанія года, онъ спустится безъ конца съ носа реи въ самый интриумъ, предсказаніе къ несчастію основанное на случайностяхъ матросской жизни.

Канъ-Гузъ, который изъ христіанства почерпнулъ одно только суевѣріе, слушалъ, разиня ротъ, важныя рѣчи стараго рулевого, слѣпо вѣрилъ всѣмъ его возгласамъ и воззваніямъ, и не далъ бы копѣйки за кожу того, которому предсказана была скорая смерть. Маленькій Михаилъ, который сидѣлъ у него на колѣняхъ, не раздѣлялъ его легковѣрія, и находилъ въ этихъ предсказаніяхъ только случай посмѣяться надъ тѣми, которыми не были обѣщаны радости въ будущемъ отъ стараго рулевого, сидѣвшаго на срединѣ брашпиля, между двухъ битенговъ, какъ Юпитеръ между урнами добра и зла.

— Теперь наша очередь, рулевой! закричалъ Канъ-Гузъ, избравъ минуту когда старикъ началъ раздавать милости: что будетъ съ нами—съ Михаиломъ и со мной?

— Да, да! вскричали все слушатели, услышавъ имя Михаила, что-то будетъ нашъ юнга молодецъ?

Вѣсть о томъ, что будутъ предсказывать Михаилу, въ минуту разнеслась съ бака на ютъ, и все пришли узнать судьбу своего любимца, даже подошелъ самъ капитанъ и обѣщалъ въ-шпуну, щедро полить виномъ его предсказаніе, если оно будетъ хорошее. Это было все равно, что приказаніе нашему пророку: онъ готовъ былъ обѣщать за бутылку вина все скипетры. Со-

ставили кругъ, посрединѣ поставили удивленнаго юнгу, и старый морской волкъ собрался съ духомъ, соразмѣряя свои предсказанія съ числомъ слушателей и обѣщанной наградой.

— Я начну съ тебя, сказалъ онъ Канъ-Гуэ, смотря ему прямо въ глаза. Мнѣ вовсе не нужно читать на рукѣ твоей, что ты не такъ простъ, какъ всѣ думаютъ, и что ты скрываешь подъ своей черной кожей мысли еще мрачнѣе, я могъ бы тебѣ также сказать, съ глазу на глазъ, почему ты окрестился въ Флиссингенѣ, и почему ты направилъ курсъ на свою родину.... но, чтобы тебя долго не мучить, я скажу тебѣ коротко: послѣ длинной лавировки, ты достигнешь берега, и черезъ двадцать лѣтъ, вмѣсто того чтобы плясать по чужой дудкѣ, ты заставишь земляковъ своихъ плясать по своей, т. е. ты найдешь шапку незасмоленную....Ну, да впрочемъ довольно.

Темному обѣщанію царства и короны никто не повѣрилъ, даже и самъ Канъ-Гуэ, несмотря на то, что вѣрилъ прежнимъ предсказаніямъ старика; а предположивъ что онъ смѣется надъ нимъ, успѣвши обратитъ вниманіе всѣхъ на Михаила.

— Что же будетъ съ Михаиломъ? закричали всѣ.

Старый рулевой подвинулъ къ себѣ мальчика, который закусилъ губы, чтобы не засмѣяться; старикъ осмотрѣлъ у него обѣ руки, потомъ лобъ, велѣлъ ему высунуть языкъ — что шалунъ и исполнилъ съ видомъ болѣе насмѣшливымъ, нежели покорнымъ — потомъ взялъ свайку за середину, бросилъ ее на воздухъ, она перевернулась и воткнулась въ пазъ.... Это хороший знакъ! Послѣ этого онъ спросилъ откуда вѣтеръ.

— Никакого нѣтъ, отвѣчала команда, качая головой, даже нѣтъ на столько, чтобы пошевелить перышко.

Рулевой помочилъ во рту указательный палецъ, поднялъ его и поворачивалъ, пока не почувствовалъ холодъ.

— Зюйдъ-зюйдъ-вѣсть! сказалъ онъ; хорошо! Дайте же мнѣ

теперь какую нибудь монету?—Ему бросили ихъ десять. Онъ выбралъ самую цѣнную и бросилъ три раза вверхъ, и три раза она упала на ту же сторону; потомъ онъ покатилъ ее ребромъ: она все падала на лѣвую сторону. Старикъ сдѣлалъ знакъ неудовольствія.

— Чья монета? спросилъ онъ.

— Моя, отвѣчалъ долговязый матросъ, о которомъ говорили выше, раскрывая отъ удивленія глаза.

— Ну, сказалъ рулевой, она будетъ для тебя пагубна, и если ты оставишь ее у себя, то умрешь передъ концемъ года... и изъ состраданія онъ положилъ ее къ себѣ въ карманъ, съ видомъ геройскаго самопожертвованія.

— Но, дѣдушка, возразилъ недовольный матросъ, ты также умрешь, если....

— Глупая трюмная крыса! сказалъ рулевой съ важною и презрительною улыбкой.

Матросъ одурѣлъ, когда его еще выбрали. Юнга захохоталъ ему подъ носъ, а прочіа бросились подбирать монеты, пока онѣ не сдѣлались еще пагубными.

Тогда вѣшунъ, важно поправивъ шерстяной красный шарфъ, и положивъ твердо свою правую руку на плечо Михаила, произнесъ слѣдующее:

— Этотъ ребенокъ, будетъ однимъ изъ величайшихъ людей Голландіи и первымъ адмираломъ своего вѣка.

При этихъ словахъ Канъ-Гузъ, съ гордостію бросился обнимать своего друга, и всѣ закричали: браво! браво!

— Старый рулевой вѣрно пить хочетъ, съ хитростію сказалъ будущій герой. Матросы поймали его на словѣ и поднесли прорицателю добрую кружку вина. Онъ выпилъ ее залпомъ и, держа въ рукахъ, продолжалъ ораторствовать:

— Да, этотъ ребенокъ удивитъ свѣтъ своими дѣлами: онъ будетъ мстителемъ за Голландію и ужасомъ на моряхъ.

Вторая кружка вина была новой наградой, за новое общаніе, и рулевой, почерпнувъ изъ нея новыя свѣденія о будущемъ, продолжалъ:

— Этотъ ребенокъ, сынъ бѣдлага разнощика пива, скоро будетъ командовать кораблемъ—мало этого, я вижу его въ головѣ голландскаго флота, который онъ ведетъ отъ побѣды къ побѣдѣ.

Это стоило ему и третьей кружки, послѣ которой онъ сталъ продолжать съ возрастающимъ энтузіазмомъ:

— Этого ребенка будутъ принимать съ почестями при Дворахъ Королей; онъ будетъ Генералъ-Адмиралъ голландскаго флота.

Прокричавъ это послѣднее предсказаніе, вѣшунъ съ сверкающими глазами, выпилъ четвертый приемъ гадательнаго одушевленія. Весь экипажъ, вмѣстѣ съ нимъ, въ восторгѣ выпилъ за славу будущаго героя и съ триумфомъ поднялъ его на рукахъ, восклицая:

— Да здравствуетъ адмиралъ Михаилъ! Да здравствуетъ нидерландскій герой!

Спустя сорокъ три года послѣ того, что здѣсь рассказано, нидерландскій флотъ крейсеровалъ, передъ островомъ Горей, которымъ незадолго овладѣлъ одинъ англійскій капитанъ, со всѣми голландскими судами находившимися въ гавани.

Адмиралу, командовавшему флотомъ не много стоило труда побѣдить Англичанъ, прогнать ихъ съ острова, и принудить возвратить всѣ отнятыя суда.

Нѣсколько дней послѣ сраженія, шлюпка, посланная съ эскадры за водой на берегъ, встрѣтила пирогу, съ шестью туземными гребцами; въ кормѣ ея сидѣлъ старый Негръ, которому воздавали всѣ почести, обычныя у тамошнихъ народовъ.

Обѣ шлюпки подошли близко одна къ другой. Старый Негръ,

обращаясь къ матросамъ, посланнымъ со флота, сказалъ на самомъ чистомъ голландскомъ языкѣ, что онъ Вице-Король острова Горен. Услыша это, гребцы подняли вверхъ весла.... Негры отвѣчали, той же вѣжливостію.

— Скажите мнѣ, продолжалъ Вице-Король, какъ зовутъ начальника флота, который такъ скоро избавилъ насъ отъ присутствія Англичанъ?

Ему назвали адмирала, но едва онъ услышалъ имя его, какъ вздрогнулъ и просилъ повторить еще разъ, и получивъ тотъ же отвѣтъ, вскричалъ: возможно ли?

— Это истинная правда!—отвѣчали Голландцы.

— Сдѣлайте одолженіе, свезите меня къ вашему адмиралу, съ живостію сказалъ Вице-Король.

Черезъ четверть часа доложили, Адмиралу что Вице-Король острова Горен желаетъ его видѣть. Но едва эти два важныя лица успѣли разсмотрѣть другъ друга, какъ бросились обниматься.

— Михаилъ Рюйтеръ!...

— Канъ-Гуэ!....

И въ самомъ дѣлѣ, сынъ стараго флиссингенскаго торговца пивомъ, сдѣлался первымъ адмираломъ, а Негръ, который привезъ его на гальотъ *Св. Іоанна*, былъ возведенъ своими соотечественниками въ достоинство Вице-Короля. Оба они оправдали предсказанія стараго рулевого.

В. III.

БИБЛИОГРАФІЯ.

Гидрографическое описаніе сѣвернаго берега Россіи, составленное Капитанъ-Лейтенантомъ М. Рейнеке. Часть 1-я БѢЛОЕ МОРЕ. С.П.Б. въ Морской типографіи, 1850 г.; въ 4-ю долю листа; страницъ LXVI и 512. *Часть 2-я. ЛАПЛАНДСКІЙ БЕРЕГЪ.* С.П.Б. въ Морс. тип., 1843 г; тотъ же форматъ 362 страницы.

Капитанъ-Лейтенантъ, М. Ф. Рейнеке (нынѣ генерал-майоръ) начальствовалъ, съ 1827 по 1832 годъ включительно, экспедицію, снаряженною для повѣрки и пополненія прежнихъ картъ Бѣлаго моря. Въ первый годъ дѣйствія этой экспедиціи предписано ей было, отъ Адмиралтейскаго Департамента, сдѣлать промѣръ и опредѣлить мели *Сѣверныхъ кошекъ*, между параллелями рѣки Поной и мыса Орлова, и повѣрить длину мыса Канина. Затѣмъ, по мѣрѣ хода работъ, оказывались необходимы въ увеличеніи предметовъ для изслѣдованій, и оттого кругъ дѣйствій экспедиціи постепенно распространялся, но все-же не имѣла она, ни назначенія, ни средствъ для общей описи моря. Поэтому, какъ говоритъ авторъ: «нельзя и требовать отъ насъ всѣхъ подробностей въ частныхъ, хотя бы и прямо къ гидрографіи относящихся, описаніяхъ берега; мы могли исполнить это только въ тѣхъ мѣстахъ, которыя осмотрѣны судами нашими, объ остальныхъ заимствовали свѣденія изъ прежнихъ описаній и изъ показаній обывателей» (стр. XXXVI). Суда экспедиціи этой были: бригъ *Лапоминка* въ 200 тоновъ, длиною 80 ф., углубленіе до 12 ф., и двѣ шкуны по 45 тоновъ, длиною 49 ф., въ грузу до 6¹/₂ ф.

Подробный отчетъ о занятіяхъ этой экспедиціи напечатанъ во 2-й и 5-й частяхъ записокъ Гидрографическаго Депо, въ 1836 и 1837 годахъ.

Плодъ многолѣтнихъ трудовъ капитана Рейнеке съ его помощниками—есть *Атласъ Бѣлаго моря*, изданный отъ Гидрографическаго Депо Главнаго Морскаго Штаба Е. И. В., въ 1833 и 1834 годахъ. Онъ заключаетъ въ себѣ общую меркаторскую карту Бѣлаго моря (въ масштабѣ 22' долготы на дюймъ), на двухъ листахъ: *Восточная половина* этого моря—до меридіана Унской Губы, и *Западная*—отъ сего меридіана до вершины Кандакского залива. Затѣмъ слѣдуютъ частныя меркаторскія карты (въ масштабѣ 7 $\frac{1}{2}$ ' долготы на дюймъ), числомъ девять, и послѣдняя плоская карта устьевъ Сѣверной Двины, въ масштабѣ 2 версты въ дюймъ; на ней глубины означены въ футахъ, въ ординарную (среднюю) воду по футштоку Соломбальскаго адмиралтейства; а на прочихъ картахъ въ саженьяхъ 6-ти футовой мѣры, въ малую воду. Кроме того, осталась еще не гравированная карта отъ мыса Канина до мыса Конушина. Къ атласу приложены рисунки видовъ береговъ, которые находятся и при лоціи. По этому атласу плаваютъ суда наши съ 1834 года, а до того времени употреблялся атласъ генералъ-лейтенанта Голенищева-Кутузова (руководившаго, за очно, описью Бѣлаго моря съ 1797 по 1802 г.).

Итакъ атласъ Бѣлаго моря капитана Рейнеке въ употребленіи уже 17 лѣтъ, а лоція къ нему является только теперь. Исторію выхода этой книги рассказываетъ самъ авторъ въ слѣдующихъ словахъ:

«Это описаніе сѣвернаго берега Россіи, въ двухъ частяхъ, составлено мною въ 1833 году, но по обстоятельствамъ, не отъ меня зависящимъ, изданіе замедлилось. Въ 1842 году пополнилъ я рукопись вновь полученными свѣдѣніями, и въ концѣ того-же года приступили къ печатанію обѣихъ частей: вторая

часть, «описание Лапландскаго берега,» какъ меньшая по объему, окончена въ 1843 году; а первая, содержащая описание Бѣлаго моря, сгорѣла въ типографіи въ 1845 году. Вторичное печатаніе этой части начато въ 1846 году. Въ это время получены еще нѣкоторыя свѣденія о переиѣнахъ въ гидрографіи Бѣлаго моря; свѣденія эти, по 1845 годъ, внесены въ свои мѣста, а полученные послѣ, помѣщены въ 11-мъ приложеніи, при концѣ этой книги. При всемъ стараніи соблюсти систему и ясность въ изложеніи, не могъ я, по растанутости времени печатанія, избѣгнуть повтореній, когда случалось вставлять новыя свѣденія.»

О планѣ своего сочиненія и матеріалахъ для него, авторъ (на страницѣ LIII) говоритъ такъ:

«При составленіи «описанія Сѣвернаго берега Россіи», имѣлъ я въ виду, что одна *Лоція*, т. е. наставленіе для входовъ къ якорнымъ мѣстамъ, хотя и удовлетворяетъ необходимымъ потребностямъ мореплавателя, но недостаточна для ознакомленія съ прочими свойствами описываемаго края. По этому рѣшился помѣстить тутъ всѣ замѣчанія, которыя казались мнѣ, для такой цѣли, не бесполезными. Большая часть гидрографическихъ и статистическихъ замѣтокъ собрана мною и моими помощниками, на мѣстѣ занятій нашихъ, по личнымъ наблюденіямъ или достовѣрнымъ разсказамъ туземцевъ. Гидрографическія показанія, о мѣстахъ нами осмотрѣнныхъ, взяты изъ журналовъ прежнихъ описей, и изъ рукописныхъ лоцій Поморскихъ мореходовъ. Свѣденія историческія выписаны—частію изъ дѣлъ присутственныхъ мѣстъ въ городахъ, гдѣ намъ случалось быть, и пополнены изъ прежнихъ, извѣстныхъ описаній Архангелогородскаго края; какъ то: *Лепехина*, путешествіе по Россіи, 1768—71; *Крестинина*, Кратк. Истор. о городѣ Арханг. 1792, и Истор. начат. о Двинскомъ народѣ, 1784; Архангелогородскій Лѣтописецъ, 1781; *Фомина*, описаніе Бѣлаго моря, 1793;

Молчанова, описаніе Архангельской губерніи, 1813; *Архимандрита Макарія*, описаніе Соловецкаго монастыря, 1824; *Берга*, Хронологическая Исторія путешествій въ Сѣверныя полярныя страны, 1821—23; и, большею частію, изъ Четырехкратнаго путешествія Капитана *Литке* въ Сѣверный Ледовитый океанъ, 1828 года.

Такимъ образомъ, книга эта получила объемъ болѣе обширный, чѣмъ собственно *Лоція*, и, кажется, можетъ назваться—*Гидрографическимъ описаніемъ*. Принятый въ ней способъ изложенія есть слѣдующій:

1.) Въ введеніи—обзоръ прежнихъ морскихъ съемокъ и картъ, описываемыхъ нами береговъ, и отчетъ—о изслѣдованіяхъ нами сдѣланныхъ, и о картахъ изъ этого составленныхъ.

2.) Въ общемъ обзорѣ—главныя и отличительныя черты, относительно Гидрографіи, Статистики и физическихъ свойствъ того края. Въ приложеніяхъ къ этому обзору—таблицы съ гидрографическими подробностями и указанія, служація «ключемъ» къ частнымъ описаніямъ якорныхъ мѣстъ.

3.) Въ частныхъ описаніяхъ, раздѣленныхъ на главы по номерамъ картъ нашего атласа,—собственно *Лоція*, съ подробнымъ, по возможности, описаніемъ береговъ, мелей, теченій и якорныхъ мѣстъ той части моря, которую та карта изображаетъ. Въ приложеніяхъ помѣщены Статистическія свѣденія о примѣчательныхъ мѣстахъ.

Для объясненія нѣкоторыхъ словъ, употребляемыхъ Архангелогородскими мореходами, и частію принятыхъ мною въ этомъ описаніи, приложенъ здѣсь краткій словарь.

Въ этомъ объемѣ составлено, въ 1833 году, описаніе осмотра сѣвернаго берега Россіи, отъ границъ Норвегіи до мыса Канина. Оно раздѣлено на двѣ части: 1-я содержитъ описаніе Бѣлаго моря; 2-я—Лопарскаго, или, какъ мы уже привыкли называть, Лапландскаго берега. Недостаетъ

еще описанія Самоѣдскаго и Сибирскаго береговъ, и Новой Земли; что должно бы составить третью книгу, подобную этимъ двумъ. Источники для нее имѣемъ: въ путешествіи капитана Литке къ Новой Землѣ; въ журналахъ гг. Иванова и Березныхъ, описывавшихъ Самоѣдскій берегъ до Обдорска; Пахтусова, Циволки и Моисѣева, изслѣдовавшихъ Новую Землю; Врангеля и Анжу, о Сѣверо-восточной Сибири. На пространствѣ отъ Обдорска до Лены, за неимѣніемъ новыхъ описей, должно прибѣгнуть къ журналамъ экспедицій 1739—41 годовъ.»

Таковъ планъ этого обширнаго и полезнаго сочиненія, котораго двѣ части передъ нами. Съ первою изъ нихъ о *Бѣломъ морѣ*, мы уже довольно познакомили нашихъ читателей, но теперь должны сказать, что все обѣщанное авторомъ, выполнено въ ней отчетливо, добросовѣстно и по возможности полно. А вѣрно ли?—то рѣшить время и мореплаватели; по крайней мѣрѣ доселѣ, въ первые 17 лѣтъ употребленія разсматриваемаго атласа, о недостаткахъ его не слышно; тоже будетъ вѣроятно и съ лощію. Правду говоритъ современникъ нашъ, славный англійской гидрографъ, контръ-адмиралъ Бофортъ, что *нѣтъ другаго средства повѣрить морскую карту, какъ сдѣлать новую съемку и сравнить ее съ прежнею*.^{*} А часто ли предпринимаются большія гидрографическія работы? Весьма рѣдко, потому что онѣ многоцѣнны и трудны; рѣдко и потому еще, что требуютъ руководителей столько же добросовѣстныхъ, сколько и свѣдущихъ, искусныхъ, дѣятельныхъ и трудолюбивыхъ.—Главное достоинство гидрографическихъ картъ, конечно есть *точность, вѣрность*, съ которою представляютъ онѣ части морей. Но вѣдь дно морское никогда нельзя изслѣдовать такъ подробно, какъ поверхность земли. Если въ промѣрѣ, на

* См. Морс. Сб. Т. IV, стр. 413.

примѣръ, лоть касается грунта черезъ каждыя пять сажень въ квадратѣ, то мы почитаемъ промѣръ этотъ *подробнѣйшимъ*; а если притомъ вѣрно опредѣлены мѣста измѣренныхъ глубинъ—то и *точнѣйшимъ*. Но эти выраженія весьма относительны. И кто можетъ поручиться, при всей добросовѣстности производства такого промѣра, что между двумя смѣжными, точно измѣренными и вѣрно опредѣленными глубинами, — нѣтъ остроконечнаго камня? Примѣры этого не рѣдки, какъ и у насъ въ Финляндскихъ шкерахъ. Намъ случилось быть на фрегатѣ, который входя на довольно извѣстный рейдъ *Гамля-Карлеби* (въ Ботническомъ заливѣ), съ лоцманомъ, такъ сильно коснулся камня, что стоявшіе на палубѣ едва удержались на ногахъ; фрегатъ покачнулся не много на бокъ и рангоутъ, особенно верхній, примѣтно пошатнулся; а ходъ фрегата изъ семи узловъ сдѣлался два. Три дня потомъ, съ трехъ шлюпокъ, искали мы этого камня, вмѣстѣ съ лоцманомъ, который при ударѣ замѣтилъ еще какой-то створъ; и наконецъ уже на третій день со счастливой шлюпки напали лотомъ на вершину остроконечнаго пика, который былъ подъ водою на 18 футь, а кругомъ глубина 5 и 6 сажень. Фрегатъ сидѣлъ кормою 18 ф. 3 д. При всей точности промѣра, такой камень, легко могъ быть пропущенъ. Слѣдовательно вѣрность или точность морскихъ картъ—*относительна*, и потому въ гидрографическихъ описаніяхъ чрезвычайно важно и даже необходимо показывать средства, какія имѣлись для работъ, и способы, которыми руководствовались при составленіи картъ, дабы по этому оцѣнить степень ихъ точности, а съ тѣмъ вмѣстѣ и степень довѣренности къ нимъ. Искусный и заботливый мореплаватель, взявъ новую карту, особливо незнакомаго ему мѣста, прежде всего постарается узнать какъ она составлена, чтобы по этому заключить, сколько ей довѣрять. И такъ отчетность въ гидрографическихъ работахъ такъ же важна, какъ и самыя работы. Атласъ безъ текста чуть-чуть

не то же, что тѣло безъ души; а при хорошемъ атласѣ, добросовѣстный отчетъ есть все, чего можно требовать отъ гидрографа, и все, за что должны благодарить его мореплаватели.

Говоря о столь важномъ предметѣ обширнаго морскаго искусства какъ гидрографія, увлеченіе весьма натурально, и потому отступление извинительно; и такъ опять къ дѣлу, т. е. къ разсматриваемой книгѣ. Отъ поздняго выхода ея въ свѣтъ, мы, можно сказать, только выиграли, оттого что книга усовершенствовалась, представляя теперь сводъ разнообразныхъ свѣденій обо всемъ Бѣломорскомъ краѣ до настоящаго времени. Въ *приложеніяхъ* къ лоціи, послѣ предметовъ гидрографическихъ, находятся описанія городовъ: Мезени 1830 года, Онеги 1829 г., посада Сумы и гор. Кеми 1830 г. и наконецъ, очень полное и весьма интересное описаніе Архангельска, съ его окрестностями, 1832 года (занимаетъ 63 страницы). О дополнительныхъ источникахъ къ составленію этихъ приложеній и вообще описываемаго края, авторъ говоритъ слѣдующее:

«Во время печатанія этого описанія, вышло нѣсколько книгъ и журнальныхъ статей, объ Архангельской Губерніи. Нѣкоторые воспользовался я въ 1843 году, при пополненіи приложеній къ частнымъ описаніямъ примѣчательныхъ мѣстъ; именно: *Лѣсной словарь*, изданный Департаментомъ Корабельныхъ дѣловъ, 1843—45 годовъ; *Гидрографія Россіи*, *Штукенберга*, 1843 г. на Нѣмецкомъ языкѣ, и *Описаніе Архангельской Губерніи*, *Пушкарева*, 1845 года. Желая ближе ознакомиться съ статистическими, этнографическими и геогностическими подробностями того края, найдутъ много любопытнаго въ слѣдующихъ книгахъ и статьяхъ: *Исламина*, о Самоѣдахъ, 1847 года; *Верещагина*, Описаніе Архангельской губерніи, 1849 года; *Богуслава*, статьи о Бѣломорскихъ промыслахъ и торговлѣ, въ *Трудахъ Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества*, 1846 и 1847 го-

довъ; *Бетлима*, Геологическія изслѣдованія по берегамъ Бѣлаго моря, въ *Bulletin scientifique publié par l'Académie Imp. des Sciences de St. Pétersb.* T. VII, № 13; *Широкшина*, Геогностическій обзоръ берега Бѣлаго моря, отъ Кемь до Кандалакши, въ *Горномъ Журналѣ* 1835 года, № 3; въ «Сынѣ Отечества» 1830 года, есть статья о Колѣ и Лопарской землѣ; и въ Архангельскихъ губернскихъ вѣдомостяхъ разныя статьи, относящіяся къ Статистикѣ и Гидрографіи того края.»

Въ послѣднемъ приложеніи помѣщены: *перемены, пополненія и поправки послѣ 1845 года*, которыя, по словамъ автора (стр. 499), родились такимъ образомъ:

«Послѣ 1833 года, когда составлено было это описаніе Бѣлаго моря, получалъ я, отъ разныхъ лицъ, нѣкоторыя свѣденія о предметахъ мною недосмотрѣнныхъ, и о перемѣнахъ, послѣдовавшихъ послѣ нашей экспедиціи, какъ собственно по Гидрографіи, такъ и по Статистикѣ того края. Свѣденія, полученные до 1845 года, внесены въ свои мѣста при *вторичномъ* печатаніи этой книги; а дошедшія до меня послѣ,—прилагаются здѣсь, для исправленія тѣхъ мѣстъ, къ которымъ онѣ относятся.» Исправленія эти необходимы; довольно указать на одно мѣсто, чтобъ убѣдиться въ важности ихъ; именно на то, что въ 1847 году открытъ съ моря фарватеръ въ рѣку Сѣверную Двину чрезъ *Новый Баръ* (стр. 511). Не сдѣлавъ этого исправленія въ лоціи, и обратясь къ ней за справкою о входѣ въ упомянутую рѣку, узнаемъ фарватеръ уже оставленный, вмѣсто того, по которому теперь ходятъ. И такъ, повторяемъ, что вышеприведенныя исправленія необходимы, также какъ и исправленія *опечатокъ*, которыя въ сочиненіяхъ фактическихъ—вообще важны, а въ лоціяхъ, будучи пренебрежены, могутъ вовлечь въ бѣду.

Теперь читатель конечно и самъ согласится съ нами, чт

книга эта отъ поздняго выхода ея въ свѣтъ только выиграла. Къ ней приложена прекрасная карточка для общаго обзора Бѣлаго моря и Лопарскаго берега. Карта эта (меркаторская) изображаетъ Сѣверный берегъ Россіи, отъ крѣп. Вардѣгуза до Чесской губы включительно, т. е. отъ $29\frac{1}{2}^{\circ}$ до 48° восточной долготы отъ Гринича, и между параллелями $62\frac{1}{2}^{\circ}$ и $70\frac{1}{2}^{\circ}$ сѣверной широты; на ней отчетисто изображены и главныя внутреннія воды, окрестъ Бѣлаго моря лежація.

Обратимся теперь ко второй части сочиненія, которая, какъ выше видѣли, вышла въ свѣтъ прежде первой. Она заключаетъ въ себѣ *Гидрографическое описаніе Лапландскаго берега*, т. е. Сѣвернаго берега Русской Лапландіи, отъ Бѣлаго моря къ западу до границъ Норвегіи; собственно—отъ Св. Носа до мыса Вересь, лежащаго на меридіанѣ мѣстечка Вадсѣ (долг. $29^{\circ} 40'$ къ востоку отъ Гринича), откуда граница наша перенесена, въ 1826 году, на 25 миль восточнѣе, къ рѣкѣ Ворьемѣ. Большую часть этого берега промышленники называютъ *Мурманскимъ*, вѣроятно испорченно отъ имени первыхъ тутъ мореплавателей *Нормановъ*. Но собственно историческая и вмѣстѣ гидрографическая извѣстность этого берега и Бѣлаго моря, начинается съ 1553 года, послѣ плаванія Англичанъ Виллоуби и Ченселера. Новѣйшій же атласъ упоминаемаго берега, изданный съ 1838 по 1849 г., составленъ главнѣйше по наблюденіямъ и описаніямъ капитановъ *О. П. Литке* 1822 и 1823 гг. и *М. Ф. Рейнеке* 1826 и 1832 г.г.; послѣдній изъ нихъ составилъ къ этому атласу разсматриваемую теперь лоцію. Планъ и образъ изложенія описанныхъ въ ней предметовъ, приняты тѣ же самыя, какъ и въ лоцію Бѣлаго моря. Въ нихъ обѣихъ приняты мили итальянскія, по 870 сажень; сажени для мѣры разстояній и высотъ берега или строеній — по семи футъ, а для глубинъ—по 6-ти футъ. Румбы вездѣ правыя, чтобы избѣгнуть спутки отъ девиаціи компасовъ, которую каж-

дый мореплаватель долженъ опредѣлить самъ и исправлять ея склоненіе, показанное на картахъ для компасовъ *сѣрныхъ*. Мѣстами упоминаются однако и компасные румбы, поставленные въ скобкахъ, если это особенно не оговорено. Счисленіе времени гражданское, стараго стиля; термометръ Реомюра; барометръ въ англійскихъ дюймахъ. Свѣденія эти показаны въ статьѣ: *Объясненіе знаковъ и выраженій, примытыхъ на картахъ и въ Лоціи*. Указываетъ на нее, какъ на первый ключъ для руководства разсматриваемыми картами и лоціями, и потому—то всегда лучше помѣщать эту статью въ самомъ началѣ лоціи, какъ это и сдѣлано во 2-й части, а въ первой помѣщена она на страницѣ LXV.

Главное содержаніе лоціи Лапландскаго берега состоитъ изъ общаго обзора этого берега, въ отношеніяхъ гидрографическомъ и статистическомъ, и изъ частныхъ описаній береговъ и якорныхъ мѣстъ. Первое служитъ текстомъ къ генеральной картѣ этого берега, соединеннаго на ней и съ Норвежскимъ; она сдѣ-

лана въ масштабѣ $\frac{1}{1500000}$, т. е. въ дюймѣ одинъ градусъ

долготы. Частныя описанія принадлежать къ слѣдующимъ четыремъ картамъ (въ масштабѣ 8 дюймовъ на градусъ долготы), начиная отъ Бѣлаго моря къ западу: 1) отъ Св. Носа до Сѣми Острововъ; 2) отъ нихъ до ос. Кильдина; 3) отъ него до Варангскаго залива, и 4) карта этого залива. Къ сей послѣдней картѣ относится особое примѣчаніе, напечатанное (уже въ 1849 г.) въ концѣ статьи *Изъясненіе знаковъ*, что на самой первой страницѣ 2-й части. Послѣ частныхъ описаній, помѣщено объясненіе нѣкоторыхъ словъ, употребляемыхъ промышленниками на Лапландскомъ берегу; потомъ таблица главныхъ выводовъ изъ наблюденій при описи этого берега съ 1822 по 1840 г. включительно, и наконецъ, приложены виды береговъ. Всего, на протяженіи отъ Св. Носа до Вердагуза, описано 86 якорныхъ

мѣсть. Читая эти описанія, убѣждаешься, что книга эта можетъ читаться съ любопытствомъ, тогда какъ *голая лоція* читателей имѣть не можетъ: къ ней прибѣгаютъ только за справками. И потому опасенія автора на счетъ полноты его сочиненія намъ кажутся напрасными. Онъ между прочимъ пишетъ: «Быть можетъ, мореплаватели найдутъ принятый мною способъ изложенія неудобнымъ для практическаго употребленія книги, а введеніе и приложенія — даже лишними, не нужными. Это былъ первый опытъ соединить описанія гидрографическихъ подробностей со свѣденіями о прочихъ свойствахъ описываемаго края. Если книга эта удостоится внимательной критики — постараюсь воспользоваться указаніемъ на недостатки.» Въ ожиданіи такой критики для пользы дѣла, мы должны сказать теперь, что сочиненіе это вполнѣ соотвѣтствуетъ своему названію: *Гидрографическое описаніе сѣвернаго берега Россіи*. Оно долго, долго будетъ служить обильнымъ источникомъ познаній для всего Бѣломорья—какъ *Горсбургъ* служить теперь для Индійскаго океана; *Крузенштернъ*, для Тихаго океана; *Литке*, для Новой Земли и Берингова моря, и немногія другія, столь же капитальныя морскія мѣстоописанія, къ которымъ прибѣгаютъ и путешественники, и авторы, и журналисты, какъ только дѣло коснется сказанныхъ мѣсть. Подобно упомянутымъ мореплавателямъ и М. Ф. Рейнеке отмежевалъ себѣ участокъ водъ земнаго шара, и тѣмъ поставилъ имя свое въ ряду извѣстныхъ Гидрографовъ нашего времени.

С. К.

С М Ъ С Ъ

О постепенномъ развитіи и современномъ состояніи морскаго права. Торговое и въ особенности морское право, по существу своему, постоянно стремилось повсюду къ однообразному развитію. Между тѣмъ какъ другія отрасли законодательства сообразуются съ мѣстными и народными особенностями, условливаются историческими отношеніями, морское право возникло изъ практическихъ потребностей общихъ интересовъ и взаимныхъ между народами сношеній, при коихъ должны были сами собою установиться, сколь возможно, одинакіе юридическіе обычаи.

Много ошибочныхъ мнѣній и странныхъ предразсудковъ существовали до сихъ поръ во взглядѣ на исторію морскаго права и въ особенности на вопросы касательно времени его появленія, его источниковъ, связи его съ другими отраслями права и достоинства извѣстѣйшихъ кодексовъ морскаго права Среднихъ Вѣковъ. Тщательнымъ и остроумнымъ изслѣдованіямъ французскаго ученаго Пардесю наука обязана основательнымъ, критическимъ, объясненіемъ этого предмета, столь же интереснаго для исторіи торговли, какъ и для науки права. Пардесю, при пособіи со стороны правительства, издалъ, въ теченіе 18 лѣтъ, весьма обширное сочиненіе подъ заглавіемъ: *Collection des lois maritimes, antérieures au XVII siècle* T. 1—6 Paris, 1826—1845, in 4°,—трудъ, которому источникомъ служили многіе архивы и библіотеки морскихъ торговыхъ городовъ, и который самъ, въ свою очередь, послужилъ источникомъ и руководствомъ для другихъ сочиненій о морскомъ правѣ *.

* Съ помощію книги Пардесю составлено сочиненіе о морскомъ правѣ, подъ заглавіемъ: *An historical view of the law of maritime commerce.* By S. Reddie Edinb. and London. 1841.

Юридическія морскія отношенія древнихъ государствъ очень мало извѣстны. До насъ не дошелъ Родосскій морской уставъ въ первоначальномъ и полномъ его составѣ. Собраніе законовъ, теперь еще существующее подъ этимъ названіемъ, есть ни что иное какъ позднѣйшій сборникъ, составленный во время Византійскихъ Императоровъ. Но важнѣйшая часть Родосскаго морскаго права вошла въ Римскіе кодексы, чрезъ которые и переданы послѣдующимъ вѣкамъ Родосскіе законы о большой аваріи, какъ образецъ морскаго торговаго законодательства.

Послѣ паденія Римской Имперіи и по прошествіи первыхъ вѣковъ варварства, господствовавшего въ Европѣ, морская торговля достигла значительнаго развитія во многихъ городахъ при Средиземномъ морѣ, и здѣсь-то впервые возникла потребность въ особыхъ морскихъ торговыхъ законахъ, которые имѣли бы обязательную силу для гражданъ города, какъ въ отчизнѣ, такъ и въ иностранныхъ портахъ. Съ повсемѣстнымъ введеніемъ Римскаго права, Родосскіе законы о большой аваріи были признаны повсюду. Къ этимъ законамъ, по мѣрѣ возникавшихъ практическихъ потребностей, мало по малу присоединились частныя, болѣе или менѣе полныя постановленія во всѣхъ важнѣйшихъ приморскихъ городахъ, какъ напр. въ Венеціи, Пизѣ, Генуѣ, Марсели, Барселонѣ и др. *.

По причинамъ, о коихъ выше упомянуто, сіи законы, въ главныхъ основаніяхъ своихъ, согласовались между собою; это было естественнымъ слѣдствіемъ установившагося обычая передавать ихъ изъ одного мѣста въ другое, большею частью безъ

* Особеннаго упоминанія заслуживаютъ: Statuta et ordinamenta super navibus, 1255 г. въ Венеціи; Constitutum Usus 1161 г. въ Пизѣ; Officium Pazariae, начатое съ 1313 г. въ Генуѣ; особый отдѣлъ о морскомъ правѣ въ общемъ статутѣ города Марсели, обнародованный въ 1253 г. и Королевскія повелѣнія о мореходствѣ для Барселоны.

всякихъ измѣненій, и хотя общаго устава не существовало, однако въ каждомъ изъ упомянутыхъ городовъ судебныя рѣшенія основывались на постановленіяхъ, которыя соблюдаемы были въ другихъ портовыхъ мѣстахъ. Такимъ образомъ, въ городахъ при Средиземномъ морѣ, связанныхъ между собою дѣятельною торговлею, мало по малу установилось однообразное морское право, и какъ оно, въ совокупности своей, было горада полнѣе частныхъ законовъ, принадлежавшихъ каждому изъ этихъ городовъ порознь, и какъ притомъ почти всѣ эти законы были уже написаны на латинскомъ языкѣ, то, наконецъ, обнаружилась потребность въ письменномъ изложеніи этого права для общаго употребленія. Весьма вѣроятно, что съ этою цѣлью были дѣлаемы многоразныя попытки съ давнихъ временъ, но положительныхъ о томъ извѣстій не сохранилось. Впрочемъ, если бы и дѣйствительно существовали древнѣйшіе кодексы морскаго права, то они должны были прійти въ забвеніе по изданіи сборника морскихъ уставовъ подъ итальянскимъ его заглавіемъ: «*Libro del Consolato dell'mare*». Должно, однакожъ, замѣтить, что древнѣйшія печатныя изданія этого морскаго права, какъ напр. *Consulad del mar*, появившееся въ Барселонѣ въ 1494 г. и даже ранѣе, равно какъ и сохранившіеся еще древнѣйшіе манускрипты, написаны не на итальянскомъ языкѣ, а на томъ романскомъ нарѣчій, которое было въ употребленіи въ южной Франціи и въ Каталоніи. Тѣмъ не менѣе большая часть позднѣйшихъ изданій этого права появилась въ итальянскихъ городахъ. Что касается до названія *Consolato*, то оно придало этому сборнику вѣроятно потому, что судьи по морскимъ дѣламъ обыкновенно назывались *Consules maris*.

Настоящій *Consolato dell'mare*, подлинность и достоинство котораго нынѣ ясно доказаны, помѣщенъ въ древнѣйшихъ изданіяхъ вмѣстѣ съ разными другими актами подобнаго-же содержанія, и отличается отъ нихъ слѣдующимъ заглавіемъ: «Это

суть мудрыя постановленія и обычаи въ морскихъ дѣлахъ, переданные предкамъ нашимъ людьми, бывавшимъ во всѣхъ странахъ». *Consulato dell'mare* есть собраніе юридическихъ правъ по мореходству, появившееся въ первой половинѣ четырнадцатаго столѣтія въ Барцелонѣ, вѣроятно для руководства судебныхъ мѣстъ въ морскихъ дѣлахъ и для общаго употребленія; этотъ сборникъ обязанъ своимъ происхожденіемъ юридическимъ обычаямъ и постановленіямъ различныхъ городовъ при Средиземномъ морѣ.

Весьма ошибочно полагаютъ, что *Consulato dell'mare* есть сводъ уставовъ, изданный по взаимному соглашенію между различными государствами, прилежащими къ Средиземному морю. Этотъ сборникъ принять въ руководство для судебныхъ мѣстъ мало по малу, и такъ сказать по безмолвному соглаію (*tacito consensu*) и притомъ имѣлъ законную силу лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда не противорѣчилъ частнымъ мѣстнымъ уставамъ. Неправедливо также считаютъ *Consulato dell'mare* источникомъ морскихъ законовъ, изданныхъ въ другихъ странахъ Европы, въ эпоху Среднихъ Вѣковъ. Хотя юридическіе обычаи и частныя постановленія, на коихъ этотъ сборникъ основанъ, древнѣе другихъ морскихъ уставовъ, и хотя торговля на Средиземномъ морѣ развилась ранѣе, чѣмъ въ Сѣверной Европѣ, однако тѣмъ не менѣе не подлежитъ сомнѣнію, что собранія морскихъ уставовъ сѣверныхъ странъ Европы появились гораздо прежде изданія *Consulato dell'mare*, которое заимствовало даже многія постановленія изъ этихъ сѣверныхъ уставовъ; въ особенности это относится къ морскому праву, извѣстному подъ названіемъ *Rôles d'Oleron* (Олеронскій сборникъ).

Важнѣйшая и древнѣйшая часть морскихъ постановленій, которыя въ манускриптахъ и въ большей части печатныхъ изданій находятся подъ общимъ заглавіемъ *Rôles d'Oléron*, содержатъ въ себѣ на древне-французскомъ нарѣчій, только 24

пункта, и слѣдовательно гораздо короче въ сравненіи съ *Consulato dell'mare*. Это собраніе названо по имени острова Oleron, лежащаго у западнаго берега Франціи, и составлено не-прежнѣнно ранѣе 1266 года, потому-что въ этомъ году испанскій переводъ означеннаго сборника, подъ названіемъ *il Fuego de Layron*, включенъ былъ Королемъ Альфонсомъ X Кастильскимъ въ общее уложеніе Кастиліи, и притомъ этотъ же годъ отмѣченъ въ концѣ нѣкоторыхъ списковъ *Rôles d'Oleron*. Этотъ сборникъ, по своему происхожденію, подобенъ *Consulato dell'mare*; онъ есть также не что иное, какъ составленное, съ практической цѣлью, собраніе обычныхъ правъ, мало по малу образовавшихся до тринадцатаго столѣтія въ приморскихъ мѣстахъ Гвіани, Бретани и Нормандіи; его отнюдь не слѣдуетъ считать морскимъ уставомъ, какъ это дѣлали прежде, приписывая его Англійскому Королю Ричарду I. Хотя этотъ сборникъ появился во Франціи ранѣе 1266 г., однако законную силу получилъ онъ тамъ гораздо позже, какъ это доказываетъ королевское новелтъіе 1364 г. — Олеронскій сборникъ (*Rôles d'Oleron*) былъ принятъ и въ Англіи, гдѣ имъ руководствовались при судебныхъ рѣшеніяхъ, но не имѣлъ тамъ силы настоящаго закона.

Сверхъ-того, Олеронскій сборникъ вошелъ въ употребленіе и въ сѣверо-восточной Европѣ, вѣроятно чрезъ посредство нидерландскихъ приморскихъ городовъ. Это оказывается изъ того, что собранія морскихъ уставовъ, дошедшія до насъ отъ Амстердама и другихъ городовъ, какъ напр.: «*Vonnisse van den Waterrechte ten Lamme in Vlaenderen*,» или «*Scip-Recht*,» въ сущности содержатъ въ себѣ только передачу 24-хъ древнѣйшихъ пунктовъ Олеронскаго сборника. Мнѣніе же нѣкоторыхъ голландскихъ ученыхъ о древнѣйшемъ происхожденіи нидерландскаго морскаго права устраняется тѣмъ, что объяснительные примѣры въ этомъ послѣднемъ касаются морскихъ тор-

говыхъ отношеній Франціи. Сѣверо-голландское морское право, въ свою очередь, заимствовавшее основныя 24 пункта Олеронскаго сборника изъ фландрскаго права, содержитъ въ себѣ много дополненій, которыя касаются торговыхъ связей съ сѣверной Европой. Время составленія Сѣверо-голландскаго устава нельзя опредѣлить съ точностью; но едва-ли онъ изданъ ранѣе половины пятнадцатаго столѣтія.

Для Сѣверной Европы, въ продолженіе всего XII и XIII столѣтій, главнымъ торговымъ пунктомъ всей балтійской торговли былъ городъ Висби, на островѣ Готландѣ. Въ 1364 г. онъ покоренъ былъ Датчанами и Любекъ сдѣлался главою Ганзейскаго Союза, но славное имя Висби сохранилось въ памяти народной. Вѣроятно это обстоятельство было причиной, что переводъ Сѣверо-голландскихъ морскихъ уставовъ, изданный въ послѣдней половинѣ пятнадцатаго столѣтія на простонародномъ нѣмецкомъ нарѣчій, и дополненный различными постановленіями Любскаго городского права, получилъ почетное заглавіе: *«верховнаго и древнѣйшаго морскаго устава, поставленнаго и сочиненнаго лоцманами и шкиперами въ Висби, дабы каждый могъ чинить по оному судъ и расправу.»*

Хотя позднѣйшее происхожденіе этого морскаго устава (самое древнее изданіе оного не старѣе 1505 г.) оказывается изъ многихъ пунктовъ его и хотя многіе приведенные въ немъ примѣры обнаруживаютъ, что онъ заимствованъ отъ Голландцевъ, однако мнѣніе о глубокой древности Висбійскаго устава распространилось и сохранилось до новѣйшаго времени. Иногда даже указываютъ на него какъ на источникъ, изъ коего составлены вышеупомянутые сборники: *Rôles d'Oléron* и *Consulato dell'mare*.

Гамбургъ ранѣе другихъ нѣмецкихъ городовъ сдѣлалъ опытъ начертанія самостоятельнаго морскаго права: въ древнѣйшемъ городскомъ уложеніи Гамбурга, относящемся къ исходу тринадца-

таго столѣтія (1270?) находить особенный отдѣлъ о морскаго права *«von Schiprecht.»*

Постановленія древняго гамбургскаго уложения вскорѣ, потому приняты были и другими ганзейскими городами, а въ послѣдствіи ими пользовались при общественныхъ ганзейскихъ договорахъ о морскомъ правѣ. Весьма естественно, что притомъ главное вниманіе обращено было на нидерландскіе морскіе уставы въ слѣдствіе дѣятельной торговли между ганзейскими городами и Нидерландами, которая была поводомъ къ переводу Нидерландскихъ морскихъ уставовъ на простонародный нѣмецкій языкъ, гораздо ранѣ составленія ганзейскихъ договоровъ. Древнѣйшій изъ нихъ, опредѣляющій нѣкоторыя отношенія морскаго права, принадлежитъ 1369 году. Гораздо полнѣе и уже въ нѣкоторомъ систематическомъ порядкѣ изложены *морскіе уставы ганзейскихъ городовъ*, относящіеся ко времени политическаго упадка Ганзы; изъ нихъ первый принадлежитъ 1591, а послѣдній—1614 году. Это Ганзейское морское право, выдержавшее множество изданій, сохраняетъ и понынѣ силу въ ганзейскихъ городахъ. Оно составляетъ естественный переходъ отъ морскаго права Среднихъ Вѣковъ къ частному морскому праву новѣйшихъ государствъ; ибо съ одной стороны въ немъ сохранилось много древнихъ юридическихъ обычаевъ, и все изложеніе доказываетъ, что дѣло идетъ еще о древней ограниченной морской торговлѣ; но съ другой стороны, въ немъ уже гораздо болѣе систематическаго порядка въ цѣломъ и примѣненій къ обстоятельствамъ новѣйшаго времени, нежели въ прежнихъ сборникахъ морскихъ уставовъ.

Не останавливаясь на частныхъ постановленіяхъ, изданныхъ въ разныхъ государствахъ послѣ появленія упомянутыхъ сборниковъ до образованія современнаго морскаго права, ограничимся указаніемъ на морскіе уставы, которые имѣютъ нынѣ силу въ главнѣйшихъ торговыхъ государствахъ, а тамъ, гдѣ нѣтъ такихъ

кодексовъ, на частные регламенты и на извѣстѣйшіе авторитеты въ этой отрасли торговаго права. Необходимо однако упомянуть здѣсь о морскомъ уложеніи «*Ordonnance de la marine*», изданномъ по повелѣнію Людовика XIV въ 1681 году. Оно до сихъ поръ служитъ основаніемъ всѣхъ новыхъ уставовъ о мореходствѣ. «Это, по выраженію Валена, образцовое произведение законодательства» при своемъ появленіи возбудило общее удивленіе; изложеніе этого устава такъ превосходно, общія и частныя опредѣленія такъ мудры, раздѣленія такъ точны и все оно составлено такими ученымъ образомъ, что представляетъ особый непрерывный рядъ юридическихъ изслѣдованій. Въ самомъ дѣлѣ, твореніе это такъ совершенно, что нельзя не подивиться, какъ могъ законодатель издать такой сжатый, опредѣленный, ясный и глубокообдуманный кодексъ и притомъ во Франціи, гдѣ до тѣхъ поръ обращалось мало вниманія на морское право. Если превосходство изложенія закона состоитъ въ томъ, чтобы главныя основанія были выставлены въ немъ съ необходимыми опредѣленіями ихъ такъ, что во нимъ можно вывести рѣшеніе для возможно большаго числа случаевъ, то этимъ именно въ полной мѣрѣ отличается морское уложеніе Людовика XIV. Лучшимъ доказательствомъ высокаго достоинства этого устава служитъ то, что, по прошествіи 150 лѣтъ со времени его появленія, въ теченіе конхъ морская торговля достигла обширнаго развитія и представила множество юридическихъ случаевъ, 2-я и 3-я книги, посвященныя въ немъ частному праву, почти безъ измѣненія перенесены были въ *Code de Commerce* (торговый уставъ), изданный при Наполеонѣ. Несмотря на всѣ розысканія, до сихъ поръ не только не могли найти протоколовъ совѣщаній объ означенномъ уложеніи, но даже имя того, кѣмъ оно составлено, осталось неизвѣстнымъ.

Частное морское право, имѣющее нынѣ во Франціи законную силу, изложено въ *Code de Commerce* 1807 года; оно не-

мѣщено здѣсь, какъ и въ другихъ торговыхъ кодексахъ, вмѣстѣ съ уставомъ о морскомъ страхованіи и занимаетъ всю 2-ю книгу (главы I—XIV, §§ 190 — 436). Изъ частныхъ морскихъ законовъ Франціи заслуживаетъ особеннаго вниманія законъ 17-го іюня 1841 года, по которому судохозяинъ, отказавшись отъ корабля и фрахта, можетъ отклонить отъ себя всякую дальнѣйшую отвѣтственность за дѣйствія и обязательства шкипера. Ни одна страна не имѣла столько превосходныхъ писателей о морскомъ правѣ, какъ Франція; изъ нихъ достаточно назвать тѣхъ, которые приобрѣли повсемѣстную извѣстность, какъ напр. Валенъ (Valin), Эмеригонъ и Пардесю.

Въ *Австрійской Имперіи* имѣетъ силу для приморскихъ округовъ Иллиріи, Кроаціи и Далмаціи, уставъ о купеческомъ судоходствѣ 1774 г. (*Editto politico de navigatione mercantile Austriaca*), дополненный нѣкоторыми позднѣйшими постановленіями; но сей уставъ не содержитъ въ себѣ полнаго морскаго права и потому въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ оказывается недостаточнымъ, пользуются здѣсь морскимъ уложеніемъ Людовика XIV. Въ Венеціи, сверхъ-того, имѣетъ законную силу уставъ о купеческомъ судоходствѣ (*Codice per la Veneta mercantile marina*), изданный въ 1786 г., незадолго до паденія сей республики.

По изданіи въ 1840 г. первой книги проекта австрійскаго морскаго права, содержащей въ себѣ общее морское право, составленъ также проектъ австрійскаго частнаго морскаго права для провинцій, въ коихъ руководствуются общими гражданскими законами. Сей проектъ, по неоднократномъ разсмотрѣніи оного опытнѣйшими юристами, напечатанъ въ 1849 г., и состоитъ изъ десяти главъ, раздѣленныхъ на 331 параграфъ.

Въ *Пруссіи* обнародовано было морское право 1-го декабря 1727 г. Сей уставъ лишился законной силы въ 1794 г., по изданіи Общаго Земскаго Уложенія, въ составъ котораго вве-

дело какъ торговое право вообще, такъ и частное морское право: оно занимаетъ во второй части отдѣлы 11—14 восьмой главы (§§ 1,389—2,451). Этотъ отдѣлъ прусскихъ законовъ основанъ во многихъ статьяхъ на французскомъ уложеніи Людовика XIV (*Ordonnance de la marine*); но содержитъ въ себѣ также и особыя правила, которыя въ послѣдствіи дополнены разными частными постановленіями.

Въ другихъ приморскихъ государствахъ Германіи, со времени принятія ими Ганзейскаго мореходнаго устава 1614 года, не было издаваемо общихъ уставовъ о морскомъ правѣ. По части морскихъ застрахованій заслуживаетъ упоминанія Гамбургскій уставъ: *Assecuranz-und-Navarie-Ordnung* 1737 (о застрахованіи и аваріи). Сверхъ-того, должно замѣтить, что въ общемъ планѣ Гамбургскихъ морскихъ страхованій, составленномъ въ 1847 г. торговою депутаціею, заключается существенный приготовительный трудъ для обработки этого важнаго отдѣла частнаго морскаго права, соотвѣтственно потребностямъ настоящаго времени.

Въ *Испаніи*, до 1828 г., кромѣ *Consulato dell'mare*, первоначально утвержденнаго Королевскою властью въ 1737 г., имѣли силу закона такъ называемые *Ordenanzas de Bilbao*, пересмотрѣнные въ 1774 году. Въ 1827 г. составлена была въ Мадридѣ коммиссія изъ семи членовъ, для начертанія новаго торговаго устава. Составленный ею проэктъ, по плану сходный съ *Code de commerce*, но уклонявшійся отъ него во многихъ главныхъ основаніяхъ, остался безъ послѣдствій, а Королевскаго утвержденія удостоился другой проэктъ, составленный однимъ изъ членовъ той коммиссіи. Этотъ уставъ обнародованъ 1-го мая 1829 г., подъ названіемъ *Codigo di commercio*. Испанскій торговый кодексъ составленъ буквально по французскому кодексу съ нѣкоторыми лишь измѣненіями. Главная разница между этими двумя кодексами состоитъ въ томъ,

что французскій кодекс предоставляет судебнымъ мѣстамъ право разрѣшать нѣкоторые случаи, а испанскій кодексъ, напротивъ того, предписываетъ на тѣ случаи опредѣленные правила, и въ этомъ отношеніи онъ полнѣе перваго. Морское право находится въ 3-й части Испанскаго торговаго кодекса, и содержитъ въ себѣ 5 главъ отъ ст. 538 до ст. 1,000.

Для *Португаліи* торговый кодексъ (*Codigo commercial Portuguez*) утвержденъ Королевскою властью 18 сентября 1838 г. и составленъ по примѣру Испанскаго торговаго устава. Морское право занимаетъ въ этомъ кодексѣ второй отдѣлъ, состоящій изъ 16-ти главъ, пункты 1,285—1,860.

Въ *Сардиніи*, съ 1-го іюня 1843 г. вступилъ въ законную силу торговый уставъ *Codice di commercio per gli stati Sardi*), для котораго послужилъ основаніемъ, почти безъ всякихъ перемѣнъ, Французскій торговый уставъ (*Code de commerce*) особенно въ отдѣлѣ о морскомъ правѣ: оно изложено во второй книгѣ (гл. I—XIV, ст. 205—467) этого устава.

Еще прежде 1843 г. Французскій торговый уставъ введенъ былъ также: въ *Церковномъ владѣніи* и въ *Королевствѣ Неаполитанскомъ*, но только въ видѣ временной мѣры, съ нѣкоторыми измѣненіями: въ Церковномъ владѣніи онъ изданъ былъ подъ названіемъ *Regolamento provvisorio di commercio*, 1 іюня 1821 г. и пересмотрѣнъ въ 1826 г., а въ Неаполитанскомъ королевствѣ этотъ уставъ изданъ въ 1819 г. и составляетъ 5-й отдѣлъ *Codice per il regno delle due Sicilie*.

Въ *Тосканѣ* новый торговый уставъ обнародованъ въ декабрѣ 1849 г. и, конечно, въ главныхъ основаніяхъ своихъ, онъ есть не что иное, какъ списокъ съ *Code de commerce*.

Въ *Греціи* Французскій торговый уставъ былъ переводимъ два раза и употреблялся въ судопроизводствѣ еще прежде отпаденія Греціи отъ турецкаго владычества, т. е. до 1821 го-

да. Въ послѣдствіи издать оффиціальный переводъ, который и получилъ законную силу 1 мая 1835 года. За исключеніемъ незначительныхъ переиѣнъ въ устройствѣ Торговыхъ Судовъ, Греческій торговый уставъ во всѣхъ статьяхъ сходенъ съ Французскимъ.

На *Ионическихъ островахъ* введенъ былъ съ 1 марта 1841 г., съ нѣкоторыми измѣненіями, заимствованными изъ Неаполитанскаго устава, Французскій-же торговый уставъ и за сими отмѣнены всѣ прежнія торговые постановленія.

Съ 1-го января 1841 года Французскій торговый уставъ, съ нѣкоторыми измѣненіями, введенъ и въ *Валахию*.

Въ *Швеціи* до сихъ поръ имѣетъ законную силу морское уложеніе (*Sweriges Rykes Siö-Lagh*) Короля Карла IX, изданное въ 1667 г. Впрочемъ, первая и шестая часть этого устава измѣнены особыми постановленіями 1748 и 1750 годовъ, а въ послѣдствіи, сверхъ-того, измѣнено въ немъ много другихъ статей. Полный комментарий къ Шведскому морскому уставу изданъ Флинтенбергомъ (3-е изданіе 1815 г.). Объ этомъ уставѣ Пардесю замѣчаетъ, что хотя онъ не такъ хорошо составленъ, какъ *Ordonance de la marine*, однако содержитъ въ себѣ много постановленій, которыя заслуживали бы получить мѣсто и въ *Code de commerce*. Но составители этихъ двухъ Французскихъ кодексовъ, кажется, не пользовались Шведскимъ морскимъ уставомъ 1667 года.

Въ *Даніи* до сихъ поръ еще сохраняетъ силу морской уставъ, помѣщенный въ четвертой книгѣ Датскихъ законовъ (*Danske Lov*) 1683 г.; но многія постановленія измѣнены позднѣйшимъ законодательствомъ. Въ 1687 г. Датскій уставъ введенъ и въ *Норвегію*, гдѣ и до сихъ поръ имѣетъ силу закона.

Бельгія еще не имѣетъ особаго устава о торговлѣ и море-

кодствѣ, а руководствуется Французскимъ уложеніемъ, которое принято тамъ безъ всякой перемѣны.

Въ Голландіи это уложеніе введено было еще во время присоединенія ея къ Французской Имперіи; но морское право Французскаго закона не могло быть тамъ приведено къ дѣйствію, потому что во все это время т. е. съ 1809 по 1813 г., Голландскіе порты содержались въ блокадѣ, и морская торговля Голландіи не существовала.

По возобновленіи самобытности Нидерландовъ, правительство озабочилось объ изданіи торговаго устава, имѣя въ виду принять въ основаніе онаго Французское уложеніе, съ присовокупленіемъ того, что по опыту оказывалось нужнымъ со времени изданія этого устава, а также и тѣхъ изъ собственныхъ постановленій, какія должны оставаться въ своей силѣ. Еще въ 1826 году проектъ Нидерландскаго торговаго устава представленъ былъ Генеральнымъ Штатамъ на разсмотрѣніе, но, по случаю революціи 1830 г., остался неприведеннымъ въ дѣйствіе. Въ послѣдствіи правительство вновь возбудило вопросъ объ изданіи торговаго устава и проектъ 1826 г. былъ опять пересмотрѣнъ. Составленный за сими уставъ *Wetboek van Koophandel* вступилъ въ законную силу 1 октября 1838 года.— Морское право содержится во второй книгѣ (гл. I—XIII, стат. 309—763).

Великобританія и Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты до сихъ поръ не имѣютъ ни общаго торговаго устава, ни даже отдѣльныхъ постановленій о морскомъ правѣ. Правда, по этой части издано много парламентскихъ актовъ въ Англіи и актовъ конгресса въ Соединенныхъ Штатахъ; но сіи постановленія большею частью содержатъ въ себѣ только положительныя рѣшенія для частныхъ, извѣстныхъ, случаевъ. При такомъ недостаткѣ собственныхъ узаконеній, особенную важность имѣютъ тамъ прежнія судебныя рѣшенія, авторитетъ

иностранныхъ уставовъ и мнѣнія уважаемыхъ юридическихъ писателей. По этому въ Англіи и въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ судебныя морскія дѣла обсуживаются и рѣшаются, въ большей части случаевъ, по обычаямъ. Важнѣйшими англійскими юристами признано превосходство уложенія Людовика XIV (Ordonnance de la marine 1681 г.) и весьма часто встрѣчаются ссылки на него въ сочиненіяхъ по части морскаго права, пользующихся въ Англіи большимъ уваженіемъ, какъ на примѣръ: К. Аббота и Лорда Тентердена. Изъ сочиненій о морскомъ правѣ, появившихся въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, можно указать на сочиненія Кента (Kent) и Стори (Story).

Что касается до другихъ Американскихъ государствъ, то изъ нихъ только *Гаити* и *Бразилія* приняли Французскій торговый уставъ, а въ *Испанскихъ колоніяхъ* Средней и Южной Америки еще до сихъ поръ имѣютъ силу Ordenanzas de Bilbao.

Обозрѣвъ состояніе морскаго права въ разныхъ иностранныхъ государствахъ, обратимся, въ заключеніе, къ *Россіи*.

Постановленія о договорахъ и обязательствахъ по торговому судостроенію и мореплаванію изложены въ XI томѣ Свода Законовъ и составляютъ третью книгу уставовъ торговыхъ, съ 670 до 1,140 статьи включительно. Уставъ о купеческомъ судостроеніи, изданный 25 іюня 1781 г. и дополнительное постановленіе о купеческомъ судостроеніи и мореплаваніи, изданное 12 февраля 1830 г., съ нѣкоторыми новѣйшими по сей части узаконеніями, служатъ руководствомъ относительно договоровъ и обязательствъ по судостроенію и мореплаванію, по дѣламъ о бодмерѣ, аваріи, морскомъ страхованіи и т. д., а для разбирательства споровъ между шкиперомъ и служителями или хозяиномъ Россійскаго судна за границею, Россійскіе консулы, на основаніи ст. 1,911 тома XI Св. Закон., обязаны

руководствоваться правилами, изложенными въ уставѣ о мореходствѣ, изданномъ Людовикомъ XIV въ 1681 году. Сверхъ того, по ст. 1,892 того-же тома, въ случаѣ аваріи или другихъ какихъ либо убытковъ, потерпѣнныхъ Россійскимъ судномъ на морѣ, Россійскій консулъ въ томъ иностранномъ портѣ, куда такое судно прибыло для починки, обязанъ наблюдать, чтобы расчеты при сихъ починкахъ составляемы были по правиламъ, изложеннымъ въ сочиненіи Эмирикаона, подъ заглавіемъ: «*Traité des assurances et contrats à la grosse*», изданномъ въ Парижѣ въ 1784 году. Эти двѣ статьи устава о консульствахъ показываютъ, что и наше законодательство допускаетъ въ определенныхъ закономъ случаяхъ, руководствоваться вышеупомянутымъ уставомъ Людовика XIV и сочиненіемъ Эмирикаона, сохранившими до настоящаго времени свое значеніе въ морскомъ правѣ Европейскихъ государствъ.

(Изъ Коммерч. Газ. №№ 3 и 4, 1851 г.)

=

Путешествіе въ двадцать пять тысячъ мв. Въ Нью-Йоркѣ только что возвратился американской фрегатъ *Пребль* (*Preble*), капитанъ Глэйнъ (*Glynn*). Онъ совершилъ можетъ быть самое долгое, и безспорно самое труднѣйшее изъ плаваній, когда либо совершенныхъ моряками. Выйдя, изъ Нью-Йорка, въ сентябрѣ 1846 года, онъ, плаванъ въ продолженіе четырехъ лѣтъ и четырехъ мѣсяцовъ, перешелъ 25,000 мв.

По перевозѣ войскъ въ Калифорнію, *Пребль* крейсеровалъ во все продолженіе войны съ Мексикою, въ Тихомъ океанѣ и наконецъ получилъ назначеніе посѣтить южные порты Китая и

Японіи. Отсюда *Пробль* долженъ былъ идти обратно въ Калифорнію, несмотря на опустошеніе, произведенное болѣзнями (кровавымъ поносомъ) въ его экипажѣ, въ продолженіе уже трехъ-лѣтняго плаванія. На этомъ переходѣ Американцы открыли, въ шир. $28^{\circ} 17'$ N-ой и долт. $129^{\circ} 23'$ O-ой, островъ, не означенный до сихъ поръ ни на одной картѣ. Открытый островъ, названный по имени фрегата, очень великъ, гористъ и оканчивается возвышеннымъ пикомъ. Болѣзненное состояніе экипажа не позволило остановиться для опредѣленія настоящей величины острова, однакожъ Американцы прошли вдоль его береговъ 37 миль.

Наконецъ, потерявъ на переходѣ много людей, и оставивъ 37 человекъ въ Гонолулу, фрегатъ прибылъ въ Санъ-Франциско. Мѣдная обшивка его вся уничтожилась; рангоутъ и такелажъ повредился и изорвался; припасы вышли.... Не осталось ни одного паруса, который бы могъ выдержать сколько нибудь свѣжій вѣтеръ. Вся команда была не въ состояніи нести службу; да и самый служебный срокъ ея уже окончился.

Въ іюлѣ, прошлаго 1850 года, кое-какъ исправили фрегатъ: укрѣпили гротъ-мачту; старые паруса замѣнили другими, взятыми съ судовъ калифорнской эскадры, съ которой также пополнили и экипажъ. При выходѣ изъ С. Франциско въ Соединенные Штаты, на *Пробль* изъ прежней команды остался только командиръ, два унтеръ-офицера и пять матросовъ.

Вотъ любопытный отрывокъ изъ этого долгаго путешествія.

Капитанъ Глэйнъ, узнавъ что шестнадцать американскихъ моряковъ, спасшіеся съ разбитого судна, находятся въ плѣну въ Японіи, рѣшился освободить ихъ. Подойдя къ Нангазаки фрегатъ былъ встрѣченъ съ батареей, расположенныхъ на мысѣ и главнѣйшихъ высотахъ, сильною пальбою, которою давали знать о приближеніи варварскаго судна. Вскорѣ послѣ

этого, съ фрегата замѣтили цѣлую флотилію лодокъ, нанайскихъ солдатами, съ знаменами украшенными отличительными символическими знаками, и въ тоже время на встрѣчу фрегата вышло множество большихъ лодокъ, съ которыхъ Американцамъ дѣлали знаки, чтобы они шли назадъ. Но *Пребль*, пользуясь свѣжимъ вѣтромъ, легко проложилъ себѣ путь, между японскими лодками, къ хорошему якорному мѣсту. Однакожъ, покуда фрегатъ находился на рейдѣ, шлюпки съ солдатами, день и ночь, со всѣхъ сторонъ, продолжали собираться къ порту. Прибывшіе на нихъ войска, высаживались на берегъ и располагались на окружающихъ высотахъ, командуящихъ мѣстомъ якорной стоянки фрегата. На этихъ высотахъ послѣдовательно воздвиглось множество батарей, въ общемъ числѣ, болѣе чѣмъ на 60 орудій.

Стоя передъ этими укрѣпленіями, и окруженный непріятельскими лодками, капитанъ Глэйнъ, началъ переговоры объ освобожденіи своихъ земляковъ, которые томились въ жестокомъ плѣну семнадцать мѣсяцовъ. Японцы ни въ чемъ не обвиняли плѣнныхъ, но сожалѣли только объ издержкахъ на устройство тюремъ и крѣпкихъ кѣловокъ для нихъ заключенія. Тѣмъ не менѣе плѣнныхъ содержали съ крайнею жестокостію.

Требованіе выдачи плѣнныхъ было принято японскими чиновниками съ гордымъ пренебреженіемъ, и потому переговоры замѣдлялись тысячею дипломатическихкихъ проволочекъ.

Наконецъ, капитанъ фрегата объявилъ положительно, что Американское правительство имѣетъ всегда средства заимѣть своихъ военнопленныхъ, и если плѣнные не будутъ освобождены немедленно, то онъ приметъ мѣры, которыя заставятъ ихъ выйти.

Эта рѣшительность мгновенно измѣнила ходъ дѣла. Вице-губернаторъ Нангазакъ, черезъ котораго шли переговоры, просилъ капитана не сердиться, и обещалъ ему, что, по прѣстѣіи

двухъ дней, плѣнные будутъ освобождены. Это дѣйствительно было исполнено и *Пребль* доставилъ ихъ въ Гонтъ-Конгъ.

(Изъ газеты *Siecle*.)

=

Назлыъ обманъ. Во всѣхъ англійскихъ газетахъ была перепечатана изъ «*Shipping Gazette*» статья подъ заглавиемъ: *Послѣдній изъ сопутниковъ Кука*. (М. Сб. Т. V стр. 80). Теперь газета *Times* обнаруживаетъ несправедливость показаній этой статьи, которая вся не что иное, какъ наглая выдумка. По тщательному розысканію Адмиралтейства (сказано въ *Times*), оказалось, что *Послѣдній сопутникъ*, просто обманщикъ, который еще въ 1845 году старался возбудить сочувствіе сострадательныхъ людей, помѣстивъ въ «*Morning Chronicle*» описаніе, похожее на нынѣшнее, и которое тогда же было признано Адмиралтействомъ за ложное. По строгому разсмотрѣнію списковъ судовъ, на которыхъ будто-бы служилъ Уэдъ, оказалось, что ни на *Резолюшенъ* (1776—1779), ни на *ДисCOVERи* (1776—1780), не было никого этого имени, или даже похожаго на него. Найдено, что дѣйствительно служилъ нѣкто *Джонъ Уэдъ*, родомъ изъ Карри, на *Барфлеръ* съ 1781 по 1783 г., но зато ни на *Аретузь* (1792—1793), ни на *Левіофанъ* (1793—1794), ни на *Кептенъ* (1794—1795), ни на *Беллерофонъ* (1796—1798)—не оказалось никого этого имени. Встрѣтилось имя Джона Уэда въ спискѣ корабля *Фудройлъ* (1810—1812), но уроженца изъ Ватерфорта. Также въ спискѣ экипажа Беллерофона (1814—1816) не нашлось этого имени. Конечно, все это было придумано единственно для полученія денегъ, и потому желательно,

чтобы гласность отвращала подобныя попытки на сочувствіе и карманы сострадательныхъ людей.

==

Водолазный приборъ г-на Лови, при поднятіи остатковъ турецкаго корабля «Неври Шевкетъ.» Корабль этотъ взорвало на воздухъ (см. М. Сб. Т. IV, стр. 475), какъ теперь сдѣлалось извѣстно, отъ 35 боченковъ пороха. Остатки корабля лежатъ на 19-ти саженой глубинѣ, въ разстояніи кабельтова отъ арсенала. Г-нъ Лови, англійскій инженеръ, въ продолженіе послѣднихъ трехъ лѣтъ, достававшій мѣдныя орудія въ Хіо и Чесмѣ, прибылъ теперь въ Константинополь на своей шкунѣ, съ водолазами и со всеми аппаратами, включая и воздушныя насосы, приводимыя въ дѣйствіе парами, для подводныхъ работъ. Обыкновенный ручной насосъ недостаточенъ на глубинѣ 19 сажень. Г. Лови производилъ удачныя опыты опусканія въ воду, въ присутствіи морскаго министра адмирала Сулеймана Паши, вице-адмирала Мустафа Паши, контръ-адмирала Мушаверъ Паши (это капитанъ англійскаго флота *Слэдъ*) и мн. др. особъ. Онъ спускался на палубу корабля, довольно уже занесенную песчанымъ грунтомъ, и нашелъ носовую часть его раздвоенною, гребня суда опрокинутыми и засыпанными обломками корабля и такелажемъ. Г. Лови рассчитываетъ достать все въ продолженіи двухъ лѣтъ. Корабль очень цѣненъ, потому что былъ построенъ и снабженъ съ истинно-восточною расточительностію. Правительство предлагаетъ г-ну Лови половинную цѣну поднятыхъ мѣди и дерева; 20 ф. ст. за каждое чугунное орудіе и третью часть всего остальнаго. Если г. Лови откажется отъ этой работы, то ее предложить кому-нибудь другому въ Англіи. Работу эту можно производить круглый годъ.

==

День Рождества Христова въ полярныхъ странахъ.

Въ 1841 году, я, сидящій теперь дома и пишущій эти строки, встрѣтилъ день Рождества Христова въ южной полярной экспедиціи, состоявшей изъ Эребуса и Террора. Быть можетъ, въ 1850 году, также праздновался этотъ день въ Сѣверномъ Полярномъ морѣ, экипажами тѣхъ же самыхъ кораблей, имена которыхъ такъ тѣсно связаны съ именемъ Франклина. Дай Богъ! Надежда еще не потеряна!

День Рождества Христова въ 1841 году, начался густымъ, свойственнымъ тѣмъ широтамъ, туманомъ. Корабли наши, окруженные громадными массами льда, несомые къ предѣламъ антарктическаго полюса, только одни нарушали глубокое и мрачное безмолвіе этой обширной сцены опустошенія. Намъ удалось сберечь къ обѣду этого праздника обычныя англійскія яства: ростбифъ и жаренаго гуся, за которыми слѣдовалъ незабвенный національный пловъ—пудингъ. Быкъ, мясо котораго мы ѣли, и гусь, надо признаться, не были англійскаго происхожденія. Они никогда не видали Старого Свѣта; мѣстомъ ихъ рожденія была Новая Зеландія. Всѣ увеселенія, въ которыхъ мы надѣялись провести вечеръ, были отложены. Въ день новаго года мы прошли антарктическій кругъ, въ густомъ лѣдѣ, который несясь съ нами къ югу. Оба судна держались якорями и кабельтовами за льдину, находившуюся между нами, и позволявшую свободное сообщеніе. На этомъ кускѣ льда, экипажи обоихъ кораблей, дѣятельно занимались приготовленіями къ прощанію съ старымъ годомъ и къ встрѣчѣ новаго. Четыреугольное мѣсто было выдолблено для танцевъ; посреди его возвышался стулъ, сдѣланный изъ льда. Смѣжно съ этою хрустальною залою, другая очищенная площадка представляла буфетъ, посреди котораго стоялъ ледяной столъ съ виномъ и грогомъ для танцующихъ. Это ледяное зданіе, открытое сверху, и входъ въ которое былъ возможенъ по ступенямъ выдѣланнымъ изъ льда, получило назва-

ніе антарктическаго отеля, а вывѣска, прикрѣпленная къ жерди, имѣла съ одной стороны надпись: *Pilgrims of the Ocean*, а съ другой—*Pioneers of Science*.

С. Ел.

=

Шлюпочныя пробки, которыя всегда на мѣсть. При послѣднихъ крушеніяхъ судовъ, не мало погибало людей изъ спасавшихся на шлюпкахъ отъ того, что не находили шлюпочныхъ пробокъ; такъ на примѣръ случилось со шлюпкою съ разбившагося парохода *Сюпербъ*, которая утонула и съ нею погибло 11-ть человекъ. (см. М. Сб. Т. IV стр. 371). Весьма естественно, что обстоятельство это обратило вниманіе многихъ моряковъ на то, чтобы придумать шлюпочныя пробки, которыя были бы всегда на мѣстѣ, и слѣдовательно никогда бы не терялись. Вотъ два рода такихъ пробокъ, изобрѣтенныхъ нынѣ въ Англіи и введенныхъ уже тамъ на многихъ военныхъ судахъ:

Пробки капитана Кларка. Каждая пробка состоитъ изъ двухъ мѣдныхъ пустыхъ цилиндровъ, которые входятъ плотно одинъ въ другой. Наружный изъ нихъ вдѣланъ въ особую планку D, прибитую на дѣтѣ шлюпки изнутри. Внутренній цилиндръ имѣетъ мѣдную припаянную къ нему крышку В; посредствомъ ея можно поворачивать внутренній цилиндръ въ наружномъ. Къ первому прикрѣплена защелка Е, которая ходитъ по жолобу въ наружномъ цилиндрѣ, и не даетъ внутреннему дѣлать болѣе половины оборота. Въ обоихъ цилиндрахъ сдѣлано по круглому отверстію, которыя совпадая, открываютъ пробку; фиг. 1-я, показываетъ пробку въ открытомъ положеніи, для выпуска воды. Во 2-й фигурѣ, внутренній цилиндръ поверочень на полъ-оборота, и тѣмъ закрываетъ отверстіе наружнаго, такъ-что вода

1851.)

через него не мож
воду. G, небольшой
подниматься, когда
этот заплечикъ пр
цилиндрами.

Цѣнность такой
небольшимъ полтина

(Изъ

Пробки лейтен
изъ двухъ мѣдныхъ
и около $\frac{1}{8}$ дюйма
кружокъ d, d. Одн

четырехъ мѣдныхъ
дна шлюпки; другая
ся на стержень b,
можетъ быть на не

на заплечики ee.
кружокъ dd, плотно
стинкѣ, такъ-что т

стинку попасть не
имѣть по два кр
Повернувъ верхнюю
будутъ находится пр
откроется для сто
верхнюю пластинку
соотвѣтствовать одн
попадать не можетъ
рубля серебромъ, за
въ употребленіе.

(Изъ

Возмущеніе эмигрантовъ. Въ газетѣ *Overland Register* описано страшное происшествіе, случившееся на французскомъ трехъ-мачтовомъ суднѣ *Альбертъ*, шкиперъ Пэнъ (*Rain*). Судно это отправилось 24 августа н. ст. изъ Китая въ Каллао, съ 180 Китайцами, выписанными Перуанскимъ правительствомъ для обработки пустошей, которыми Перу еще изобилуетъ. Съ первыхъ дней плаванія, шкиперъ Пэнъ, сильно озабоченный большою смертностію, бывшею на другомъ эмигрантскомъ суднѣ *Монтею*, въ слѣдствіе нечистоты Китайцевъ, ввелъ на своемъ суднѣ строгія правила опрятности, которыя пассажиры его сочли невозможнымъ исполнить. Каждое утро возникали споры, ежедневно возрастающія, между вахтенными начальниками и Китайцами, на счетъ требуемой отъ нихъ чистоты и опрятности.

Сентября 7-го, находясь въ широтѣ 30° N и долготѣ 178° O, шкиперъ въ 6 часовъ утра вышелъ на верхъ, съ тростью въ рукахъ, намѣреваясь заставить непокорныхъ повиноваться. Но едва поднялъ онъ руку на одного изъ Китайцевъ, какъ всѣ они, съ страшнымъ крикомъ, бросились на него, и въ моментъ убили его, двухъ вахтенныхъ начальниковъ, суперкарга и повара, бросивъ тѣла ихъ за-бортъ. Американскій пассажиръ, г. Элютъ; былъ ими не тронутъ; третій же вахтенный начальникъ и матросы успѣли спастись на марсы и салинги, куда бунтовщики не посмѣли ихъ преслѣдовать. Къ счастью, въ слѣдъ затѣмъ, показался на горизонтѣ шквалъ, и когда вѣтеръ скрѣпчалъ, перепуганные Китайцы стали просить моряковъ сойти внизъ, обѣщая имъ пощаду, если согласятся отвести ихъ обратно въ Китай. Вахтенный начальникъ взялъ курсъ на Гонгъ-Конгъ. Во все это время Китайцы внимательно слѣдили за каждымъ движеніемъ Французовъ, раздѣливъ между собою любовно грузъ, состоявшій изъ шелковыхъ матерій. Придя на видъ Гонгъ-Конга, они принудили команду лечь въ дрейфъ и

130 изъ нихъ пересѣли на мимо проходившія джонки. Остальные 50 Китайцевъ, вѣроятно менѣе смѣлые и менѣе виновные, прибыли на *Альбертъ* въ Гонгъ-Конгъ, гдѣ англійская полиція немедленно ихъ задержала; между тѣмъ какъ извѣщенные мандарины тотчасъ приняли мѣры для отысканія остальныхъ.

Газеты наполнены описаніями происшествій этого рода, и со всѣмъ тѣмъ эмигрантныя суда не берутъ надлежащихъ мѣръ осторожности. Ни одному такому судну никогда не слѣдовало бы отплывать изъ Китая безъ сильной и надежной стражи. Говорятъ, что мѣра эта не дешевая. Согласно — но если ужъ не употреблять ее изъ экономіи, то, по крайней мѣрѣ, должно обращаться съ пассажирами такъ, чтобы имъ никогда не могла придти на умъ, даже мысль о мести.

По случаю этого ужаснаго происшествія французское морское министерство издало, 10 декабря 1850 г., слѣдующій циркуляръ всѣмъ начальникамъ портовъ, для объявленія его шкиперамъ и хозяевамъ кораблей, отправляющихся въ Китайское море, или уже тамъ находящихся:

«Циркуляромъ отъ 29 октября 1849 года, одинъ изъ моихъ предшественниковъ предписалъ Вамъ объявить шкиперамъ и судохозяевамъ, что такъ какъ Китайское море наполнено пиратами, нападающими на купеческія суда, то чтобы сіи послѣднія приняли противъ этого необходимыя предосторожности.»

«Недавно китайскими выходцами, при отвозѣ ихъ въ Перу, была истреблена часть экипажа на французскомъ суднѣ *Альбертъ*, на которомъ не было никакихъ средствъ къ защитѣ. Въ слѣдствіе этого я предписываю Вамъ подтвердить шкиперамъ и судохозяевамъ о предосторожностяхъ указанныхъ въ упомянутомъ циркулярѣ.»

«Корветъ *Каприсіэзъ* отплылъ, уже 6 мѣсяцовъ тому назадъ, въ Китайское море; туда же отправится въ непродолжительномъ времени паровой корветъ *Кассини*, и я уже приказалъ

приступить къ вооруженію третьяго судна. Въ такомъ составѣ станція наша будетъ въ состояніи успѣшно покровительствовать въ тѣхъ моряхъ выгодамъ нашего торговаго мореплаванія.»

Подписалъ *Роменъ-Дефоссе*.

Н. В. Адмиралъ этотъ управлялъ министерствомъ только четыре мѣсяца, и съ новаго года назначенъ начальникомъ станціи въ Левантъ. Въмѣсто его опредѣленъ былъ г. *Дюко*, но, по перемѣнившимся распоряженіямъ, управленіе морскимъ министерствомъ Франціи, ввѣрено теперь контръ-адмиралу *Вальяну*. Онъ принялся за экономію, и во первыхъ отмѣнилъ отправленіе пароваго фрегата *Декартъ*, для отвоза предмѣстника своего изъ Бреста въ Смирну, куда онъ долженъ будетъ отправиться на вольномъ пароходѣ. Черезъ это правительство выиграетъ матеріально 50,000 франковъ. Правителемъ канцеляріи новаго министра оставленъ исторіографъ флота г. *Шассерио*, а адъютантами: лейтенантъ *Эксельманъ*, бывшій адъютантомъ у адмирала *Дюко*, и мичманъ *Дюперре*, сынъ извѣстнаго адмирала, у котораго г. Вальянъ долго служилъ подъ командою.

=

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Къ 1-му января 1849 года, судовъ Соединенныхъ Штатовъ, занимавшихся китовымъ промысломъ, было 614 (581 корабль, 21 бригъ и 12 шкунъ), въ 196,110 тоновъ и съ 18,000 чел. экипажей; круглымъ числомъ почти по 30 чел. на суднѣ. Теперь это число судовъ выше 700, въ 240,000 тоновъ и съ 20,000 чел. экипажей.

— Въ Ливерпулѣ получены извѣстія съ Сандвичевыхъ острововъ, отъ 19 октября, о приходѣ туда 16-го числа того же мѣсяца судна *Геральдъ* (капитанъ Келлеттъ), прибывшаго изъ

Берингова пролива. Объ участи Франклина ничего не узнано, но остается еще надежда—на извѣстія съ Сѣвернаго берега Америки и изъ Канады, и на изслѣдованія доктора Ри и лейтенанта Ноуленса.

— Австрійскій корветъ *Каролина* (М. Сб. Т. IV. стр. 572) прибыль $\frac{3}{15}$ января благополучно въ Триестъ, совершивъ плаваніе изъ Портсмута въ 48 дней.

— Января $\frac{4}{16}$ -го въ 11-ч. утра, въ Тулонѣ спущенъ на воду, съ крытаго стапеля «Мурильонъ», другой паровой корабль *Шарлеманъ*, который будетъ съ винтомъ. Первой такой корабль, спущенной тутъ равно за 8 мѣсяцовъ до этого, былъ *Наполеонъ* прежде называвшійся *24-го Феврала*. (см. М. Сб. Т. III, стр. 570).

— Пароходъ *Nautilus*, на переходѣ изъ Дюнкирхена въ Ливерпуль, съ грузомъ 2000 мѣшковъ муки, погибъ на высотѣ мыса Голи-гедъ, причемъ утонуло 9 человѣкъ; спаслись: шкиперъ, штурманъ, 2 машиниста и 1 матросъ.

— Гг. Руссель (Russell) чугунные литейщики въ Сиднеѣ, въ Новой Голландіи, сдѣлали патентованный элингъ, по заказу Французскаго Правительства, для острова Таити. Весь элингъ изготовленъ въ одинъ мѣсяць, онъ вѣситъ 66 тоновъ и будетъ въ состояніи подымать судно въ 600 тоновъ.

— Американской транзатлантическій пароходъ *Атлантикъ* кап. Вестъ, вышелъ 28-го декабря н. ст. изъ Ливерпуля въ Нью-іоркъ, и на девятой день плаванія получилъ поврежденіе въ машинѣ, котораго не могъ исправить въ морѣ. Пять дней боролся онъ съ западными вѣтрами, стараясь продолжать курсъ къ Галифаксу, но безуспѣшно, почему и спустился къ берегамъ Англіи. Онъ прибыль 22 января н. ст. въ Коркъ благополучно.

— Г. Тайсонъ изъ Балтимора, вмѣсто ожидаемаго каменнаго угля въ Калифорніи, нашелъ только горную смолу; а за углемъ,

говорить онъ, должна Калифорнія обратиться на островъ Ванкувера (М. Сб. Т. IV, стр. 471).

— Англійской почтовой пароходъ *Индусъ*, отправившійся въ концѣ января изъ Соутемтона въ Александрію, повезъ золотой и серебряной монеты (болѣе рупій) цѣною на 300,000 фунт. стерл. или на 1,890,000 р. с. Это наибольшій грузъ въ этомъ родѣ, какой когда либо перевозился, на одномъ суднѣ, изъ Англіи въ Индію. Огромная сумма эта уложена была въ 1250 ящиковъ, вѣсомъ 45 тоновъ (до 2800 пудъ); ихъ везли изъ Лондона въ Соутемтонъ по желѣзной дорогѣ въ одиннадцати вагонахъ; сто человекъ употреблено было для перегрузки. Въ Египтѣ приняты правительствомъ всѣ мѣры, для удобной и сохранной перевозки, столь драгоценнаго груза черезъ перешеекъ въ Суецъ. Тамъ обращено вниманіе и на удобства пассажировъ отправляющихся въ Остъ-Индію и обратно, они прежде проѣзжали Каиръ безостановочно и оставались долго въ скучномъ Суецѣ, теперь дается имъ десять часовъ времени въ Каирѣ, чтобы осмотрѣть всѣ примѣчательности этой столицы.

— Въ соединенныхъ Сѣв. Амер. штатахъ построено было въ послѣдніе 25 лѣтъ слѣдующее число пароходовъ:

Съ 1824	по 1829 г.	194.
— 1829	— 1834	— 304
— 1834	— 1839	— 504
— 1839	— 1844	— 522
— 1844	— 1849	— 969

2493 или около ста въ годъ.

Двѣ трети этого числа построены въ восточныхъ штатахъ, а именно въ Питсбургѣ, въ Пенсильваніи; $\frac{1}{6}$ въ штатѣ Огіо и остальная $\frac{1}{6}$ въ разныхъ частяхъ. Особенно же развилось судостроеніе въ Нью-іоркѣ, гдѣ въ 1850 году, одинъ кораблестроитель г. Маршалъ построилъ 10 судовъ: 2 парохода въ 3000 тоновъ и 8 парусныхъ судовъ въ 11040 тоновъ. Для этихъ

работъ онъ постоянно употреблялъ 385 работниковъ, съ жалованьемъ по $1\frac{1}{4}$ доллера (до $2\frac{1}{4}$ р. с.) въ день, на человѣка.

— Томасъ Рендель, квартирмейстеръ корабля Виктори, правившій рулемъ во все время Трафальгарскаго сраженія, умеръ 2-го января сего года, 76 лѣтъ, отъ роду, въ Топсгамѣ, въ Девоншорѣ.

— Нордъ на компасахъ означался лилейнымъ цвѣткомъ, въ честь Карла Анжу, имѣвшаго девизомъ лилію и царствовавшего въ Сициліи, въ то время когда Неаполитанецъ Флавіо Джоіа, изобрѣлъ этотъ инструментъ.

— Одно общество расчетливыхъ Американцевъ наняло за 25,000 долларовъ особый корабль, на которомъ пріѣдетъ оно изъ Нью-Йорка въ Лондонъ на всемирную выставку. Американцы не хотятъ, чтобы ихъ обирали лондонскіе содержатели гостинницъ и будутъ во все время выставки жить на своемъ кораблѣ и даже дадутъ балъ своимъ соотечественникамъ.

— Отъ 1-го февраля н. с. пишутъ изъ Китая, что нѣсколько китайскихъ джонокъ, подъ командою одного Мандарина, отправились въ Лондонъ на выставку. Онѣ отплыли изъ Кантона въ половинѣ декабря, при благопріятномъ вѣтрѣ и мѣсяца черезъ 4 плаванія придутъ въ Англію. Онѣ имѣютъ для буксира пароходъ. На каждой джонкѣ расположилось четыре семейства. Это большею частію чайные и фарфоровые торговцы.

— Недавно пришло изъ Остѣ-Индіи въ Ливерпуль Голландское купеческое судно *Olivier van Noord*, на которомъ пустыя внутри желѣзныя мачты. Въ 1830 г. въ Брестѣ, случилось намъ видѣть такія мачты испытанныя на одномъ Французскомъ военномъ фрегатѣ, гдѣ одна изъ нихъ, сказывали, лопнула; и бушприхъ былъ такой же, но это не вошло въ употребленіе по неимѣнію упругости въ такомъ рангоутѣ.

— Въ 20 верстахъ отъ Воронежа есть деревня *Парусное* (имѣніе Г-жи Александровской), въ которой сохранилось пре-

даніе, что названіе это происходитъ оттого, что здѣсь при Петрѣ Великомъ купецъ Никита Ивановъ Криворотовъ, бывшій *Мастеромъ дѣлъ корабельныхъ*, дѣлалъ для кораблей паруса и поставлялъ ихъ на верѣхъ рѣки Воронежа.

(*Ворон. Губ. Вѣд. № 1, 1851*).

— Англійское судно *Констансъ*, отплывши съ переселенцами изъ Плимута, 17 Іюля 1850 года, прибыло въ портъ *Аделаиду* 1-го октября, сдѣлавъ этотъ рейсъ въ 76 дней, т. е. однимъ днемъ меньше чѣмъ въ предыдущемъ переходѣ; въ обоихъ случаяхъ капитанъ его прилагалъ къ практикѣ теорію плаванія по дугѣ великаго круга. (см. М. Сб. Т. IV, стр. 182).

==

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

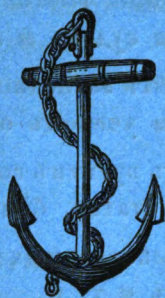
Томъ V.

Мартъ, 1851.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 3.

Содержаніе :

О новомъ устройствѣ битен- говъ для цѣпныхъ кана- товъ на корабляхъ. Соч. лейт. <i>Попова</i>	181	О морскихъ болѣзняхъ Соч. <i>Г. Дютруло</i>	209
Отрывокъ изъ письма мор- скаго офицера.	185	Арктич. экспед. <i>А. Люджеръ</i>	230
Крейсерство у западныхъ бе- реговъ Африки. Пер. <i>В.</i> <i>Мельницкій</i>	191	Вып. изъ год. отч. Имп. С.п.б. Яхтъ-Клуба <i>Кн. Лоб.-Рост.</i>	243
		Дополнит. прав. о гонкахъ Яхтъ на 1851 г.	249
		Біографія П. Т. Козьмина. .	252
		Смѣсь	259

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 каждого мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ V.

№ 3.

МАРТЪ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.

THE
NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY
ASTOR LENOX TILDEN FOUNDATION
125 WEST 47TH STREET
NEW YORK 19

О НОВОМЪ УСТРОЙСТВѢ БИТЕНГОВЪ ДЛЯ ЦѢПНЫХЪ КАНАТОВЪ НА КОРАБЛЯХЪ.

При нынѣшнемъ устройствѣ канатныхъ битенговъ, бимсъ, въ который упираются кнехты ихъ, выдерживаетъ силу вѣтра, чрезъ заведенный на битенгъ канатъ, гораздо большую той, которую бы получилъ онъ, если бы канаты были заложены безъ посредства битенга, за самый бимсъ; заключеніе это не трудно объяснить слѣдующимъ образомъ: кнехтъ битенга представляетъ рычагъ второго рода, въ которомъ крѣпость бимса есть сопротивленіе; хотя стандерсъ и разлагаетъ его на нѣсколько другихъ бимсовъ, впереди перваго лежащихъ, но конечно карлингсы, употребленные въ послѣднемъ случаѣ, съ этою же цѣлію достигнуть ее еще съ большею удовлетворительностію. На этомъ основаніи я осмѣливаюсь предложить слѣдующее расположеніе канатовъ и битенговъ, одинаково возможное на корабляхъ всѣхъ ранговъ и, какъ я думаю, уменьшающее недостатки нынѣшняго устройства.

Уничтоживъ чугунную одежду передняго битенга въ гондекѣ, предназначить его такъ же, какъ и задній, собственно для пеньковыхъ канатовъ; для цѣпныхъ же, утвердить кнехты въ оперьдекѣ, впереди перваго или втораго отъ фокъ-мачты къ кормѣ

бимса; сзади его, противъ кнехтовъ, сдѣлать отверстія въ гонь-декъ; чрезъ что образуется битенгъ, въ которомъ бимсъ замѣнить краспицу, и цѣпи, поднятыя изъ ящиковъ на палубу оперъ-дека и заложеныя на этотъ новый битенгъ, обыкновеннымъ образомъ, пройдутъ въ гонь-декъ и потомъ къ якорю, тѣми же самыми клюзами, которыми и теперь проходятъ.

Незначительная разница въ крѣпости бимсовъ, подъ оперъ и гонь-деками, вознаградится уничтоженіемъ плеча рычага, которое представляетъ кнехтъ употребляемыхъ битенговъ; положивъ чаки сверху и сзади бимса, дополнится толстота его до принятой въ битенговыхъ краспицахъ, чрезъ что уменьшится слишкомъ крутой заворотъ цѣпи на бимсъ; отверстіе въ гонь-декъ, сдѣланное продолговатымъ по длинѣ бимса, доставитъ возможность употребить обыкновенный зажимной стопоръ; конечно, въ этомъ случаѣ тали должны быть присоединены къ стопору не иначе, какъ посредствомъ шкентеля, продѣтаго въ вертикальный шкивъ, вставленный въ планку, позади бимса пришитую.

При этомъ образованіи битенга, дѣйствіе силы на кнехтъ будетъ въ противномъ направленіи нынѣшнему, а чрезъ положеніе носовыхъ клюзовъ относительно бимсовъ оперъ-дека, дѣйствіе цѣпи на бимсъ будетъ не только въ плоскости палубы, но и внизъ, а потому кнехты новаго битенга должны быть пропущены до бимсовъ гонь-дека, гдѣ укрѣпить нижній конецъ ихъ согласно дѣйствію силы выше сего объясненной, а пришитыя къ нимъ, подъ самые бимсы оперъ-дека, дубовыя планки, замѣнивъ пиллерсы, достаточно воспротивятся ничтожной силѣ цѣпи внизъ.

Такъ какъ уголъ между направленіями цѣпей, отъ клюза до стараго и новаго битенговъ, не будетъ превышать 8° , то переломъ цѣпей на клюзѣ никогда не составитъ угла, обращеннаго вершиною въ низъ, а слѣдовательно и удары цѣпи о клюзъ ни въ какомъ случаѣ невозможны.

Объясненное выше расположеніе канатовъ, разъединивъ ихъ въ палубахъ, дастъ еще слѣдующія удобства: возможность закладывать пеньковые канаты на два битенга; цѣпные же канаты, какъ болѣе употребительные, будутъ менѣе беспокоить команду, помѣщаемую въ гонъ-декъ. Небольшое отдѣленіе этой палубы,—отъ передняго битенга до клюзъ-бака, на которомъ помѣстится при этомъ часть цѣпи, соответственно глубинѣ якорнаго мѣста—можетъ быть, во всякое время, совершенно очищено отъ людей, такъ что, при внезапной надобности отдать якорь, вахтенный офицеръ можетъ бросить его въ самый моментъ надобности. Подъемъ якорей хотя и останется въ гонъ-декъ, но какъ это дѣйствіе производится обыкновенно всею командою, то лишняго безпокойства людямъ не сдѣлаетъ; уборка же цѣпи въ ящикъ чрезъ оперъ-декъ, при помощи обгалдеровъ, конечно не представитъ никакого затрудненія; число зажимныхъ стопоровъ увеличится для каждой цѣпи еще однимъ, такъ что кабельныя стопора, до сихъ поръ употребляемые въ помощь зажимнымъ, какъ вовсе неудобные для цѣпей, можно будетъ уничтожить безбоязненно.

По приказанію г-на главнаго командира черноморскаго флота и портовъ, составлена была въ Севастополѣ, въ ноябрѣ 1849 года, комиссія, которая, рассмотрѣвъ проэктъ новаго устройства битенговъ для цѣпныхъ канатовъ кораблей, двухъ и трехъ дечныхъ, въ оперъ и мидель декахъ, нашла полезнымъ: для лучшаго разъясненія этого предмета, устроить фальшивые битенги на одномъ изъ старыхъ кораблей; что и было исполнено на кораблѣ *Анапа*; тогда оказалось, что единственное неудобство проэкта—близость прохода цѣпи отъ пиллерсовъ камбуза—можетъ быть устранено переноской самыхъ пиллерсовъ внутрь и надѣлкой на наружную часть битенга, какъ видно на

прилагаемомъ чертежѣ. Прочность скрѣпленія битенговъ не подлежитъ сомнѣнію.

При означенныхъ измѣненіяхъ, комиссія нашла проэктъ этотъ совершенно удобнымъ и полезнымъ, полагая, что устройство таковыхъ битенговъ на одномъ изъ вновь спущенныхъ въ Николаевѣ кораблей, окончательно показало бы всю пользу этого нововведенія.

Ноября 10-го 1850 года, пришелъ изъ Николаева въ Севастополь 84 пуш. корабль *Чесма*, на которомъ устроены описанные здѣсь битенги, а какъ при постройкѣ корабля предположенія этого не было, то размѣщеніе бимсовъ принудило къ нижеслѣдующему отступленію противъ прилагаемаго чертежа, которое впрочемъ нисколько не нарушаетъ условій первоначальной идеи. Кнехты на кораблѣ *Чесма* поставлены позади бимса и имѣютъ у себя обыкновенную краспицу, подведенную подъ самую палубу оперъ-дека, оконечности которой положены на два обращенные карлингса, соединенные съ однимъ заднимъ и четырьмя передними бимсами.

Въ заключеніе прибавлю, что на корветахъ и бригахъ, не имѣющихъ битенговъ для канатовъ третьихъ и четвертыхъ якорей—съ приложеніемъ этой идеи—возможно создать ихъ, сдѣлавъ только отверстія въ верхней палубѣ, противъ кнехтовъ канатныхъ битенговъ, впереди бимса, къ которому прилегаютъ эти кнехты. Тогда часть кнехтовъ подъ битенговой краспицей съ прилегающимъ впереди ихъ бимсомъ образуетъ битенги. Канаты, выходя изъ гротъ люка на кубрикъ, и обогнувъ, чрезъ упомянутое отверстіе: бимсъ спереди, стандерсъ съ внутренней стороны, а кнехты сзади, пойдутъ въ свои вѣлозы къ якорямъ; причемъ канатные стопора должно расположить на кубрикѣ, и въ случаѣ недостаточной толщины кубричныхъ бимсовъ, рымы для стопоровъ можно забить въ бимсы, подъ баттареею.

Такъ какъ употребленіе запасныхъ якорей весьма рѣдко, то это временное разжѣщеніе канатовъ по кубрику не можетъ быть слишкомъ стѣснительно для людей.

Лейтенантъ Поповъ.

ОТРЫВОКЪ ИЗЪ ПИСЬМА МОРСКАГО ОФИЦЕРА.*

Однажды. . . . мы штилевали въ виду Требизонда. Сѣдившись съ вахты, я сошелъ въ каютъ-компанію. *Мюлазмъ* (первый офицерскій чинъ) *М.*, служащій на бригѣ *Ахтеръ* (звѣзда по арабски) и плававшій нѣсколько времени на нашемъ тендерѣ—ждалъ меня у стола, и сказалъ что имѣеть ко мнѣ нѣсколько вопросовъ. Я предложилъ ему свои услуги. Правда ли что у васъ два флота?—Конечно правда: одинъ здѣсь на югѣ, а другой на сѣверѣ, въ Балтійскомъ морѣ. Изъ послѣдовавшаго разговора я увидѣлъ, что онъ не имѣеть никакого понятія о соединеніи морей и положеніи государствъ. Это не его вина: онъ кончилъ курсъ въ военной морской школѣ въ Константинополѣ, и, какъ видно, учился всему, чему учили, превосходно. Географія и исторія вовсе не входятъ въ курсъ наукъ морской школы, тогда какъ морская астрономія преподается во всей подробности.

Разсматривая записки мюлазма, я нашелъ всѣ способы опредѣленія широты, долготы и склоненія компаса, входящія и въ нашъ курсъ астрономіи, со всѣми выводами и доказательствами. Записки написаны на турецкомъ языкѣ, но какъ

* См. М. Сб. Т. IV стр. 449 и Т. V. стр. 97.

мюлазмъ говорить немного по французски и совершенно разумѣть дѣло, то мы могли свободно объясняться и понимать другъ друга, съ помощію чертежей на плоскостяхъ меридіана и горизонта. Курсъ ихъ, кажется, переведенъ съ французскаго языка, впрочемъ термины астрономіи и тригонометріи всѣ арабскіе. Напримѣръ: широта *арсъ*; долгота *туль*; высота экватора *тамамъ-арсъ*; склоненіе свѣтила *меиль*; полярное разстояніе свѣтила *тамамъ-меиль*; высота *иртыфъ*; зенитальное разстояніе *тамамъ-иртыфъ*; синусъ *каты*; косинусъ *тамамъ-каты*; тангенсъ *мумасъ*; котангенсъ *тамамъ-мумасъ*; экваторъ *моаддилинь-нахаръ*; эклиптика *несфукутуръ*; меридіанъ *несфенъ-нахаръ*; горизонтъ *уфукъ*; полюсъ *кутюль*; часъ *саатъ*; хронометръ *туль-саатъ*; градусъ *дередже*; минута *докика*; секунда *саанье*. Изъ этого видно, что Аравитяне не совсѣмъ исчезли: техническій языкъ ихъ сохраняется до сихъ поръ у новѣйшихъ послѣдователей алкорана.— Названія румбовъ также оригинальны. Имѣвъ случай посѣтить классы военной морской школы въ Константинополѣ, я убѣдился, что всѣ преподаватели природные Турки, и предметы преподаются на турецкомъ языкѣ. Способъ преподаванія такой же какъ у насъ. Преподаватель объясняетъ урокъ, выводъ формулы мѣломъ на черной доскѣ; послѣ спрашиваетъ прежній урокъ, и если ученикъ его знаетъ, то ставитъ отмѣтку въ запискахъ или книгѣ ученика, а если нѣтъ, то ученикъ старается въ продолженіе года выучить и отвѣтить этотъ урокъ, чтобы къ экзамену представить свою книгу съ отмѣтками въ концѣ каждой главы. Кромѣ мюлазма М., прочіе молодые офицеры участвовавшіе въ нашей экспедиціи, разсматривая съ любопытствомъ нашъ морской мѣсяцесловъ,* доказали, что они учились, пони-

* Мѣсяцесловъ у нихъ и таблицы логарифмовъ печатаются на турецкомъ языкѣ и турецкими цифрами.

мая дѣло. Но, странная вещь! при такомъ прочномъ основаніи, познанія ихъ почти бесполезны, потому что вовсе не примѣняются къ практикѣ. На обоихъ бригахъ были хронометры и другіе морскіе инструменты, но безъ всякаго употребленія. Хронометры однажды остановились; ихъ завели, но послѣ не повѣрили. Во время десятидневнаго перехода турецкихъ бриговъ въ Севастополь, въ 1850 году*, хронометры могли бы быть имъ чрезвычайно полезны, потому что они совершенно потеряли свое счисленіе и заблудились въ морѣ; но хронометры предъ отправленіемъ не были заведены: ихъ завели уже на рейдѣ въ Севастополѣ въ тотъ моментъ, когда выпала адмиралтейская полуденная пушка, чтобы избавиться отъ труда повѣрять ихъ. Не могу не вспомнить при этомъ случаѣ, что въ 1847 году, бывши на эскадрѣ 3-й дивизіи, въ крейсерствѣ въ Нѣмецкомъ морѣ, я видѣлъ въ Гельсингерѣ, какъ облегчены шкипера заходящихъ туда купеческихъ судовъ—возможностію дѣлать сличенія своихъ хронометровъ съ хронометромъ на брандвахтѣ; послѣдній тщательно повѣряется, и указываемый имъ моментъ гриническаго полдня объявляется сигналомъ. За нѣсколько минутъ поднимаютъ на брамъ-стенгугу шаръ, и начинаютъ спускать его въ моментъ средняго полдня въ Гриничѣ. Если наблюденія и сигналы на брандвахтѣ ведутся исправно, то нѣтъ сомнѣнія, что этимъ способомъ можно дать средство приходящимъ судамъ—узнать измѣнился ли суточный ходъ ихъ хронометровъ или остался постояннымъ. Подобнымъ образомъ *Ахтеръ* и *Нувей-итъ* могли бы обезпечить себя съ этой стороны, не тревожа своихъ искусственныхъ горизонтовъ. . .

Однако я удалился въ сторону, забывъ что мюлазмъ

* Въ то же время бригъ *Птоломей*, тендера *Поспѣшный* и *Скорый* и яхта *Царица*, сдѣлали этотъ переходъ въ трое сутокъ. Турки возвращаясь изъ Севастополя въ Константинополь пробыли въ морѣ 18 дней!

М. продолжаетъ разговаривать со мной въ каютъ-компаниі тендера С. Я думаю, что нельзя удивляться тому, что онъ не зналъ о существованіи балтійскаго флота, когда самъ Султанъ Махмудъ пришелъ въ бѣшенство, узнавши что русскій флотъ прошелъ въ Наваринъ. Онъ думалъ, что его пропустили чрезъ Босфоръ; но бывшій датскій посланникъ *Баронъ Гюбшъ* (который теперь въ отставкѣ и живетъ въ Буюкдере) принесъ ему карту Европы и растолковалъ о соединеніи морей. Послѣдовалъ и я этому примѣру, принесъ небольшой географическій атласъ и объяснилъ мюлазму гдѣ находится нашъ сѣверный флотъ, и какъ расположены государства, которыя онъ зналъ только по названіямъ. Онъ не хотѣлъ вѣрить, что въ Англіи верховное лице—женщина, и говорилъ, что Турецкій Падшахъ не допустилъ бы до этого. Когда же дѣло дошло до кругосвѣтныхъ путешествій, то онъ рѣшительно объявилъ, что я рассказываю сказки. Я былъ чрезвычайно заинтересованъ этимъ споромъ: противникъ мой не безъ способностей и довольно много и хорошо учился. Какимъ же образомъ эфенди, спросилъ я его, вы только что чертили горизонтъ, экваторъ и проч. а не знаете что земля есть шаръ?

«Нѣтъ, я знаю, что земля будетъ шаръ, если ее проектировать на небесной поверхности, но что въ дѣйствительности она окружена океаномъ, котораго границы неизслѣдованы и неизвѣстны, потому что безконечны. Положимъ, что если бы мы вышли изъ *Акъ-Денисъ* (т. е. Бѣлаго моря, такъ называютъ они Средиземное) и плыли бы на румбъ *баты* (W), годъ, или два, то умерли бы отъ голода и жажды.» Я отвернулъ два листа атласа и остановился на Америкѣ. Такъ думали, эфенди, всѣ Европейцы 360 лѣтъ назадъ, но явился нѣкто *Колумбъ*, который выйдя изъ *Акъ-Денисъ* поплылъ на румбъ *баты*, и чрезъ тридцать шесть дней, открылъ новый огромный материкъ, съ Падшахами и безчисленными пашалыками,

о которыхъ прежде никто ничего не зналъ; но теперь мы безпрестанно сообщаемся съ ними.—Сильно поразила его такая новость. Долго думалъ онъ, и сказалъ: Колумбъ былъ великій человекъ! Не могъ я не позавидовать собесѣднику моему въ этомъ случаѣ. Когда я въ первый разъ услышалъ объ открытіи Америки, то былъ въ такихъ лѣтахъ, что безъ особеннаго любопытства прочиталъ рассказъ объ этомъ великомъ событіи, и потому мнѣ кажется, что это было въ какомъ то снотомъ, снухѣ, учебномъ курсѣ. Потомъ, когда уже я получилъ способность разсуждать, то понялъ въ чемъ дѣло—конечно не при чтеніи того курса, а въ одномъ изъ легкихъ, чудныхъ рассказовъ *Дамэ-флери*, который сдѣлалъ глубокое, прочное впечатленіе въ моей памяти.

Въ заключеніе нашей бесѣды, я предложилъ этотъ атласъ въ подарокъ мюлазиму М., въ память его службы на русскомъ куттерѣ. Онъ много благодарилъ меня за подарокъ, и чтобы доказать вамъ, сказалъ онъ, что я действительно цѣню вашу внимательность, я дарю вамъ этотъ атласъ обратно. Большаго труда стоило мнѣ объяснить ему, что по нашимъ обычаямъ такую вѣжливость могли бы принять за умышленную обиду; тогда онъ согласился принять атласъ и тотчасъ началъ дѣлать на немъ замѣчанія на турецкомъ языкѣ. Мюлазимъ М. отличается необыкновенною скромностію; онъ чрезвычайно вѣжливъ и деликатенъ, и только въ спорахъ о вопросахъ астрономіи иногда горячился; но въ заключеніе онъ всегда говорилъ, что очень жалѣеть, что былъ не изъ лучшихъ воспитанниковъ морской школы и плохой ея представитель. Не такъ поступалъ *Мегендисъ* (гардемаринъ) N. N., служившій на бригѣ Ахтеръ. При послѣднемъ экзаменѣ въ присутствіи самаго Султана онъ такъ отличился, что удостоился получить въ подарокъ золотые часы изъ рукъ самаго Падишаха. Часы эти онъ носитъ въ футлярѣ и съ гордостью показываетъ ихъ. Онъ дѣйствительно

очень хорошо знаетъ геометрію, навигацію и астрономію. Когда мы стояли на рейдѣ въ Синопѣ, онъ однажды пріѣхалъ къ намъ и привезъ отъ командира турецкаго брига въ подарокъ командиру нашего тендера, груши въ корзинѣ. На силу вахтенный офицеръ заставилъ его отдать корзину матрозу, чтобы тотъ отнесъ ее въ капитанскую каюту, но мегендись N.N. самъ последовалъ за нимъ,—сбросивъ предварительно башмаки на верху—его воротили на верхъ и заставляли надѣть башмаки. Онъ рѣшился на это, но сойдя до половины трапа воротился опять на верхъ,—сбросилъ башмаки, и стремглавъ слетѣлъ въ каюту.

Въ каютѣ-кампанію вошелъ онъ бойко, сѣлъ на диванъ и увидя на столѣ французскую книгу, развернулъ ее и началъ громко читать. Такъ какъ я былъ занятъ, то старался не обращать на него вниманія, думая что онъ скоро уйдетъ, но ошибся. Онъ обратился ко мнѣ, и сказалъ: *Moi à présent bien parler Français; mais après,—quand moi apprendre, l'adverbe, les préposition et l'interjection,—moi parfaitement bien parler—Sultane moi alors présenter une autre montre! . . .*

— Ясно, что у нихъ, экзамены дѣлаются не строго, а къ несчастію, нѣкоторые изъ воспитанниковъ, выпускныхъ экзаменовъ—кончаютъ поприще умственной своей дѣятельности. . . .

КРЕЙСЕРСТВО У ЗАПАДНЫХЪ БЕРЕГОВЪ

АФРИКИ.

(Статья г. Буэ-Вильомеза, капитана корабля, начальника французской эскадры).

«Берегитесь, требуя, чтобы эскадра французскихъ крейсеровъ плавала въ Гвинейскихъ моряхъ, чтобы не слишкомъ приучать французскихъ матросовъ къ океанской жизни (*to make the ocean their home*). Пренія о договорѣ 29 мая 1845, въ Британскомъ парламентѣ.

ГЛАВА I.

Многостороннія обязанности на станціи у западныхъ береговъ Африки. — Вооруженные десанты на разныхъ пунктахъ. — Успѣхи нашей морской торговли на Африканскомъ берегу. — Упадокъ нашего торговаго флота вообще. — Необходимость возстановить его. — Нынѣшнее состояніе торговаго Неграма. — Средства къ его уничтоженію. — Частная обязанность французскихъ крейсеровъ. — Разореніе притоковъ торговаго невольничества, на Перцовомъ берегу Либерійцами и Французами. — Послѣдствія этого дѣла.

Сентября 18-го 1848 года, я прибылъ въ Лоріанъ для вооруженія 46-ти пушечнаго фрегата *Пенелопы*, и 20-го приступилъ къ работамъ; 10-го октября вытянулся на рейдъ, а 17-го фрегатъ былъ совершенно готовъ къ выходу въ море, и осмотрѣнъ морскимъ префектомъ; 6-го ноября, т. е. мѣня

чѣмъ черезъ полтора мѣсяца, отъ начала возмущенія, освѣтитъ снялся съ якоря и, не смотря на перемежающіеся шталы и бури, въ одиннадцать дней прибылъ въ С. Луи, въ Сенегаль, и бросилъ якорь передъ *Gust-N'Dar*, откуда, спустя нѣсколько дней, явился на Горейскомъ рейдѣ. Тутъ не замедлила присоединиться ко мнѣ послѣдовательно большая часть прибрежной африканской эскадры, вѣренной моему командованію, и состоявшей изъ четырнадцати судовъ.

По инструкціи морскаго министра, порученіе мое имѣло двоякую цѣль: во-первыхъ возстановить господство французскаго флага на тѣхъ пунктахъ, гдѣ оно насильственнымъ образомъ было уничтожено; во-вторыхъ, предписано было строжайше преслѣдовать торговлю Неграми, которая, нагло прикрываясь нашимъ флагомъ, стала быстро распространяться, и уничтожить ее въ самомъ корнѣ, разрушивъ главнѣйшіе притоны торговцевъ съ помощію вооруженнаго десанта; десантъ этотъ долженствовалъ быть сформированъ изъ экипажей эскадры и дѣйствовать на тѣхъ пунктахъ, на которыхъ мы можемъ вести войну, не нарушая народнаго права. Въ теченіе всего января 1849 года, мы занимались нагрузкою и заготовленіемъ провизіи и матеріаловъ, распределеніемъ служебныхъ обязанностей, какъ на судахъ, такъ и внѣ оныхъ, и пушечными, парусными и ружейными ученіями; я воспользовался сосѣдствомъ полуострова *Belair* для того, чтобы ознакомить съ главнѣйшими пѣхотными построеніями ту часть команды, которая назначена была для десанта. — Сюда относились: застрѣльщичыѣ ученіе, построеніе карре, движеніе колонною къ атакѣ, развертываніе ее на маршѣ во фронтъ или быстрый переходъ въ карре, перемѣна фронта, стрѣльба изъ ружей и пр., словомъ сказать все то, что необходимо было изучить предъ внезапными высадками и набѣгами на берегу, чтобы дѣйствовать противъ непріятеля съ увѣренностію въ побѣдѣ. Да позволено будетъ мнѣ здѣсь небольшое размышленіе: нѣкоторые

мнимые землекопы, нѣвѣющіе претензію на глубокое знаніе морскаго дѣла, стараются представить въ смѣшномъ видѣ пѣхотныя ученья матросовъ, вѣроятно съ той цѣлью, чтобы этимъ дешевымъ средствомъ выказать себя истинными моряками. Но, сказавъ правду, ни *Дюгей-Труанъ*, простоявшій мѣсяцъ на якорѣ въ Порте-Грандо, на островахъ Зеленаго мыса, для составленія изъ экипажей своей эскадры экспедиціоннаго корпуса для осады Рио-Жанейро; ни *Нельсонъ*, приготовлявшій своихъ матросовъ къ десантному дѣйствію противъ Санта-Круца, на Тенерифѣ, или къ осадѣ форта С. Жанъ-де-Никарагуа—оба эти знаменитые флотоводца не думали, что какіе нибудь морскіе пигмеи нашего времени будутъ говорить съ улыбкою презрѣнія о тѣхъ благоразумныхъ приготовленіяхъ, которыя были нужны для успѣховъ экспедицій. Эскадра, стоявшая на Горейскомъ рейдѣ, въ первые числа февраля 1849, уже была готова къ прибрежному крейсерству, и суда отправились къ разнымъ пунктамъ, на которыхъ онѣ, въ случаѣ тщетныхъ убѣжденій, должны были немедленно возстановить, силою, уваженіе къ французскому флагу. Я не буду возвращаться къ экспедиціямъ, предпринятымъ въ 1849 нѣкоторыми экипажами упомянутой эскадры. Въ двухъ первыхъ изъ нихъ, флагъ нашъ, оскорбленный черными пиратами и вѣтными племенами, которыя возмущались подъ вліяніемъ коварной политики иностранцевъ, былъ возстановленъ и получилъ такое важное значеніе, какого не имѣлъ прежде, благодаря храбрости морскаго десанта. Въ послѣдней экспедиціи мы атаковали и разрушили, вмѣстѣ съ войсками юнаго государства *Либеріи*, призвавшаго насъ на помощь, убѣжища торговцевъ Неграми, находившіяся даже на земляхъ самой *Либеріи*. Сорокъ восемь офицеровъ и матросовъ, убитыхъ и раненыхъ въ этихъ экспедиціяхъ, свидѣтельствуютъ объ упорномъ сопротивленіи, встрѣченномъ нами отъ дикахъ, значительно превосходившихъ насъ въ числѣ, хорошо вооруженныхъ и закрытыхъ.

Результатъ этихъ дѣйствій вполне соответствовалъ ожиданіямъ; не только новыя рѣки, прежде недоступныя для нашихъ промышленниковъ, открылись для ихъ каботажныхъ судовъ, занимающихся жѣновою или вывозною торговлею, но и торговля всего остального берега Африки оживилась, и сдѣлалась безопасною подъ французскимъ флагомъ. Разсматривая оффиціальныя бумаги, я съ удовольствіемъ вижу, что по журналу брандвакты Горейскаго рейда, пришедшихъ туда коммерческихъ судовъ подъ французскимъ флагомъ было до 125, каждое свыше 100 тоновъ, и 130 другихъ судовъ, каждое менѣе 100 тоновъ. Изъ рапортовъ крейсерующихъ капитановъ видно также, что на дистанціонномъ пространствѣ отъ Горей до Сьерра-Леоне, прошло съ апрѣля 1849 до мая 1850 года, 44 трехматровыхъ судна французскихъ, за грузомъ въ порты Metacoug, Rio-Nunon, Rio-Pondo, iles de Loss, и пр. И такъ морское дѣлѣе снова возстановилось на водахъ Африки, гдѣ, даже и до 1848 года, быстрые успѣхи нашей торговой навигаціи представляли разительную противоположность съ тѣмъ упадкомъ французской коммерціи, въ какомъ она находилась въ это время почти на моряхъ всего свѣта. И дѣйствительно, въ январѣ 1848 г., публикуя свѣденія о дозволенной и запрещенной торговлѣ въ западной Африкѣ, я сравнилъ таможенныя вѣдомости за многія годы, и вывелъ изъ этого сравненія слѣдующія заключенія: торговое движеніе Франціи въ Сенегальскихъ владѣніяхъ, выразившееся въ 1840 году цифрою въ 11,832,012 фр., возросло, въ 1846 году, до 23,880,139 фр., т. е. удвоилось, въ шесть лѣтъ; подобное же возрастаніе замѣчается и на остальной части западнаго берега Африки. Не входя въ подробныя доказательства упадка нашей торговли вообще, и успѣховъ ея на западномъ берегу Африки, разсмотримъ теперь дѣйствія нашихъ крейсерствъ въ отношеніи къ прекращенію торговаго невольничества.

Нужно сознаться, что преступная торговля эта до сих пор еще въ полномъ дѣйстви; главнѣйшій и почти единственный источникъ, постоянно снабжающій ее средствами, находится въ Бразиліи, куда сбываютъ большую часть этого товара, а именно отъ 50,000 до 60,000 чел. въ годъ, увлекая ихъ изъ нѣдръ семейства и отечества. — Весьма часто невольники эти, безжалостно закупоренные въ трюмъ, представляютъ собою жертвы войны, безпрестанно поддерживаемой между туземными племенами Африки хитрою потиткою торговцевъ, которые одну воюющую сторону снабжаютъ оружіемъ и порохомъ, а другихъ лишаютъ этихъ средствъ защиты; слѣдствіемъ подобныхъ раздоровъ бываетъ то, что военнопленные переходятъ въ руки торговцевъ, а отъ нихъ поступаютъ невольниками въ Бразилію, черезъ торговыхъ корреспондентовъ; мѣстное начальство смотритъ на эту торговлю сквозь пальцы, и отчасти, даже покровительствуетъ ей. И такъ, если христіанская Европа дѣйствительно желаетъ положить конецъ этому унижательному для человѣчества торгу, то она должна его преслѣдовать и поражать на материкѣ Америки.

Что касается до средствъ, употребленныхъ на берегахъ Африки для уничтоженія торго невольниками, который, повторю еще, преимущественно производится съ Бразилією и подъ ея эгидомъ, то средства эти заключаются въ размноженіи военныхъ крейсеровъ для полицейскаго осмотра берега, и нападенія на тѣ его пункты, гдѣ находятся притоны негропромышленниковъ. Не смотря на крейсерства, число невольниковъ, перевозимыхъ изъ Африки въ Бразилію, уменьшается весьма нечувствительно; что же касается до вооруженнаго десанта, то правительства разрѣшаютъ высаживаніе войскъ только тамъ, гдѣ, на основаніи трактатовъ, дозволенъ полицейскій осмотръ берега, и гдѣ есть пристани для торго невольниками — торго, который распространяется почти по всему прибрежью Африки. Только одни англійскіе

крейсера могутъ захватывать Бразильцевъ, торгующихъ невольниками. Французскія же военныя суда, должны ограничиваться однимъ полицейскимъ осмотромъ коммерческихъ судовъ подъ флагомъ Франціи, и задерживать ихъ при малѣйшемъ подозрѣніи въ участіи въ незаконной торговлѣ. Такъ, съ 1848 года, и въ особенности послѣ уменьшенія числа крейсеровъ нашей эскадры, многія французскія коммерческія суда, болѣе чѣмъ коварно принимали участіе въ торгѣ невольниками, и безбоязненно подходили къ берегамъ Африки со множествомъ пустыхъ водяныхъ бочекъ, огромными котлами и другими приборами, которые, по смыслу существующихъ законовъ, служатъ новодомъ къ арестованію того судна, на которомъ они находятся, ибо внушаютъ подозрѣніе въ производствѣ запрещеннаго торга.

Данныя мнѣ инструкціи предписывали строгое соблюденіе этихъ законовъ, и я, не колеблясь, приступилъ къ дѣйствию по точному ихъ смыслу. Будемъ надѣяться, что поминка судовъ, и новѣйшія постановленія, если даже и не строгѣе прежнихъ, то, по крайней мѣрѣ, болѣе опредѣлительныя, скоро пресѣкутъ покушенія тѣхъ нашихъ торговцевъ, которые своими дѣйствіями запятнали честь французскаго флага.

Чтоже касается до обязанности нашихъ крейсеровъ, то она не имѣетъ, и не должна имѣть никакой другой цѣли, кромѣ преслѣдованія невольничьего торга, подъ флагомъ Франціи; дѣйствовать же вооруженнымъ десантомъ мы можемъ только на тѣхъ земляхъ — и то съ разрѣшенія мѣстной власти — въ которыхъ находятся убѣжища этой торговли. Такъ, мы можемъ преслѣдовать невольничество на земляхъ *Либерти*, этой южной республики, занимающей почти все протяженіе Пердвого берега и состоящей, какъ извѣстно, изъ американскихъ Негровъ, добровольно переселившихся въ Африку, гдѣ, можетъ быть, жили ихъ предки. Уже въ 1848, предвидя тѣ благопріятныя послѣдствія, какія могутъ произойти отъ утвержденія этой христі-

яской и образованной націи, для прекращенія торго невольниками, я поддерживалъ передъ французскимъ правительствомъ просьбу Либерійцевъ — признать официально независимость ихъ республики, на что уже послѣдовало согласіе Англіи и Соединенныхъ Штатовъ. Благодаря утвержденію этой независимости со стороны Франціи, моряки наши, съ помощію Либерійцевъ, разрушили четыре главныхъ гнѣзда негропромышленниковъ, сожгли товары и шалаши, освободили невольниковъ, и теперь могутъ производить подобныя преслѣдованія по всему Перцовому берегу съ помощію десанта. Торговля Неграми вообще сосредоточена на простанствѣ между заливомъ Бенинскимъ и южными предѣлами королевства *Ангола*, что позволяетъ намъ не раздѣлять эскадру на отряды.

ГЛАВА II.

Ученье парусами. — Соперничество въ работахъ между Пенелопею и Портсмутомъ. — Пальба ядрами и бомбами. — Дѣйствіе абордажною саблею. — Морекія эволюціи. — Преобразование, предложенное въ тактикѣ, изданной въ 1832 г. для руководства на флотъ. — Взглядъ на прежнія морскія сраженія.

Дисциплина на эскадрѣ есть первое основаніе ея благоустройства: это аксіома; но ежели необходимо водворить эту дисциплину со всею строгостію закона и постановленій, съ самаго начала кампаніи, то не менѣе того необходимо въ тоже время возбудить въ морякахъ и истинное сознаніе ихъ силы и духъ соревнованія; по этому я считалъ всего нужнѣе — наискорѣйшимъ образомъ ознакомить, находящіися подъ моею командою суда, съ тѣми морскими и военными упражненіями, которыя удесятерять достоинство и силу экипажа, представляющаго собою ра-

зумнаго и единодушнаго двигателя военной машины. Для возбужденія же духа соревнованія, я пользовался всеми случаями; когда только крейсера собирались подъ мое начальство, чтобы совершенствовать ихъ въ управленіи парусами и въ генеральныхъ эволюціяхъ; самолюбіе, однажды затронутое, привело наконецъ къ тому, что отрядъ у западныхъ береговъ Африки сдѣлался предметомъ вниманія иностранцевъ, какъ по быстротѣ своихъ работъ, такъ въ особенности по своему снатию съ якорей. Быстрота послѣдняго маневра главнѣе всего для крейсеровъ, которыя часто становятся на якорь въ близи берега, и принуждены бѣгутъ въ море съ чрезвычайною поспѣшностію, для преслѣдованія какого нибудь судна, едва показавшагося на горизонтѣ. — Въ примѣръ успѣховъ нашихъ работъ, привожу, на выдержку, слѣдующее мѣсто изъ шканечнаго журнала: 22 октября 1849, суда *Пенелопъ*, *Ретершъ*, *Дюпети-Туаръ*, *Аргусъ* и *Ахеронъ* стояли на якорѣ за вѣтшними мелями прохода въ Гибонъ. Канату на клюзѣ было до 80 сажень. Ровно въ шесть часовъ утра, съ фрегата *Пенелопъ* былъ сдѣланъ отряду сигналъ: «сняться съ якоря.» Черезъ 4 мин., поднявъ якорь, *Пенелопъ* поднялъ кливеръ; потомъ послалъ людей по марсамъ и отдалъ всѣ паруса въ $2\frac{1}{2}$ минуты; натянулъ шкоты, поднялъ фалы и обрасопилъ реи въ бакштагъ въ 2 минуты. Весь маневръ продолжался $8\frac{1}{2}$ минутъ. Прочіе снялись нѣсколькими секундами позже.

Конечно, я могъ бы съ фрегатомъ сняться еще скорѣе, если бы, подтянувъ канатъ, заставилъ ходить на шпиглѣ и отдавать паруса въ одно время. Но корветы и бриги отряда, имѣя сравнительно менѣе людей, не могли бы слѣдовать за мною, и потому я старался уравнивать преимущества всѣхъ судовъ, чтобы лучше возбудить самолюбіе команды; за то и велика была радость тѣхъ, кому я объявлялъ сигналомъ свое удовольствіе, въ награду за ихъ проворство и искусство при исполненіи предш-

самого маневра. Английскій коммодоръ, бывшій въ это время вмѣстѣ съ нами, находился на паровомъ фрегатѣ; слѣдовательно намъ не приходилось соперничать съ нимъ въ парусныхъ работахъ. Но въ мартѣ, 1850 года, я имѣлъ случай состязаться съ американскимъ коммодоромъ, имѣвшимъ свой брейтъ-навивель на прекрасномъ корветѣ *Портсмутъ*, на которомъ было сравнительно болѣе экипажа, чѣмъ на моемъ фрегатѣ. — Я снова обращаюсь къ шканечному журналу, и нахожу, что 16 марта оба судна стояли съ отданными для просушки парусами и поднятыми передними стакселями. Фрегатъ *Пенелопы* закрѣпилъ всѣ паруса и опустил лисель-спирты въ 1 м. 25 с; а спустя 45 секундъ, ни одного человека на марсахъ не было. На корветѣ же *Портсмутъ*, маневръ этотъ былъ исполненъ въ 3 м. 15 сек; прибавя 1 минуту на сходъ людей съ реевъ и марсовъ, всего будетъ 4 м. 15 сек. т. е. вдвое долѣе противъ *Пенелопы*. Весьма легко понять, съ какою цѣлью я вступилъ въ это соперничество и съ какимъ намереніемъ старался доказать превосходство нашихъ моряковъ въ работѣ. Очень много есть во Франціи такихъ людей, которые стараются унижить наши военные суда и экипажи, превозносятся до небесъ всякій чурбанъ, плавающий подъ иностраннымъ флагомъ. Однимъ словомъ, для этихъ господъ мореплаваніе наше не есть *enfant du pays*, какъ для Англіи и Америки. Такое равнодушіе въ тысячу разъ пагубнѣе пристрастія: первое порождаетъ уныніе, а второе довѣренность — источникъ преуспѣанія.

Если главное дѣло состоитъ въ томъ, чтобы возбудить соревнованіе въ экипажахъ и распространить практическія свѣдѣнія во всемъ, что касается до управленія парусами, то не менѣе необходимо, съ самаго начала команданіи приучить людей къ дѣйствію артиллеріи — этому главнѣйшему оружію моряковъ; отнесительно этихъ занятій обязанность и трудъ капитановъ зна-

чительно нынѣ облегченъ, благодаря драгоцѣнному рассаднику морскихъ артиллеристовъ, поступающихъ на службу съ учебнаго фрегата. Я приведу здѣсь только тѣ результаты нашихъ экспериментальныхъ въ палубѣ въ цѣль, которыя представляютъ нѣкоторый интересъ по дѣйствию ударныхъ биллетовскихъ разрывныхъ снарядовъ. Не упоминая о палубѣ на морѣ въ плавучія цѣли, во время которой мы не могли вѣрно наблюдать за разрушительными и зажигательными дѣйствіемъ ядеръ, я выпиываю здѣсь изъ журнала одни только рапорты о палубѣ ядрами и бомбами, произведенной 25 сентября на якорѣ у *Saint-Paul-de-Loanda*; цѣль была поставлена на песчаномъ полуостровѣ въ разстояніи $4\frac{1}{4}$ кабельтовыхъ отъ фрегата, и состояла изъ дюжины бочекъ, наполненныхъ пескомъ, которыхъ колонна поддерживалась песчанымъ валомъ, опиравшимся на другія бочки, зарытыя въ песокъ; на вершинѣ ихъ утверждены были штокъ съ краснымъ флагомъ.

Фрегатъ, поставленный на шпрингъ, бортомъ къ цѣли, открылъ батальный огонь изъ дека, вооруженнаго короткими 30 фунтовыми пушками и 30-же фунтовыми бомбовыми пушками, и сдѣлалъ 98 выстрѣловъ. Изъ нихъ: 14 выстрѣловъ биллетовскими ударными бомбами; 28 бомбами, съ обыкновенными трубками; 42 учебными, наполненными пескомъ; и 14 обыкновенными полными ядрами. Изъ нихъ 20 попали въ цѣль, другіе, болѣе или менѣе, коснулись песчаной насыпи. Биллетовскіе бомбы всѣ, кромѣ одной, разрывало при малѣйшемъ прикосновеніи къ почвѣ, состоявшей изъ рыхлаго песка. Напротивъ того, всѣ бомбы съ простыми трубками разрывались только тогда, когда падали на землю подъ большимъ угломъ, а при рикошетномъ или косвенномъ выстрѣлѣ разрывались при второмъ или третьемъ паденіи; иногда же, сдѣлавъ нѣсколько рикошетовъ падали въ море, по другую сторону песчаной косы, не разрываясь.

Верхняя батарея сдѣлала 42 выстрѣла изъ обыкновенныхъ

и бомбовыхъ пушекъ: изъ нихъ 10 коснулись цѣли, а одинъ сбилъ даже флагъ-штокъ; здѣсь замѣчено то же самое относительно разрывныхъ снарядовъ съ ударными и простыми трубками, что и при пальбѣ изъ закрытой батареи. Я привожу эти выводы потому, что они убѣдительно разрѣшаютъ всѣ сомнѣнія, выраженные на счетъ зажигательнаго дѣйствія снарядовъ покойнаго товарища нашего г. Биллета. Полагая, что пользу подобныхъ экзерцицій никто не будетъ оспаривать, не смотря на различные несчастные случаи съ ними соединенные, скажу нѣсколько словъ о средствахъ предупреждать эти несчастія, сколько возможно. Если мы были такъ счастливы, что на фрегатѣ *Пенелопъ* не случилось ничего подобнаго, за то не всѣ суда эскадры могутъ этимъ похвалиться, и именно на *Аргусъ* былъ сдѣланъ сигналъ во время ученья, что канонира, посылавшаго зарядъ въ каронаду, ранило въ руку банникомъ такъ, что необходимо было сдѣлать ампутацію; между тѣмъ комендоръ каронады, старшій экзаменованный артиллеристъ, человекъ хладнокровный и опытный, увѣрялъ, что во все время заряжанія онъ не отнималъ большого пальца отъ запала, и потому всю вину слагалъ на самого зарядателя, худо пробанившаго каронаду.

Когда матросъ ознакомился съ парусами и пушками—этого уже достаточно: цѣль по видимому вполне достигнута; но между тѣмъ остается еще нѣчто, столь же необходимое для хорошаго моряка и война—это *абордажное дѣло*, т. е. умѣнье дѣйствовать ружьемъ, пистолетомъ и саблею. Я уже говорилъ, что съ начала кампаніи я спѣшилъ обучить экипажи, находившіеся подъ моею командою, не только ружейнымъ приѣмамъ, но и нѣкоторымъ пѣхотнымъ построениямъ, необходимымъ во время десантнаго дѣйствія, которыхъ я долженъ былъ предпринимать для исполненія министерскихъ инструкцій. Достигнувъ этой цѣли, я преимущественно занимался потомъ обученіемъ людей стрѣльбѣ изъ пистолетовъ въ цѣль и фехтованію на сабляхъ.

Хотя въ другихъ официальныхъ извѣстіяхъ я довольно подробно говорилъ объ этихъ эзерциціяхъ, но считаю полезнымъ сказать и теперь нѣсколько словъ о нихъ, для того именно, чтобы фактами опровергнуть то равнодушіе, съ какимъ нѣкоторые офицеры смотрятъ на занятія этого рода.

Обыкновенно прежде всего собиралъ я обучающихся фехтованію, чтобы объяснить имъ общій планъ методы, по которой должно производиться ученіе. Метода эта состояла въ слѣдующемъ: первая абордажная партія (дѣйствующая холоднымъ оружіемъ) раздѣлялась на столько отдѣленій, сколько было учителей; послѣдніе, поставивъ въ разожнутую шеренгу своихъ людей и давъ каждому по деревянной саблѣ, должны были показать имъ главнѣйшіе удары: въ грудь, голову, плечо, животъ и колѣно; изученіе отразительныхъ приѣмовъ слѣдовало непосредственно за правилами атаки, послѣ чего, половина шеренги начинала дѣйствовать противъ остальной половины, къ величайшей забавѣ всего экипажа, обыкновенно предпочитавшаго этотъ родъ ученія всякому другому. Въ минуты отдохновенія, сабля замѣнялась палкою, такъ что, подъ конецъ кампаніи, экипажъ, состоявшій болѣею частію, изъ неповоротливыхъ Нижне-Бретонцевъ, сдѣлался столь ловкимъ и проворнымъ, что обратилъ на себя всеобщее вниманіе. Не говоря уже о томъ, что люди получали такое выгодное мнѣніе о своемъ фехтовальномъ искусствѣ, что, составляя абордажную партію изъ 80 человекъ, считали пустяками завладѣть непріятельскимъ фрегатомъ менѣе, чѣмъ въ четверть часа. Самоудѣльность чрезвычайно похвальная.

Теперь скажу о нѣкоторыхъ эволюціяхъ, которыя я имѣлъ возможность сдѣлать, соединивъ, на нѣсколько времени, 5 или 6 крейсеровъ, на той или другой станціи. По причинѣ небольшого числа судовъ, эволюціи эти ограничивались движеніемъ въ ордеръ похода двухъ колоннъ, построеніемъ изъ него линіи баталіи,

переворотами оверъ-штагъ и чрезъ фордевиндъ, вдругъ и послѣдовательно, и пр. Я не упоминалъ бы здѣсь объ этомъ предметѣ, еслибы онъ не былъ въ связи съ однимъ примѣрнымъ сраженіемъ, которое я изложилъ для наученія весьма важнаго вопроса, находящагося на страницахъ нашей тактики, изданной для руководства, въ 1832 г. Вотъ этотъ вопросъ:

Благоразумно ли называть *ордеромъ баталіи* линію кораблей, держаніюся въ бейдевиндъ въ кильватеръ одинъ другому, которую опытъ прошедшихъ вѣковъ осудилъ и призналъ нагубною? Не вѣришь ли назвать ее въ официальной тактикѣ просто *ордеромъ похода* въ одну колонну въ бейдевиндъ, на правый или на лѣвый галсъ; предоставляя генію нашихъ адмираловъ полную свободу атаковать или отразить непріятеля, построившись въ одну линію, или въ ордеръ двухъ или трехъ колоннъ, сообразно съ *ордеромъ* противника. Повторяю, можно ли не опасаться, оставляя это названіе при линіи, состоящей изъ кораблей, построенныхъ въ кильватеръ одинъ другому, что мы не подвергнемъ эскадры нашей новымъ бѣдствіямъ, отъ прорыва этой линіи непріятелемъ и нападенія его на слабѣйшую часть ея?

Чтобы отвѣчать на этотъ вопросъ, мнѣ кажется необходимо заглянуть въ исторію морскихъ сраженій и по нимъ изучить морскую тактику. И такъ обратимся къ прошедшему. Сраженія одной эскадры противъ другой, въ двухъ параллельныхъ линіяхъ, начались съ половины XVI вѣка, и этотъ боевой строй былъ съ тѣхъ поръ преимущественно употребляемъ до конца XVIII столѣтія. Въ это послѣднее время англійскій адмиралъ *Родней*, отчасти противъ своего намеренія, въ чемъ сознаются сами Англичане — прорѣзалъ своею линіею французскую, чтобы привести ее въ безпорядокъ, и успѣлъ въ этомъ какъ нельзя лучше. Адмиралъ Сюффренъ (Suffren) въ свою очередь, въ 1782 г. въ одной изъ двухъ блистательныхъ битвъ съ англійскою эскадрою на Индійскомъ океанѣ, бросивъ ста-

рую рутину сражаться въ линіи баталіи, подожечь въ ордерѣ похода двухъ колоннъ къ непріятелю и передовыми судами атаковать центръ и арріергардъ. Здѣсь онъ приложилъ къ дѣлу превосходное военное правило: сосредоточивать свои силы на одной части непріятельскаго флота и стараться разбить ее прежде, нежели другая часть подойдетъ на помощь. Но сильный шквалъ разрушилъ этотъ, уже начатый, планъ атаки, спасъ англійскую эскадру, отъ пораженія и лишилъ французскаго адмирала славы введенія новыхъ тактическихъ правилъ битвы, которыхъ справедливость доказана нѣсколькими годами позже. Нельсономъ—на морѣ, а Наполеономъ—на сушѣ.

И что же говорить наша тактика о *линии баталіи*? Оставивъ при ней одной это названіе въ книгѣ сигналовъ, мы встрѣчаемъ въ объясненіяхъ къ нимъ, что линія баталіи разсматривается тамъ только какъ *приготовительный* къ сраженію ордеръ; слѣдовательно тутъ явное противорѣчіе.

Въ *объясненіи* говорится слѣдующее: «Теорія сраженій эскадръ окончательно измѣнилась такъ, что на ордеръ баталіи должно смотрѣть не какъ на основаніе системы сраженій, но какъ на чрезвычайно легкій способъ выдержать или произвести сильное нападеніе, въ слѣдствіе котораго часто обѣ эскадры смѣшиваются.»

Это значить, какъ мнѣ кажется, что ордеръ баталіи не есть исключительный ордеръ для сраженія; если такъ, то за чѣмъ же оставлять за нимъ это названіе? Если онъ не болѣе, какъ *приготовительный ордеръ*, то отчего бы не назвать его просто *ордеромъ похода въ одну колонну въ бейдевиндъ, на правый или лѣвый галсъ?*

И такъ какъ морская тактика окончательно измѣнилась, по словамъ книги, посвященной сему предмету, хотя она съ чрезвычайной осторожностію принимаетъ новые способы атаки и защиты, то зачѣмъ же упорствовать въ названіи ордеромъ бата-

ли, болѣе или менѣе длинной линіи кораблей, и тѣмъ вводить въ заблужденіе тѣхъ начальниковъ эскадръ, которые буквально понимаютъ термины въ книгѣ, служащей имъ руководствомъ?

Повторяю, несправедливѣе ли будетъ назвать линію баталіи ордеромъ похода, такъ же какъ ордеръ похода въ двѣ или три колонны, ордеръ фронта и т. д. ? . . Наконецъ не должны ли мы предоставить генію адмираловъ, освобожденному отъ официальнаго ига этой пагубной линіи баталіи, атаковать и поражать непріятеля сообразно съ обстоятельствами, и въ томъ ордерѣ, который, въ слѣдствіе введенія пара—этого новаго элемента военныхъ морскихъ силъ—для насъ покуда еще задача? Легко понять, что о предметѣ столь важномъ я не могу говорить утвердительно, но только разсматривать мнѣніе моряковъ, потому что противнаго мнѣнія держатся многіе отличные морскіе офицеры и между ними краснорѣчивый авторъ «Морскихъ сраженій временъ Республики и Имперіи» *Жюльенъ-Лагравьеръ*. Онъ говоритъ: «судамъ одинаково управляемымъ, желать руководствоваться тою странною тактикою, которая основана болѣе на примѣрахъ, чѣмъ на правилахъ Нельсона, значитъ подвергать себя явной гибели.»

Офицеры, обнаруживающіе подобное мнѣніе о стратегическихъ правилахъ знаменитаго англійскаго адмирала, опираются на слѣдующія причины: 1) на ограниченное число судовъ, изъ которыхъ, вѣроятно, будутъ состоять будущія эскадры; 2) на лучшее вооруженіе артиллеріею и снабженіе, сосредоточивающія силы ихъ болѣе чѣмъ прежде, слѣдовательно, линія баталіи не будетъ уже такъ растянута и подвержена пораженію, а потому, гораздо легче будетъ одной изъ частей этой линіи оказать помощь атакованнымъ кораблямъ другой; 3) на нынѣшнее искусство нашихъ канонировъ — встрѣтить продольными выстрѣлами непріятельскіе корабли, направившіеся носомъ къ батареямъ нашихъ судовъ.

Какъ бы ни были справедливы эти причины, но онѣ не убѣждаютъ меня въ превосходствѣ линіи баталіи. Чтожъ касается до продольныхъ выстрѣловъ, встрѣчающихъ непріятеля, при прорѣзываніи имъ линіи, на это можно замѣтить, что *Колингаудъ*, при Трафалгарѣ, избѣжалъ разрушительнаго дѣйствія этихъ выстрѣловъ, прикрываясь дымомъ и заставивъ весь экипажъ лежать на палубѣ до тѣхъ поръ, пока не подошелъ къ нашимъ кораблямъ на пистолетный выстрѣлъ, и грянулъ въ нихъ съ обѣихъ бортовъ двойными зарядами ядеръ. Касательно же помощи отъ другой части флота, которая будто бы можетъ быстро подойти по причинѣ значительнаго сокращенія линіи баталіи, можно замѣтить, что помощь эта придетъ всегда поздно; ибо если, съ одной стороны, линія баталіи будетъ состоять не болѣе какъ изъ 12 или 15 кораблей, что, по моему мнѣнію, соответствуетъ желаемой быстротѣ движенія частей ея, то, съ другой стороны, дѣйствіе нынѣшней артиллеріи противъ атакующей части, обратитъ эту послѣднюю въ совершенныя развалины прежде, чѣмъ другія части подоспѣютъ на помощь.

Я всегда думалъ, что занимать подобными вопросами по возможности большее число молодыхъ офицеровъ, надежду будущаго флота, есть главнѣйшая обязанность начальника эскадры; такъ, по крайней мѣрѣ, я понималъ свое назначеніе, и потому, хотя начальствовалъ весьма небольшою эскадрою, но пользовался всѣми случаями, какъ выше было сказано, для соединенія подъ своимъ флагомъ нѣсколькихъ крейсеровъ, и производилъ съ ними въ заливѣ Біаффа, эволюціи и примѣрное сраженіе подъ парусами. Вотъ инструкция данная мною эскадрѣ для руководства въ этомъ случаѣ.

«Начальникъ эскадры намѣренъ на второй или третій день по выходѣ въ море, извѣстить сигналомъ о построеніи въ линію длиною въ $14\frac{1}{2}$ кабельтовыхъ, что составитъ длину линіи изъ 15 кораблей, держащихся на разстояніи полу-кабелятова другъ отъ друга.

Потомъ начальникъ эскадры, будетъ представлять съ своимъ фрегатомъ группу непріятельскихъ кораблей, на вѣтрѣ, и сдѣлаетъ нападеніе на тѣ крейсера, которые представляютъ авангардъ французской линіи; авангардъ этотъ, отвѣчая на непріятельскій огонь, сигналомъ потребуетъ помощи отъ кордебатали и арріергарда. Начальникъ эскадры желаетъ узнать число минутъ, въ которыя двѣ не атакованныя части французскаго флота подойдутъ на помощь къ авангарду и вступятъ въ дѣло, а также хочетъ испытать, хотя и при незначительномъ числѣ судовъ, во время ли подошли эти суда, и успѣютъ ли они воспрепятствовать непріятелю разбить своею, превосходящею въ числѣ, артиллерію, атакованную и слабѣйшую часть французской линіи?»

При ходѣ около 5 узловъ, я приказалъ выполнить эти различныя эволюціи эскадрѣ, растянутой въ линію длиною отъ 14 до 15 кабельтовыхъ, потомъ атаковалъ авангардъ этой линіи фрегатомъ *Пенелопя* въ 2 ч. 50 м. Авангардъ, отражая наше нападеніе, легъ въ дрейфъ и просилъ помощи отъ центра и арріергарда, которые поставивъ тотчасъ же всѣ паруса, устремились къ мѣсту дѣйствія; но прошло 28 м. до того времени, когда центръ подошелъ на такое разстояніе, что могъ открыть огонь, и 40 м. когда арріергардъ принялъ участіе въ битвѣ. И такъ, въ теченіе этого времени, несчастный авангардъ, поставленный въ два огня, могъ быть совершенно уничтоженъ губительнымъ огнемъ непріятельской артиллеріи, о дѣйстви которой можно судить изъ слѣдующаго. *Пенелопя*, въ продолженіе 24 минутной пальбы, сдѣлала, не торопясь, 404 выстрѣла противъ сказаннаго авангарда, такъ что каждый выстрѣлъ производился только тогда, когда передъ дуломъ орудія находилось непріятельское судно; слѣдовательно на каждую минуту приходится 16 выстрѣловъ. Въ теченіе всей битвы, продолжавшейся среднимъ числомъ около 30 минутъ, фрегатъ бросилъ бы 480 ядеръ, а если бы

вмѣсто его былъ корабль, то вдвое т. е. 960 ядеръ, изъ которыхъ половина могли быть зажигательныя. Но можетъ ли корабль, поставленный въ два огня, выдержать въ продолженіе полу-часа градъ 1920-ти ядеръ, массивныхъ или зажигательныхъ?

Какъ бы ни была горяча защита этого корабля, но можетъ ли она привести, въ эти полъ-часа, къ чему либо другому, кромѣ потопленія или взрыву на воздухъ, хотя и славному, но во всякомъ случаѣ, гибельному? Противъ этого могутъ возразить, что прибытіе на помощь прочихъ судовъ, еще свѣжихъ, безъ поврежденій, можетъ измѣнить результатъ сраженія, тѣмъ болѣе что силы непріятеля будутъ уже значительно истощены. Но видъ своихъ судовъ, взлетѣвшихъ на воздухъ или обращенныхъ въ понтоны, покрытые трупами товарищей, не будетъ ли имѣть дурное вліяніе на духъ прочихъ экипажей? и не удвоитъ ли, напротивъ, это ужасное разрушеніе отвагу непріятеля, послѣ перваго его успѣха? Это мы знаемъ изъ новѣйшей исторіи, и потому тактика, изданная для руководства, по моему мнѣнію, должна быть измѣнена такъ, какъ я объяснилъ выше, т. е. не должно назначать никакого ордера баталіи. Это тѣмъ болѣе желательно, что относительно морскихъ страженій мы находимся, какъ я полагаю, въ переходномъ состояніи, и будущія печатныя руководства по сему предмету должны не только не стѣснять нашихъ адмираловъ, но напротивъ открывать обширное и свободное поле ихъ новымъ соображеніямъ. Кто знаетъ, можетъ быть французскій флотъ—этотъ древній поборникъ свободы морей—еще не разъ призовется на защиту независимости второстепенныхъ морскихъ державъ? И тогда мы можемъ повторить съ знаменитымъ историкомъ Консульства и Имперіи:

«Когда война не болѣе какъ рутина чисто механическая, состоящая въ преслѣдованіи и истребленіи врага, она не достойна исторіи. Но если массою людей руководить одна великая идея,

проявляющаяся посреди грома битвы, съ такою же ясностію, съ какою представлялась Ньютону и Декарту въ тиши кабинета, тогда зрѣлище войны столь же достойно философа, сколько государственнаго мужа и воина.»

Перевелъ В. Мельницкій.

(Окончаніе въ слѣд. номеръ.)

О МОРСКИХЪ БОЛѢЗНЯХЪ.

(Соч. г-на Дютруло (*Dutroulau*), переведено изъ *Gazette Médicale de Paris* 1850, №№ 33 и 37.)

Въ медицинской библіотекѣ Брестскаго порта хранится рукописное собраніе отчетовъ морскихъ старшихъ врачей, подъ заглавіемъ: *Rapports sur les campagnes de mer*,» о кампаніяхъ, совершенныхъ, на Атлантическомъ и Тихомъ океанахъ, военными судами, которыя, почти всѣ, возвращаются въ этотъ портъ для разруженія. Отчеты эти, предоставленные, какъ подлинныя документы, всѣмъ морскимъ врачамъ, для изученія, не назначены къ обнародованію и написаны только въ исполненіе закона. Намъ показалось полезнымъ привести въ общую извѣстность наблюденія, сдѣланныя въ столь различныхъ и между собою столь отдаленныхъ странахъ, однакожь, почти при сходныхъ *патологическихъ элементахъ**. Морскіе врачи не лю-

* *Патологія* есть часть врачебной науки, разсуждающая о свойствахъ, причинахъ и признакахъ болѣзней. Подъ выраженіемъ «*Патологическіе элементы*,» здѣсь разумѣются два существенныя условія къ зарожденію и развитію морскихъ болѣзней: судно и экипажъ.

бить печатать своихъ сочиненій, и, за исключеніемъ нѣсколькихъ хорошихъ статей, помѣщенныхъ въ *Recueil des annales maritimes*, и диссертаций, являемыхъ предъ медицинскими факультетами въ Парижѣ и Монпелье, мы знаемъ о практикѣ морскихъ врачей только лишь по официальнымъ донесеніямъ. Если, съ одной стороны, можно быть благодарнымъ за такое молчаніе, происходящее отъ желанія не увеличивать и безъ того уже огромнаго числа бесполезныхъ сочиненій, то, съ другой стороны, слѣдуетъ, по справедливости, упрекнуть ихъ въ излишнемъ равнодушіи во всему тому, что не непосредственно касается до круга ихъ дѣятельности: такимъ образомъ легко можетъ произойти несправедливое о нихъ сужденіе прочихъ врачей, какъ въ отношеніи ихъ достоинства, такъ и въ отношеніи ихъ любви къ своему занятію. И такъ, желательно было бы что бы они, оставивъ свою застѣнчивость, поусердѣе содѣйствовали наукѣ, чего эта послѣдняя въ правѣ требовать отъ ихъ познаній и трудовъ. Чтобы удовлетворить этому желанію, мы охотно представили бы во всей подробности нѣкоторыя изъ донесеній, въ полной увѣренности, что онѣ возбудили бы живѣйшее любопытство. Но такъ какъ донесенія эти не были составителями ихъ предназначаемы къ печати, а выписки изъ нихъ должны быть слишкомъ подробны, чтобы достигнуть той пользы, какую желаемъ изъ нихъ извлечь, то мы за лучшее почли заняться общимъ разсмотрѣніемъ донесеній, дабы такимъ образомъ выбрать изъ нихъ любопытѣйшіе факты и вывести изъ нихъ заключенія, полезныя для молодыхъ врачей, посвящающихъ себя службѣ на морѣ.

Мы просимъ обратить вниманіе на то, что наши замѣчанія касаются только до походовъ по океанамъ; ибо чѣмъ болѣе отлично такое плаваніе, въ отношеніи физическихъ и нравственныхъ трудностей всякаго рода, отъ того, которое совершается по обширному озеру, называемому Средиземнымъ моремъ—тѣмъ

болѣе спеціальнаго изученія требуютъ болѣзни, случающіяся преимущественно на океанахъ. Мы желаемъ, чтобы статья эта съ участіемъ была прочтена Тулонскими морскими врачами и чтобы они, съ своей стороны, обнародовали результаты ихъ наблюдений*. Мы не намѣрены касаться всѣхъ вопросовъ морской медицины и морской гигиены, но рассмотримъ только тѣ изъ нихъ, которые имѣютъ непосредственную связь съ дальнимъ плаваніемъ и въ особенности съ обыкновенными спутниками его—эпидемическими болѣзнями. Последніе вопросы эти, завися отъ корабля, моря и странъ отдаленныхъ—рѣшаются совершенно иначе, нежели въ Европѣ и вообще на сушѣ. Поэтому то число болѣзней, которыя мы хотимъ рассмотретьъ, чрезвычайно ограничено. Ограниченіе же это произошло въ слѣдствіе наблюдений, произведенныхъ на судахъ въ послѣдніе годы и въ слѣдствіе вѣрнѣйшей *діагностики*** и лучшей классификаціи морскихъ болѣзней. Такъ, во всѣхъ донесеніяхъ, нами рассмотрѣнныхъ, вовсе не упоминается о тифозной эпидеміи; и изрѣдка только говорится о тифозной лихорадкѣ. Это потому, что болѣзни эти не принадлежатъ собственно странамъ дальнимъ, въ особенности странамъ тропическимъ, и не зависятъ отъ существенныхъ условій судовъ. Замѣтимъ притомъ, что тифозная эпидемія уже вовсе не появляется въ морскихъ походахъ, въ слѣдствіе успѣховъ гигиены; а тифозная лихорадка замѣчается чрезвычайно рѣдко, и то только какъ проявленіе болѣзни, зачавшейся еще до отплытія изъ Европы.

* О томъ же мы позволяемъ себѣ просить и нашихъ г-дъ морскихъ медиковъ, посѣщающихъ разныя моря. *Прим. Ред.*

** *Діагностика* есть часть врачебной науки, излагающая правила распознаванія свойства и состоянія болѣзней по извѣстнымъ признакамъ.

Въ теченіи одиннадцати-лѣтней нашей практики на ос. Мартиникѣ, мы ни разу не встрѣтили настоящаго тифознаго случая между туземными жителями. Доктора Рюфенъ (*Rufin*) и Мартиньо (*Martineau*) также не находили тамъ признаковъ этой болѣзни. Иногда появлялась она въ военномъ госпиталѣ, что однакожъ случалось только съ Европейцами—матросами или солдатами, и то бывшими не болѣе года въ колоніи. Однажды, въ 1842 году, она приняла характеръ эпидеміи на судахъ, стоявшихъ въ Фортъ-Роялѣ, и между прочимъ на *Даналъ*. До 50 человекъ изъ экипажа этого судна были поражены упомянутою болѣзью, и отправлены, для пользованія, въ госпиталь, гдѣ болѣзнь эта не заразила ни одного изъ прочихъ бывшихъ тамъ больныхъ. Это потому, что не прошло еще года, какъ означенныя суда отплыли изъ Франціи или изъ другой умѣренной страны, удаленной отъ тропиковъ. Не распространяясь болѣе относительно медленности развитія тифозной лихорадки — чему примѣровъ встрѣчается очень много, — мы смѣло утверждаемъ, что она не принадлежитъ къ разряду болѣзней, появляющихся при дальнемъ плаваніи, ни къ разряду болѣзней, свойственныхъ жаркимъ странамъ. Слѣдовательно и не должно принимать въ прямомъ смыслѣ наименованій тифуса и тифозныхъ лихорадокъ, потому что многіе врачи придаютъ эти наименованія такимъ болѣзнямъ, которыя казались имъ еще не совершенно обозначившимися при появленіи горячекъ міасматическихъ и желтыхъ. Между тѣмъ, въ послѣдствіи дѣйствительно оказывалось, что это были та или другая изъ двухъ послѣднихъ болѣзней. Такія ошибки часто случались въ Сенегалѣ въ 1837 г., и на многихъ судахъ у Антильскихъ острововъ, въ 1838 г. И такъ, мы не будемъ говорить о тифозной эпидеміи и о эпидемическихъ тифозныхъ лихорадкахъ потому, что разсмотрѣнныя нами донесенія, о нихъ не упоминаютъ, и именно по причинамъ, уже выше объясненнымъ.

Впрочемъ, вмѣсто исчисленія эпидемическихъ болѣзней, не входящихъ въ кругъ нашей статьи, мы укажемъ здѣсь только на тѣ изъ нихъ, о которыхъ будемъ говорить ниже, а именно: о куричьей слѣпотѣ, цынгѣ, коликѣ, лихорадкахъ міасматическихъ, желтыхъ горячкахъ и кровавомъ поносѣ. Таковы эпидемическія болѣзни, которыя можетъ породить плаваніе или сообщить имъ извѣстныя видоизмѣненія. За исключеніемъ желтой горячки, которая являлась понынѣ только подъ сѣвернымъ тропикомъ въ Атлантическомъ океанѣ, и можетъ однакожь явиться и въ другомъ мѣстѣ, какъ это доказываетъ эпидемія, открывавшаяся недавно въ Бразиліи; всѣ прочія встрѣчаются вездѣ, куда только заходятъ суда послѣ долгаго плаванія. Нѣкоторыя изъ нихъ въ особенности принадлежатъ болѣзнямъ судовымъ; таковы: куричья слѣпота, цынга, колика; другія, напротивъ, зарождаются на материкѣ, а именно: лихорадки міасматическія, желтая горячка и кровавый поносъ. Другаго сближенія между сими двумя родами болѣзней мы приводить не будемъ: это дѣло теоріи, а мы не намѣрены создавать теорію; мы представимъ только факты, какъ они есть. Діагностикою и способомъ лѣченія этихъ болѣзней мы займемся не много, такъ какъ въ этомъ отношеніи новѣйшія наблюденія на судахъ мало могутъ прибавить къ тому, что уже извѣстно. Будучи убѣждены въ томъ, что болѣе предстоитъ труда для предупрежденія, нежели для излеченія эпидемическихъ болѣзней, мы въ этой статьѣ преимущественно обратимъ наше вниманіе на *этіологію* и *профилактику*.* Въ особенности мы постараемся ограничиться изложеніемъ фактовъ и выводомъ послѣдствій изъ оныхъ, и если будемъ иногда гово-

* *Этіологія* разсуждаетъ о причинахъ болѣзней, а *Профилактика*, то же что *Гигіена*, — наука о средствахъ къ сохраненію здоровья.

рить вообще, то это только на основаніи большинства фактовъ; притомъ изъятія будутъ у насъ допущены только въ видѣ предостереженій, дабы противорѣчивыми фактами не отдалить читателей отъ надлежащаго пути. И въ самомъ дѣлѣ, есть ли въ въ медицинѣ что либо неизмѣнное?

КУРИЧЬЯ СЛѢПОТА.

Куричья слѣпота появляется часто на судахъ въ видѣ эпидеміи, и хотя она въ морѣ не принадлежитъ къ числу смертельныхъ болѣзней, однакожъ опасна въ томъ отношеніи, что отнимаетъ отъ службы въ ночное время,—время самое важное—а иногда даже днемъ, довольно большую часть экипажа, такъ что подвергаетъ опасности самое судно. Нерадивые матросы, знающіе хорошо, что не всегда легко распознать эту болѣзнь, пользуются благопріятнымъ случаемъ и объявляютъ врачу о своей мнимой болѣзни, чтобы быть такимъ образомъ освобождену отъ службы въ ночное время. И такъ, прежде всего нужно принять мѣры противъ притворства, т. е. указать признаки, которыми врачъ долженъ руководствоваться при опредѣленіи болѣзни.

Къ несчастію, это довольно трудная задача! Она, кажется, еще не рѣшена въ такой степени, чтобы въ извѣстныхъ случаяхъ можно было съ увѣренностію сказать, что болѣзнь начинается. И въ самомъ дѣлѣ, неправильности отправленій не имѣютъ особенной важности для врача, если онъ не довѣряетъ искренности больного. Только наружнымъ симптомамъ можно приписывать значеніе, а между тѣмъ распознать ихъ очень трудно. По мнѣнію г. Флери (*Fleury*), написавшаго прекрасное сочиненіе по этому предмету, слѣдующіе признаки могутъ руководствовать врача: зрачекъ значительно расширенный, безъ измѣненія вида и также безъ дрожжанія, нечувствительный къ дѣйствію свѣта; и притомъ, по мнѣнію г. Лефранше (*Lefrappier*),

признаки эти замѣтны только по заходженіи солнца, т. е. въ то время, когда начинается слѣпота. Замѣчательно обстоятельство: облака, скрывающіе закатъ солнца, не препятствуютъ больному чувствовать органомъ зрѣнія моментъ заката. На голубыхъ и сѣрыхъ глазахъ признаки эти явственнѣе, нежели на глазахъ другаго цвѣта. Больнаго по лицу можно почестъ за полоумнаго, и если зрѣніе остается нечувствительнымъ къ свѣту лампы или луны, то болѣзнь можетъ дойти до степени совершенной слѣпоты, и тогда въ больномъ всѣ признаки одержимаго куричьей слѣпотою. Не надобно забывать, что повѣтріе, порождающее болѣзнь, всего чаще бываетъ всеобщее, и что тогда болѣзнь принимаетъ видъ эпидеміи. Но нельзя сказать, чтобы все это было постоянно такъ; большею частію врачъ принужденъ свои убѣжденія основывать на отвѣтахъ больнаго: дѣло врача увѣриться только въ искренности его показаній.

Относительно этиологіи куричьей слѣпоты есть два очень различные взгляда между морскими врачами. Г. Флери, изъ Рошефора, не зная о дѣланныхъ прежде его наблюденіяхъ, думалъ, что онъ первый призналъ, что эта болѣзнь зависитъ отъ «ослабленія сѣтчатой оболочки, которое происходитъ отъ продолжительнаго ея раздраженія, причиняемаго яркимъ и долговременнымъ отраженіемъ солнечныхъ лучей на плоскостяхъ бѣлыхъ и ровныхъ.» Онъ отвергаетъ вліяніе мѣстъ болотистыхъ, дурной пищи, сырости, росы, вѣтровъ, сна при лунномъ свѣтѣ. И хотя болѣзнь эта рѣдко является внѣ тропиковъ, однакожъ онъ доказываетъ, почему на ос. Мальтѣ и въ Кадиксѣ она встрѣчается чаще, нежели въ городахъ нашихъ Антильскихъ острововъ, и именно потому, что первые вдаются, такъ сказать, въ море, не будучи окружены, подобно послѣднимъ, роскошною растительностью, поглощающею солнечные лучи. И такъ настоящая причина дѣйствуетъ непосредственно на сѣтчатую оболочку, и яркость солнечныхъ лучей, такъ сильно ее поражаетъ, что въ

слѣдствіе происшедшаго отъ того въ ней возбужденія, она теряетъ необходимую способность для зрѣнія при дѣйствіи свѣта. Всѣ физическія или химическія теоріи, которыми хотѣли объяснить куричью слѣпоту, не имѣютъ значенія. Прежде, врачи морскіе не могли отдать себѣ отчетъ, почему юнги и офицеры рѣдко подвержены этой болѣзни. Вопросъ рѣшенъ очень просто г-мъ Флери. Различіе это между экипажемъ, съ одной стороны, и юнгами и офицерами, съ другой, онъ объясняетъ различіемъ самой службы тѣхъ и другихъ, такъ какъ сіи послѣдніе могутъ лучше защищаться отъ дѣйствія солнечныхъ лучей и не столь долго оставаться подъ ихъ вліяніемъ, также какъ и подъ вліяніемъ дурной погоды, и притомъ они пользуются лучшей одеждою и пищею. Эта причина объясняетъ также, почему часты бываютъ возвраты болѣзни, ежели больные принуждены быть подъ продолжительнымъ вліяніемъ этой причины, и почему болѣзнь, по существу своему легкая, не исчезающая въ слѣдствіе одного только удаленія отъ жаркихъ или малыхъ широтъ, дѣлается иногда опасною и можетъ имѣть послѣдствіемъ своимъ совершенное лишеніе зрѣнія, ежели во-время нельзя удалить заболѣвшихъ съ мѣста, гдѣ они заболѣли. Изъ 50-ти случаевъ, средняя продолжительность болѣзни была отъ 8 до 15 дней. Когда больной начинаетъ поправляться, то прежде всего замѣтно сжимается зрачекъ и мало по малу принимаетъ естественную величину; потомъ исчезаетъ характеристическій видъ полоумія, по мѣрѣ того, какъ улучшается зрѣніе въ ночное время и больной дѣлается веселѣе. Когда врачъ убѣдился въ дѣйствительности болѣзни, то ему остается только принять извѣстныя средства, а именно: 1, удалить больного отъ причины болѣзни; 2, прямо дѣйствовать противъ открывшейся болѣзни. И такъ нужно: 1, помѣстить больного въ темное мѣсто судна и надѣть ему на глаза широкій зеленый зонтикъ, для предупрежденія возврата болѣзни; 2, употреблять разныя слабительныя,

инианскія мушки и раздражающія ножныя ванны. Что касается до употребленія паровъ нашатыря или сѣрной печени, то эти средства обыкновенно оказывались невѣрными. Наконецъ дождливая зима, при постоянно-облачной погодѣ на остр. Мартиникѣ, производила облегченіе, тѣмъ болѣе ощутительное, что при видѣ вновь безоблачнаго неба и спокойнаго моря болѣзнь опять возвращалась, не смотря на то, что судно находилось уже, въ это время, наприимѣръ, въ Нью-іоркѣ, т. е. гораздо далѣе къ сѣверу. И такъ довольно достаточно доказано, что отъ дѣйствія на сѣтчатую оболочку солнечныхъ лучей, прямыхъ ими отраженныхъ, зависитъ ослабленіе сѣтчатой оболочки, а въ слѣдствіе этого ослабленія — временная потеря зрѣнія.

Сообразно съ симъ этиологическимъ взглядомъ на куричью слѣпоту, г. Флери совѣтуетъ, какъ гигиеническое средство противъ этой болѣзни, имѣть всегда растянутые тенты, въ жаркихъ странахъ, а матросамъ предписываетъ носить шляпы съ широкими полями зеленого цвѣта, на внутренней сторонѣ.

Но посмотримъ, что говоритъ г. Грималь, бывшій на фрегатѣ *la Belle Poule*, въ 1846 и 1847 годахъ. Согласившись съ мнѣніемъ г. Флери относительно участія солнечныхъ лучей въ зарожденіи куричьей слѣпоты, онъ подтверждалъ, что часовые и гребцы, болѣе другихъ подвергаясь дѣйствію солнечныхъ лучей, всего чаще заболѣваютъ; что темнота и облачное небо, въ теченіи опредѣленнаго времени, облегчаютъ болѣзнь, а потому, для устраненія причины, порождающей и поддерживающей болѣзнь, онъ помѣстилъ подъ сукно нѣсколькихъ больныхъ, чтобы, такимъ образомъ, отдѣлить ихъ отъ дѣйствія свѣта; но средство это, казавшееся ему вѣрнѣйшимъ, опровергло теорію г. Флери и вѣстѣ съ тѣмъ показало г. Грималю правильнѣйшій путь. Въ самомъ дѣлѣ, хотя симъ способомъ онъ вылечилъ одержимыхъ куричею слѣпотою; но зато вскорѣ, всѣ выздоровѣвшіе заболѣли гораздо опаснѣйшею болѣзнію — цынгою. Эта

последовательность двухъ болѣзней, совершенно отличныхъ одна отъ другой по признакамъ, привела его къ тому заключенію, что куричью слѣпоту слѣдуетъ признать *симптомомъ цынги*.

Если куричья слѣпота есть симптомъ цынги, то та и другая зарождается подъ вліяніемъ тѣхъ же причинъ, та и другая ослабляется или вылечивается тѣми же средствами, наконецъ ту и другую можно почесть одинаковыми по ихъ существу.

Что касается до причины, то вотъ что происходило на фрегатѣ *la Belle Poule*. Въ слѣдствіе большихъ дождей, два раза замѣтна была чрезвычайная сырость—то холодная, то жаркая, составляющая, по мнѣнію г. Грималья, первую и важнѣйшую причину цынги, и въ слѣдствіе которой дважды появлялась куричья слѣпота. Въ эти два раза цынга непосредственно слѣдовала за куричьей слѣпотою, и степень сырости въ воздухѣ, равно какъ отдаленность или близость отъ берега были постояннымъ указателемъ усиленія или уменьшенія сихъ двухъ болѣзней. Что часовые и гребцы наиболѣе страдаютъ куричьей слѣпотою, то это легко объясняется тѣмъ, что въ эти должности не всегда выбираются лучшіе люди экипажа; по слабому сложенію они были воспримчивѣе къ цынгѣ. Юнги и офицеры, очень рѣдко, по мнѣнію г. Флери, заражаемые куричьей слѣпотою, также рѣдко заболѣваютъ цынгою. Наконецъ г. Грималь признаетъ дѣйствіе солнечныхъ лучей за главную причину болѣзни, содѣйствующую также къ образованію чрезвычайной сырости (?), которая въ сѣтчатой оболочкѣ и въ глазныхъ влагахъ производитъ первоначальныя измѣненія.

Если уже доказано, что растительная пища, воздухъ, очищенный отъ сырости, и въ особенности пребываніе на берегу, служатъ вѣрными средствами противъ цынги и куричьей слѣпоты, то конечно всякой согласится признать внутреннюю связь между сими двумя болѣзнями.

Г. Грималь говоритъ, что онъ употреблялъ, однажды кромѣ

предохранительнаго средства, указаннаго г-мъ Флери, всѣмъ лекарства, дѣйствующія прямо противъ куричьей слѣпоты, и что ему удавалось болѣе или менѣе скоро прекращать болѣзнь (которая впрочемъ, по мнѣнію г. Грималья, для излеченія своего не всегда требуетъ мѣстныхъ условій); но если выздоровѣвшіе снова подверглись климатическому вліянію, то они опять заболѣвали восемь дней спустя. Въ слѣдствіе этого онъ полагаетъ, что отнюдь не слѣдуетъ довѣрять чисто врачевнымъ средствамъ въ леченіи куричьей слѣпоты, безъ перемѣны атмосферы и безъ пребыванія на берегу.

Наконецъ въ доказательство одинаковаго свойства двухъ упоминаемыхъ болѣзней, г. Грималь говоритъ, что при осмотрѣ экипажа на Бурбонѣ, когда объ эти болѣзни дѣйствовали съ большою силою, онъ замѣтилъ, что изъ 180-ти человѣкъ, одержимыхъ куричьей слѣпотою, на 176-ти были угри и цынготныя пятна. Мы не можемъ вполне согласиться съ тѣмъ, впрочемъ совершенно логическимъ, заключеніемъ г. Грималья, которое онъ выводитъ изъ взаимной связи обѣихъ болѣзней, что куричья слѣпота можетъ быть объяснена испорченностію жидкихъ частей тѣла и въ особенности крови въ больномъ цынгою; почему можно было бы утверждать, что «влага глазная дѣлается мутною; теряетъ надлежащую густоту и измѣняется въ своихъ физическихъ и химическихъ свойствахъ, и слѣдовательно производитъ ослабленіе въ отражательной ея способности и требуетъ сильнѣйшаго свѣта для возбужденія сѣтчатой оболочки» несмотря на это, г. Грималь утверждаетъ, что и безъ цынги случается куричья слѣпота. Эта послѣдняя есть не что иное, какъ предвѣстница цынги; а если дѣйствіе причинъ было не довольно продолжительно и не довольно сильно, чтобъ обнаружиться цынгѣ, то она такимъ образомъ остается только въ состояніи зарожденія. Относительно же того обстоятельства, что эпидемическая цынга бываетъ безъ куричьей слѣпоты, то это

ничего не доказываетъ, потому что одинъ какой нибудь симптомъ можетъ въ болѣзни и не проявиться.

Смотря на предметъ съ этой точки зрѣнія, выходитъ, что профилактика куричьей слѣпоты и цынги одинакова, и состоитъ въ особенностяхъ въ устраненіи сырости на судахъ, въ осушеніи оной съ помощію постоянно горящихъ на кубрикѣ жаровень, въ наблюденіи, чтобы экипажъ всегда имѣлъ хорошо высушенное платье для перемѣны; наконецъ нужно имѣть на ночь растянутые тенты, во время якорной стоянки, чтобы такимъ образомъ предохранить отъ сырости спящихъ на палубѣ.

Изъ нашего краткаго изложенія двухъ различныхъ мнѣній объ этиологіи куричьей слѣпоты, врачи морскіе конечно убѣдятся въ необходимости обращать вниманіе на тотъ и другой взглядъ. Если и полезно предохранять экипажъ отъ слишкомъ сильнаго дѣйствія солнечныхъ лучей, которое можетъ породить еще различныя болѣзни, то не менѣе полезно принять въ соображеніе то главное ихъ вліяніе, подъ условіемъ котораго проявляется эпидемическая куричья слѣпота, какъ болѣзнь, которая можетъ быть симптомомъ другой, гораздо опаснѣйшей эпидеміи—цынги. И такъ ежели обнаружилась, эпидемическая куричья слѣпота или цынга, то мы советуемъ, какъ вѣрнѣйшее средство въ томъ и другомъ случаѣ, зайти въ ближайшій портъ для освѣженія экипажа.

Прибавимъ, что мнѣніе г. Гримала вообще распространено нынѣ во флотѣ, и что донесенія, писанныя послѣ его рапортовъ, и составленныя, повидимому, прежде нежели мнѣніе сдѣлалось извѣстнымъ, упоминаютъ также о связи между цынгой и куричьей слѣпотою. Новѣйшее изъ донесеній, именно г-на Салльюра (*Saillour*), о плаваніи отряда въ Индійскомъ океанѣ, доказываетъ совершенно особеннымъ образомъ существованіе куричьей слѣпоты и цынги на многихъ судахъ въ одно время, и въ особенности на фрегатѣ *la Reine Blanche*, гдѣ

эти болѣзни припiali характеръ эпидеміи во время продолжительнаго перехода въ Бомбай и на остр. *de la Réunion*. Г. Салльюръ указываетъ на влажный жаръ и на дурную пищу, какъ на первыя очевидныя условія развитія сихъ двухъ болѣзней, онъ замѣчаетъ также, что офицеры и унтеръ-офицеры, не подвергающіеся куричьей слѣпотѣ, рѣдко подвержены и цынгѣ. Но онъ принимаетъ одновременное существованіе этихъ болѣзней; въ слѣдствіе общей этиологіи ихъ, и не признаетъ одну симптомомъ другой; между тѣмъ какъ это то именно наименѣе и подвержено сомнѣнію. Но что особенно важно, это—общая этиологія.

Г. Лефранпе, въ разсужденіи своемъ на степень доктора, излагаетъ исторію эпидеміи куричьей слѣпоты, бывшей на *frégate la Reine Blanche* въ 1841 г., при покореніи Маркизскихъ острововъ и о. Таити. По мнѣнію его, болѣзнь эта есть симптомъ цынги, и почти у всѣхъ его больныхъ она была только предвѣстницею, или первою степенью не обнаружившейся еще цынги. Однѣ и тѣже этиологическія условія, предшествовали развитію обѣихъ болѣзней, и однѣ и тѣже врачебныя средства послужили къ ихъ ослабленію. Время этихъ наблюденій предшествовало донесеніямъ г. Грималья нѣсколькими годами; но позднѣйшая общезвѣстность наблюденій г. Лефранпе (разсужденіе его напечатано въ 1850 г.) не даетъ намъ права признать ихъ преждевременность предъ наблюденіями г. Грималья.

Такіе сходственные факты, наблюденные въ столь отдаленныхъ одно отъ другаго мѣстахъ, и въ разныя эпохи, при отсутствіи сношеній между составителями донесеній, носятъ конечно печать истины, которой нельзя не признать.

Цынга.

Цынга, въ видѣ страшной эпидеміи, почти исчезла на на-

шихъ военныхъ судахъ; но не смотря на успѣхи гигиены, все еще проявляется на морѣ отдѣльными случаями или и въ видѣ эпидеміи, но гораздо слабѣйшей. Уже признано, что содержаніе судовъ, одежда и пища экипажа, имѣютъ большое вліяніе на развитіе и силу цынги; и ежели и было возможно въ эту часть морской гигиены ввести довольно значительное улучшеніе, которое видимо уменьшило силу и частыя появленія болѣзни, однакоже извѣстно, что съ плаваніемъ соединены бываютъ иногда такія неудобства, которыя и при самомъ тщательномъ попеченіи объ экипажѣ отвратить невозможно.

Въ число первыхъ изъ этихъ неудобствъ можно помѣстить постоянную большую или меньшую сырость на судахъ, усиленіе которой почти всегда сопровождается появленіемъ цынги; сюда же относится вліяніе продолжительныхъ переходовъ моремъ, дѣйствующихъ гибельно на нравственное расположеніе экипажа и на атмосферу судна. Всякій согласится, что это такія обстоятельства, которыя можно умѣрить, но нельзя отвратить.

Цынга обнаруживается вездѣ, гдѣ проявляется болѣе или менѣе причинъ къ ея развитію. Чрезвычайная сырость, жаркая или холодная, продолжительное пребываніе въ морѣ, вліяніе дурной или недостаточной пищи, вліяніе одежды, не принаровленной къ предохраненію противъ перемѣнъ атмосферы—суть причины только усиливающія цынгу; онѣ притомъ могутъ быть ничтожны сами по себѣ, потому что часто цынга появляется, не смотря на лучшую одежду и лучшую пищу. На многихъ судахъ, снабженныхъ быками и свѣжею зеленью, не менѣе того обнаружилась цынга въ слѣдствіе большой сырости и отдаленія отъ берега, и достаточно было высадить больныхъ, что бы прекратить распространеніе болѣзни и очень скоро вылѣчить зараженныхъ, при какой бы впрочемъ ни было пищѣ. При цынгѣ, особенное нарушеніе правильности въ процессѣ питанія тѣла и

образованія крови—отъ котораго зависитъ испорченность жидкостей (въ особенности крови) и твердыхъ частей—скорѣе можно приписать вліанію отравленій, нежели качествамъ воздуха или пищи, какъ веществамъ, которые сами по себѣ способны къ питанію. Съ другой стороны цынгу естественнѣе приписать чрезвычайной сырости на суднѣ, жаркой или холодной, и скукѣ во время продолжительнаго или утомительнаго похода, нежели недостаточности свѣжей пищи, также качеству одежды, тѣсотѣ, недостатку свѣта и т. д., что все впрочемъ имѣетъ важное вліаніе на усиленіе болѣзни, но дѣйствуетъ второстепенно на ея зарожденіе. Не должно удивляться, если, не смотря на отличное содержаніе судовъ, и улучшеніе пищи и одежды экипажа, еще встрѣчается цынга на судахъ. Нельзя также обвинять въ небреженіи и неспособности тѣхъ, на коихъ лежить обязанность наблюдать за здоровьемъ моряковъ, какъ о томъ несправедливо было замѣчаемо. (Андраль и др. См *Dictionnaire de Médecine et de Chirurgie pratique*).

Если мы обращаемъ особенное вниманіе читателей на холодную или жаркую температуру сырости, отъ которой развивается цынга, то это потому, что во многихъ сочиненіяхъ говорится только о холодной сырости. Какъ будто-бы забываютъ, что значительное большинство судовъ, на коихъ появляется цынга, плаваютъ въ широтахъ тропическихъ. Положительно извѣстно, что эпидемія эта обнаруживается на судахъ, занимающихъ станціи на западномъ берегу Африки, гдѣ крейсера продолжительны и смертельно скучны, потому что рѣдко приходится становиться на якорь въ удобныхъ мѣстахъ и снабжать суда разнообразной пищей; также на водахъ близъ Мадагаскара и Бурбона, и въ особенности во время продолжительныхъ походовъ въ Индію, когда четыре пятыхъ времени проводится въ морѣ, т. е. столько же, а можетъ быть еще и болѣе, сколько на судахъ, плавающихъ въ полярныхъ странахъ для откры-

тій? И такъ сырость жаркая имѣетъ столько же вліянія, какъ и сырость холодная. Кромѣ того, если мы захотимъ быть вѣрнѣе точными въ оцѣнкѣ этой причины, то увидимъ, строго говоря, только постоянное совпаденіе этого факта съ появленіемъ цынги; ибо естественное или искусственное отсутствіе сырости не препятствовали цынгѣ обнаруживаться. Г. Троберъ, не смотря на всѣ принятые имъ мѣры къ осушенію воздуха на суднѣ *Корналинь*, не остановилъ дѣйствія эпидеміи. Появившійся на корветѣ *Favorite* эпидемію, г. Лекланше не приписалъ сырости: болѣзнь, по его мнѣнію, произошла въ слѣдствіе быстрой перемѣны экипажемъ душливой атмосферы кубрика, въ ночное время, на вольный и чистый воздухъ палубы или еще высшихъ частей судна; ибо на этомъ корветѣ марсовыя пострадали болѣе другихъ.

И такъ должно согласиться, что наблюденія послѣднихъ годовъ, не опредѣливъ преимущества тѣхъ или другихъ, изъ столь многочисленныхъ и сложныхъ причинъ, приписываемыхъ цынгѣ, доказали только, что нельзя было остановиться исключительно ни на одной изъ нихъ, и что такъ какъ всѣ онѣ проявляются во время дальнихъ плаваній, то и слѣдуетъ, въ окончательномъ ихъ анализѣ, основываться на одномъ только фактѣ дальнаго плаванія, чтобы объяснить эпидемическую цынгу, появляющуюся еще понынѣ. Итакъ, элементы ея зарожденія существуютъ постоянно, ибо, вѣроятно, продолжительныя плаванія не прекратятся никогда, слѣдовательно и эпидемическая цынга будетъ всегда появляться на судахъ, но, конечно, рѣже и не будетъ такъ опасна, въ слѣдствіе гигиеническихъ улучшеній, которыя уже сдѣланы и которыя могутъ совершенствоваться, въ противодѣйствіе столь многочисленнымъ причинамъ, почитаемымъ главными. Плаваніе на пароходахъ не назначено ли къ тому, чтобы послужить къ окончательному усовершенствованію въ этомъ отношеніи? По всей вѣроятности, такъ; и имен-

но, потому, что первое благоудѣяніе паровъ состоитъ въ сокращеніи времени переходовъ.

И такъ мы думаемъ, что какъ существо цынги признано почти всѣми за первоначальную испорченность жидкихъ частей тѣла, въ особенности крови, и второстепенное измѣненіе твердыхъ частей, происходящее въ слѣдствіе разстройства въ процессы образованія крови и питанія, то по необходимости слѣдуетъ согласиться, что эпидемическое свойство цынги нераздѣльно соединено съ продолжительнымъ или дальнимъ плаваніемъ; оно включаетъ въ себя одною столь многочисленныя причины, которыя могутъ быть поводомъ къ испорченности отправления, что невозможно вѣрно указать на участіе, которой либо одной изъ нихъ. Если опытнѣйшіе врачи, слѣдившіе за развитіемъ цынги, указываютъ то на холодную или жаркую сырость, то на дурное качество пищи и недостатокъ зелени; или же на нравственное расположеніе экипажа, на внезапный переходъ отъ жара къ холоду, и наконецъ на множество другихъ причинъ, какъ на обстоятельства, бывшія первоначальнымъ поводомъ къ появленію эпидеміи, то надобно вѣрить имъ всѣмъ, потому что мы признаемъ ихъ за людей, достойныхъ довѣрія; но есть средство согласить многія противоположныя мнѣнія: для этого стоитъ только отнести всѣ причины къ общему ихъ источнику—къ судну въ морѣ, къ судну въ отдаленныхъ моряхъ со всѣми лишеніями и превратностями, однимъ словомъ, къ плаванію, которое выражаетъ собою все. Объясненіе наше конечно не противорѣчитъ тому, что замѣчается на берегу, гдѣ извѣстныя мѣстности могутъ представить болѣе причинъ, подобныхъ тѣмъ, какія встрѣчаются судномъ въ морѣ.

Изъ такого образа воззрѣнія на свойство цынги выходитъ, что только съ прекращеніемъ плаванія можетъ прекратиться и самая эпидемія. И въ самомъ дѣлѣ, пребываніе въ плодно-

сномъ мѣстѣ—гдѣ нравственное расположеніе и пища могутъ измѣняться, и земля скоро уничтожаетъ вліяніе моря—составляетъ вѣрнѣйшее средство, которое, по единогласному мнѣнію всѣхъ морскихъ врачей, всегда удастся противъ эпидемической цынги. Итакъ, лишь только грозитъ появленіе сильной эпидемической цынги, врачъ долженъ непремѣнно совѣтовать капитану спуститься въ портъ. Это есть единственная и вѣрнѣйшая мѣра. Если же, между тѣмъ, надобно дѣйствовать противъ появившейся болѣзни, то необходимо приняться за всѣ средства, служащія къ уничтоженію вредныхъ обстоятельствъ, подъ вліяніемъ которыхъ болѣзнь быстрѣе развивается; сюда принадлежатъ: чистота; осушеніе воздуха на суднѣ; (для этого нужно или закрыть всѣ отверстія, для предохраненія отъ дождя, или, напротивъ, всѣ открыть, чтобы такимъ образомъ чистый и сухой воздухъ могъ проникнуть во всѣ части судна, а, въ случаѣ нужды, просушивать воздухъ горящими жаровнями или очищать сухимъ хлоромъ); одежда, всегда сухая, легкая на жару, теплая противъ холода, притомъ въ достаточномъ количествѣ, чтобы экипажъ могъ перемѣнять ее въ случаѣ, если она промокнетъ; и наконецъ, лучшая пища, запасенная именно на случай болѣзни. Хотя законная порція матроса достаточна относительно количества и хороша по качеству, если только не испорчена, однакожъ врачи единогласно признаютъ пользу отъ употребленія варенаго свѣжаго мяса, а также плодовъ и зелени въ сыромъ видѣ; такъ что этими предметами слѣдуетъ запасаться и пользоваться при всякомъ удобномъ случаѣ. Наконецъ, не слѣдуетъ пренебрегать тѣми средствами, которыя могутъ поддерживать веселое расположеніе экипажа; грусть легко прогоняется надеждою на скорое возвращеніе или лучшія гигиеническія условія.

Вотъ почти все, чему научаетъ насъ новѣйшее наблюденіе относительно этиологіи и профилактики цынги. Впрочемъ, все

это есть только подтвержденіе прошедшаго и, вмѣстѣ съ тѣмъ, новое доказательство необходимости избѣгать пристрастія къ одному изъ мнѣній нашихъ предшественниковъ и допускать относительно справедливость всѣхъ ихъ, не упуская однакожъ, ни въ какомъ случаѣ, изъ виду общаго ихъ источника. Такимъ образомъ мы будемъ получать только полезные уроки, не произнося надъ ними никогда приговора.

Относительно діагностики и врачебныхъ пособій противъ цынги мы можемъ сказать только нѣсколько словъ, слѣдуя плану, нами предположенному, тѣмъ болѣе что по этимъ двумъ предметамъ новѣйшія наблюденія не представляютъ ничего новаго, и притомъ онѣ не признають важности многихъ случаевъ, признанныхъ въ свое время замѣчательными, и отвергають многія лекарства, почитавшіяся нѣкогда вѣрнѣйшими. Мы ограничимся нѣсколькими замѣчаніями относительно различныхъ мѣстностей, гдѣ всего болѣе обнаруживается цынга.

Профессоръ Рауль, въ отчетѣ своемъ о плаваніи тридцати судовъ, занимавшихъ станцію у западнаго берега Африки въ 1846 г., говоритъ, что цынга, сравнительно съ прежнимъ временемъ, появлялась рѣже, хотя многія суда были ею заражены.

Число больныхъ на всѣхъ судахъ простиралось до 135, т. е. 4,9 на 100. Двадцать два судна были заражены; на семи судахъ было по одному больному. Изъ всѣхъ портовъ, въ которые заходили, цынга особенно сильно дѣйствовала въ Горетъ. Смертныхъ случаевъ было пять, и притомъ на судахъ, имѣвшихъ не наибольшее число больныхъ. Замѣчательные особенностями случаи были рѣдки; однажды болѣзнь окончилась потерей зрѣнія, а въ другой разъ поврежденіемъ костей.

Такъ какъ, по замѣчанію г. Рауля, сырость въ особенности была причиною появленія цынги на многихъ судахъ, то онъ совѣтуетъ, обращать тщательное вниманіе на одежду моряковъ, плавающихъ у береговъ Африки. Онъ предлагаетъ такъ

же почти забытое, но употребляемое Англичанами средство, которымъ онъ удачно пользовалъ, а именно: опиумъ, дѣйствующій противъ цынготныхъ язвъ, или приготовляемый для внутренняго употребленія.

На фрегатѣ *la Belle Poule*, у Бурбона и Мадагаскара, въ 1846 и 1847 годахъ, цынга обнаружилась въ видѣ эпидеміи дважды, въ продолженіе семи мѣсяцевъ. Г. Грималь постоянно замѣчалъ у своихъ больныхъ періодъ образованія болѣзни, что, по его мнѣнію, легко было распознать, но не легко пріостановить. Періодъ этотъ обозначался блѣдностью лица, ослабленіемъ силъ, тоскою, и отвращеніемъ отъ занятій всякаго рода. Мы уже сказали, что куричья слѣпота, предшествовавшая этимъ двумъ случаямъ, была имъ разсматриваема, какъ симптомъ цынги. Подобное мнѣніе подали и нѣкоторые другіе морскіе врачи, въ слѣдствіе своихъ наблюденій. Больше всѣхъ прочихъ, Г. Грималь особенно указываетъ на недостатокъ зелени, свѣжаго мяса, какъ предметовъ, необходимыхъ для предохраненія отъ цынги; почему, въ предупрежденіе болѣзни, онъ запасся, у Мадагаскара множествомъ быковъ, лимоновъ и пр., и однакожъ, съ удаленіемъ отъ берега и въ слѣдствіе обильныхъ дождей, появилась цынга, и, въ нѣсколько дней, какъ эпидемія, распространилась на 150 человекъ, несмотря на употребленіе теплыхъ травяныхъ отваровъ (*tisanes*), втираній лимоннаго сока, холоднаго мяса, домашнихъ птицъ, яицъ, чего запасено было вдоволь. Съ приходомъ же въ Бурбонъ, условія сырости измѣнились; больныхъ свезли на берегъ, и береговой воздухъ и прогулка, уничтожили какъ цыngu, такъ и куричью слѣпоту. Въ этомъ случаѣ почти ни у одного больного не было воспаленія десенъ, даже у тѣхъ, у коихъ симптомы были очень опасны и разлитіе крови подъ кожей простиралось по всей поверхности нижнихъ конечностей. Самымъ обыкновеннымъ симптомомъ было то, что кожа принимала видъ пестрый, въ слѣд-

ствіе появленія цынготныхъ угрей и пятенъ на ногахъ, рукахъ и сипнѣ. Опаснѣйшими симптомами была самая сильная боль въ мускулахъ, распространившееся по всему тѣлу разлитіе крови подъ кожу, трудное дыханіе, біеніе сердца и обморокъ. Г. Ролландъ наблюдалъ за развитіемъ цынги въ Новой Зеландіи, на суднѣ *l'Héroïne* съ 1841 по 1843 г. По его мнѣнію, сырость и возвышенная температура были главными усиливающими причинами. Хотя куричья слѣпота на этомъ суднѣ была вмѣстѣ съ цынгою, однакожъ г. Ролландъ не признаетъ первую симптомомъ послѣдней. Бездождіе, хорошая пища, и разнообразіе въ плаваніи имѣли постоянно благотворное вліяніе на уменьшеніе цынги. Чистое или удушливое состояніе атмосферы не имѣло, казалось, вліянія на куричью слѣпоту.

Г. Гомбронъ составилъ особенное донесеніе относительно цынги, появлявшейся на суднѣ *l'Astrolabe*, во время плаванія къ южному полюсу для открытій. Чтобы оправдать свой взглядъ, г. Гомбронъ подробно занялся фیزیологическимъ разсмотрѣніемъ цынги и пришелъ къ тому заключенію, что холодъ при цынгѣ, есть причина только располагающая или непрямо усиливающая болѣзнь; что сырость также не можетъ развить болѣзнь; и что нравственное расположеніе, если только признать его обстоятельствомъ неблагопріятнымъ, имѣетъ не прямое вліяніе, а именно только расслабляетъ нервы. По его мнѣнію, дурная пища есть прямая причина цынги, особенно соленые съѣстные припасы, служащіе основною пищею морякамъ. Сообразно этому взгляду, для предупрежденія или ослабленія цынги, онъ предлагаетъ: 1) соленые припасы замѣнить пищею, приготовляемою по способу Анперта; 2) употреблять какъ можно болѣе чистой воды, служащей къ растворенію соли и къ ослабленію раздражительнаго дѣйствія ея на желудокъ; 3) не дозволить случайныхъ обѣдовъ, внѣ обыкновеннаго времени, которые дѣлаетъ себѣ экипажъ послѣ ловли рыбъ или морскихъ птицъ,

что почти всегда составляет дурную пищу, и наконецъ 4) ограничить употребленіе водки, разстроивающей пищевареніе. Водка, по его мнѣнію, должна быть сохраняема на случай только чрезвычайной усталости, когда нужно на время возстановить силы матросовъ. Однимъ словомъ, приличная пища есть единственное предохранительное средство противъ цынги; но, какъ замѣтилъ самъ г. Гомбронъ, средство это было временнымъ; окончательно же, больные его выздоровѣли только по прибытіи въ бухту Талкагуано и по устроеніи лазарета на берегу.

Хотя взглядъ г. Гомброна не согласуется съ мнѣніями большей части морскихъ врачей, мы однакожъ рассмотрѣли и его донесеніе, чтобы доказать, что изъ мнѣній, совершенно противоположныхъ, можно почерпнуть полезныя свѣдѣнія.

Мы не продолжаемъ далѣе нашихъ извлеченій относительно нѣкоторыхъ случаевъ чрезвычайнаго распространенія цынги, чтобы не вдаться въ безполезныя повторенія.

АРКТИЧЕСКІЯ ЭКСПЕДИЦІИ

ИЗЪ БЕРИНГОВА ПРОЛИВА, 1850 ГОДА.*

Въ Англійскомъ Адмиралтействѣ получены рапорты капитана Келлета, командира шлюпа Геральдъ, отъ 14-го октября, 1850 года, на возвратномъ пути изъ Берингова пролива. 10-го іюля, шлюпъ Геральдъ имѣлъ сношеніе у острова Ша-

* См. карту Полярнаго моря, приложенную къ М. Сб. № 10, 1850 года.

миссо, съ бригоу Пловерь, проводимъ тамъ прошедшую зиму. Оба судна направились оттуда на сѣверъ, покуда не усмотрѣли сплошной ледъ, послѣ чего Геральдъ, возвратившись къ мысу Лизборнъ, для отысканія экспедиціи капитана Коллинсона, встрѣтился 31-го числа съ шлюпомъ Инвестигаторъ, пришедшимъ въ удивительно короткое время (26 дней) отъ Сандвичевыхъ острововъ. Геральдъ остался крейсировать на высотѣ мыса Лизборнъ и 19-го августа, встрѣтился вторично съ Пловеромъ, возвращавшимся отъ мыса Барро. Командиръ Пловера, капитанъ Муръ, объѣхалъ на гребныхъ судахъ весь берегъ отъ мыса Ледяного до мыса Барро и подробно осмотрѣлъ всѣ входы, не узнавъ, однакожъ, ничего объ отыскиваемой экспедиціи. Г-нъ Муръ, и люди, раздѣлявшіе съ нимъ этотъ трудъ, страдали жестоко отъ холода. Снабдивъ Пловерь достаточнымъ количествомъ провизіи, капитанъ Келлетъ приказалъ ему прозимовать въ гавани Грэнтли (прежнее якорное мѣсто этого брига, у острова Шамиссо, считали опаснымъ), а самъ отправился къ югу, намѣреваясь возвратиться въ Англію.

Отъ командира шлюпа Энтерпрэйзъ, капитана Коллинсона, и отъ г-на Мэкъ-Клора, командующаго шлюпомъ Инвестигаторъ, получены также слѣдующія донесенія:

«Ея Величества шлюпъ Энтерпрэйзъ,
Портъ-Кларенсъ, сентября 13-го, 1850.»

«Милостивый государь! — Имѣю честь препроводить отчетъ о дѣйствіяхъ командуемаго мною шлюпа со дня выхода изъ Оагу, 30-го іюня.»

«Будучи задержаны тихими вѣтрами, мы успѣли достигнуть западной оконечности Алеутской гряды не ранѣе 29-го іюля, 11-го августа увидѣли островъ Св. Лаврентія, и взяли курсъ на мысъ Лизборнъ, въ надеждѣ встрѣтить шлюпъ Геральдъ или бригъ Пловерь. Не встрѣтившись однакожъ, ни съ тѣмъ

ни съ другимъ, и не найдя на берегу никакого оставленнаго для насъ извѣстiя, я продолжалъ путь до входа Вайнрѣйта, послѣдняго мѣста изъ назначенныхъ для рандеву. Здѣсь мы съѣзжали, 15-го числа, на берегъ, и, обманувшись снова въ надеждѣ найти извѣстiя, я взялъ курсъ N; на слѣдующее утро увидѣлъ ледъ, и, безъ важныхъ препятствiй, дошелъ до сѣверной широты $72^{\circ} 40'$, западной долготы $159^{\circ} 30'$. Тутъ однакожъ, насъ обложило льдомъ до того густымъ, что изъ него можно было выбраться по одному только направленiю, къ югу. Освободившись, къ полудню 19-го числа, отъ льдовъ, мы продолжали путь, около окраины главной массы, направлявшейся на SO, чрезъ образовавшiяся прогалины, стараясь не терять сплошнаго льда изъ виду. 20-го числа, въ 4 часа до полудни, мы находились отъ мыса Барро въ 28 миляхъ къ N, и найдя море открытымъ къ NO, продолжали по этому направленiю плаванiе, не теряя изъ виду льда, находившагося отъ насъ къ N, до утра 21-го числа, когда путь нашъ былъ прегражденъ сплошнымъ льдомъ, направлявшимся къ SW. Въ это время наступилъ густой туманъ, и потому мы сдѣлали галсъ къ N, чтобы коснуться окраины льда, въ вершинѣ образуемаго имъ залива, и не оставить никакой части неизслѣдованною. Удовольствившись, что по этому направленiю нѣтъ прохода, мы спустились на S, между толстыми сплошными льдинами, и пробирались къ O, когда представлялась къ тому возможность. Труды наши, впрочемъ, не увѣнчались успѣхомъ, потому что ледъ, весьма толстый и бугристый, принуждалъ насъ имѣть западный курсъ. Къ 8 часамъ по полудни, мы находились въ 30 миляхъ отъ берега; погода была ясная, и, по плотности усмотрѣннаго нами къ S сплошнаго льда, я увѣрился, что продолжать путь по этому направленiю было бесполезно, ибо ледъ напиралъ на самый отменный берегъ и по всему вѣроятiю, за потерянными здѣсь временемъ, мы не успѣ-

я бы, до закрытія нынѣшней навигаціи достигнуть мыса Батурстъ, до котораго оставалось еще 570 миль. Видя, что это мнѣніе раздѣляютъ со мною офицеры шлюпа, я рѣшился не искать болѣе сообщенія съ берегомъ у мыса Барро, а попытаться отыскать проходъ далѣе къ N, въ той надеждѣ, что чистый проливъ во льду, видѣнный въ прошедшемъ году шлюпами Геральдъ и Пloverъ, доставитъ мнѣ выходъ къ O. По этому я неохотно взялъ опять курсъ на W, и, обогнувъ край сплошнаго льда, простиравшагося на 15 миль южнѣе того положенія, въ которомъ онъ находился въ тотъ день, когда мы вышли изъ пролива Вайнрѣйтъ, слѣдовалъ вдоль края отдѣльныхъ отъ сплошной массы льдинъ; такимъ образомъ мы достигли 163° западной долготы, гдѣ окраина льда внезапно сворачивала на N, куда мы и направили нашъ курсъ, слѣдуя въ этомъ направленіи до утра 27-го; находясь тогда въ широтѣ 73° 20', мы увидѣли, что край западной части льда направляется къ S. Вслѣдствіе этого я повернулъ къ O, и сдѣлалъ попытку выбраться на чистое мѣсто, но льдины лежали такъ плотно одна возлѣ другой, что ни лавировать, ни верповаться сквозь льды по этому направленію было невозможно. Чѣмъ далѣе мы проходили, тѣмъ затруднительнѣе становилось наше положеніе: льдины попадались одна другой больше, такъ что, въ туманную погоду, мы едва отыскивали проходъ. 29-го числа термометръ понизился до—1³/₄ Реомюра и такъ какъ не предвидѣлось возможности, исполнить въ нынѣшнее лѣто и части инструкцій, данныхъ намъ отъ Лордовъ Адмиралтейства, то я спустился къ мысу Гопъ (*Hore*), и, прибывъ къ нему 31-го, нашелъ бутылку, оставленную шлюпомъ Геральдъ, съ увѣдомленіемъ, что Пloverъ останется зимовать въ гавани Грэнтли.

По этому я и отправился туда, имѣя въ виду смѣнить Пloverъ на зиму, и доставить командиру Муру случай идти къ S для освѣженія его команды. Прибывъ къ гавани, я засталъ

тамъ Пloverъ, уже занимавшійся приготовленіями къ зимовкѣ; осмотрѣвъ и обозначивъ буями баръ, я пытался провести чрезъ него свое судно, но безуспѣшно, по той причинѣ, что вѣтеръ, перешедшій съ S на N, согналъ воду на 4 фута, и поставилъ насъ въ столь опасное положеніе, что я нашелъ нужнымъ выгрузить изъ корабля цѣлыхъ 100 тоновъ, и, благодаря помощи, оказанной намъ командою Геральда, исполнилъ эту работу въ короткое время. Приливъ и отливъ здѣсь неправильные, прибывъ и убывъ воды зависятъ, по большей части, отъ вѣтра, и такъ какъ вѣтръ, при которомъ бываетъ самая высокая вода, причиняетъ на баръ зыбь, то родился вопросъ, не придется ли, употребить значительную часть будущей навигаціи на то, чтобы вывести шлюпъ изъ гавани Грэнтли? Я посоветовался объ этомъ съ капитанами Келлетомъ и Муромъ, и они, наученные двухлѣтнею опытностію, объявили мнѣ, что китоловы, приходящіе сюда отъ юга, проходятъ чрезъ проливъ въ началѣ іюня, между тѣмъ какъ гавани очищаются отъ льда не ранѣе половины іюля: основываясь на этомъ, я заключилъ, что возвратившись въ южныя страны и дополнивъ свою провизію, я лучше исполню возложенную на меня важную обязанность, чѣмъ оставаясь зимовать на Азіатскомъ берегу, безъ надежды на случай оказать и малѣйшую помощь экспедиціи Франклина. Поэтому я намѣренъ идти въ Гонгъ-Конгъ, лежащій отсюда въ меньшемъ разстояніи, нежели Валпарайзо, и такъ какъ холода уже наступили, то припасы мои не подвергнутся зною отъ двукратнаго перехода чрезъ тропическія страны. Въ Гонгъ-Конгъ я намѣренъ остаться до 1-го апрѣля, и успѣю слѣдовательно получить дальнѣйшія инструкціи, которыми удостоятъ меня Лорды Адмиралтейства.»

«Пloverъ снабженъ всѣми потребными припасами, и капитанъ Келлетъ смѣнилъ и замѣстилъ изъ команды этого судна тѣхъ людей, которые оказались не въ состояніи долѣе бороть-

ся съ трудностями климата здѣшнихъ широтъ. Всѣ параграфы моихъ инструкцій, относящіеся до Пlovera, мною исполнены.»

«Я приказалъ командиру Муру ежегодно заходить къ острову въ заливъ Св. Лаврентія, лежащему въ сѣверной широтѣ $65^{\circ} 38'$, западной долготѣ $170^{\circ} 43'$; китоловы весьма часто посѣщаютъ этотъ островъ, и могутъ оставлять на немъ всѣ бумаги, какія Лордамъ будетъ угодно имъ поручать; по сую сторону пролива они не имѣютъ обыкновенія крейсировать. Капитана Келлета просилъ я доставить въ Адмиралтейство по этому предмету всѣ свѣдѣнія, которыя онъ соберетъ на Сандвичевыхъ островахъ.»

«Предполагаю отправиться снова на сѣверъ, и остановиться въ наивыгоднѣйшемъ положеніи для подаванія помощи Инвестигатору. Это судно, совершивъ удивительно быстрое плаваніе отъ Сандвичевыхъ острововъ, встрѣтилось, 31-го іюля, на высотѣ мыса Гопъ (*Hore*) съ шлюпомъ Геральдъ, а 5-го августа, въ сѣверной широтѣ $70^{\circ} 44'$, западной долготѣ $159^{\circ} 52'$, съ Пloverомъ. При этой послѣдней встрѣчѣ, Инвестигаторъ шелъ подъ всеми парусами къ N, и, по всей вѣроятности, достигъ окрестностей мыса Барро 15-тью днями ранѣе Энтерпрйза. Если такъ, то можно полагать, что капитанъ Мэкъ-Клюръ, пользуясь благопріятнымъ временемъ года, и воодушевленный рѣшимостію, столь живо выражаемою въ его письмѣ къ капитану Келлету, избралъ путь около берега и успѣлъ уже достигнуть мыса Батурста; но такъ какъ онъ неминуемо подвергнется опасности быть прижатымъ къ отмелому берегу, и пересѣсть, въ такомъ случаѣ, на гребныя суда, то я не оставлю сѣвернаго берега отъ мыса Гопъ, прежде чѣмъ позднее время года заставитъ меня заключить, что онъ расположился на зимовку.

«Офицеры и команда вѣреннаго мнѣ судна отличаются дѣятельностію и ревностію въ исполненіи своихъ обязанностей.

Благодаря Всевышняго, у насъ теперь нѣтъ ни одного больного, не смотря на долгое плаваніе: я приписываю это запасной одеждѣ и провизіи, которыми, мы снабжены. — Имѣю честь быть, и проч.

«*Капитанъ Ричардъ Коллинсонъ.*»

»Г-ну Секретарю Адмиралтейства.»

«Ея Величества шлюпъ Инвестигаторъ, въ морѣ, въ сѣверной широтѣ 51° 26 N, западной долготѣ 172° 33'. Июля 20-го, 1850 года.»

«Милостивый государь! — Я получилъ отъ капитана Коллинсона подробныя инструкціи (при семъ препровождаю ихъ въ копіи), въ которыхъ онъ предписываетъ мнѣ идти къ мысу Лизборну, въ томъ предположеніи, что мы сойдемся съ нимъ у этого мѣста, ибо онъ ожидаетъ быть задержаннымъ Пloverомъ день другой въ зундѣ Коцебу. Считаю излишнимъ присовокупить, что я употребляю всѣ усилія для достиженія назначеннаго рандеву, едва смѣю, однакожъ, надѣяться, чтобы мнѣ, даже и при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, удалось исполнить это приказаніе, ранѣе нежели Энтерпрэйзъ успѣетъ обогнуть мысъ, потому что этотъ шлюпъ ходитъ гораздо быстрѣе насъ, и опередилъ Инвестигатора, въ плаваніи къ мысу Верджинсъ восемью днями, а отъ Магелланова пролива къ Оагу, шестью; предвидя, слѣдовательно, возможность, что моему шлюпу придется дѣйствовать отдѣльно отъ экспедиціи, считаю долгомъ изложить предначертанный мною на такой случай планъ дѣйствій, покорѣйше прося васъ доложить о немъ Лордамъ Коммисіонерамъ Адмиралтейства.

«1. Миновавъ мысъ Лизборнъ, намѣреваюсь держаться въ открытомъ морѣ, которое въ это время года, какъ видно изъ отчетовъ моихъ предшественниковъ, бываетъ свободно отъ льда

въ 130° долготы—между американскимъ берегомъ и главною массою сплошнаго льда на сѣверѣ. Отъ этого намѣренія отклонюсь въ томъ только случаѣ, когда ранѣе еще открою во льду удобный проходъ, чрезъ который можно будетъ дойти ближайшимъ путемъ до земли Бэнкса, ибо эту землю, по моему мнѣнію, слѣдуетъ необходимо осмотрѣть съ величайшею точностію. Если бы мнѣ удалось исполнить это, и погода все еще благопріятствовала бы дальнѣйшимъ дѣйствіямъ, тогда я желалъ бы выбраться на Н отъ острова Мельвилля и продолжать наши поиски, вдоль береговъ этого и прилежащихъ острововъ, до тѣхъ норъ, пока возможна навигація, послѣ чего остановился бы, по удобности, на зимовку.

«2. Слѣдующею весною, лишь только откроется возможность партіямъ выступить въ путь, я отправлю ихъ по разнымъ направленіямъ столько, сколько позволитъ состояніе команды; снабдивъ каждую партію провизіею на 40 дней, и приказавъ внимательно изслѣдовать всѣ заливы, входы и острова къ NO, — всходить отъ времени до времени, на болѣе возвышенныя точки, откуда можно удобнѣе обозрѣвать окрестности; внушу имъ также обращать на пути своемъ неусыпное вниманіе на то, нѣтъ ли признаковъ близкаго взламыванія льда, и въ такомъ случаѣ возвратиться, безъ потери времени, на судно, хотя бы у нихъ и доставало еще провизіи на болѣе продолжительное отсутствіе.

«3. Предполагая партіи возвратившимися, не отыскавъ никакихъ слѣдовъ отсутствующихъ судовъ, и что Инвестигаторъ будетъ освобожденъ отъ льда около 1-го августа, я желалъ бы тогда пробраться къ проливу Веллингтона, сообщающемуся, кажется, съ Полярнымъ моремъ, и изслѣдовать оба берега этого прохода, если бы не нашелъ слѣдовъ подобнаго же осмотра, исполненнаго уже прежде партіями съ судовъ капитана Остина. Исполнивъ это, я возвращусь и попы-

таюсь проникнуть по направленію Джонсъ-Зунда, осматривая тщательно всё доступныя мѣста. Если намъ удастся достигнуть этого пункта, и на пути не попадется слѣдовъ искомой экспедиціи, тогда я уже не въ состояніи буду долѣе бороться противъ внутренняго сознанія, что всякая человѣческая помощь отнынѣ бесполезна, и поэтому—какъ ни больно отказаться отъ послѣдней надежды на успѣхъ—почту себя обязаннымъ возвратиться въ Англію, или, по крайней мѣрѣ, достигнуть такого порта, откуда могъ бы исполнить это намѣреніе въ слѣдующемъ году.»

«4. Въ случаѣ, если намъ не удастся доставить о себѣ дальнѣйшихъ свѣденій, прошу Васъ, мил. государь, доложить Лордамъ, что о нашей безопасности до осени 1854 года и заботиться нечего, потому что мы снабжены всякаго рода провизіею на три года, считая съ 1-го наступающаго сентября, и этимъ количествомъ можемъ продовольствоваться, не стѣсняя себя, въ теченіи четырехъ лѣтъ; тѣмъ болѣе, что я располагаю раздавать, вмѣсто обыкновенныхъ порцій, всю добычу, какая бы не доставалась охотничьимъ партіямъ, и тѣмъ, разумеется, еще лучше сберегу наши средства.

«Съ особеннымъ удовольствіемъ упоминаю о благотѣльномъ вліяніи плодовъ и овощей, которыми мы запаслись въ большомъ количествѣ въ Оагу. Наши люди находятся теперь въ превосходномъ состояніи, окрѣпли тѣломъ, и въ нихъ замѣтны твердость духа и веселость, которыми не нарадуюсь.

«5. Если на дальнѣйшемъ пути мы увидимъ себя окруженными такими, по видимому, непреодолимыми препятствіями, которыя подадутъ основательный поводъ усомниться, удастся ли освободить изъ нихъ судно, въ такомъ случаѣ я почту себя, по истеченіи зимы 1852 года, не въ правѣ болѣе рисковать жизнію вѣранныхъ мнѣ людей, и поэтому, слѣдующею весною, покинувъ судно, отправлюсь съ командою на саняхъ и

гребныхъ судахъ къ заливу Понда, гавани Леопольда, на рѣку Мэккензи, или къ китоловамъ, сообразно съ обстоятельствами.

«Въ этомъ письмѣ я старался дать Вамъ общее понятіе о назначенномъ мною планѣ дѣйствій, который, если поблагодѣйствуетъ хотя нѣсколько погода, считаю удобоисполнимымъ; но успѣхъ его не зависитъ отъ однихъ человѣческихъ усилій, и слѣдовательно нельзя заранѣе быть увѣреннымъ въ удачу, не только всего, но даже и части того, что хочу предпринять. Обращаясь такимъ образомъ къ Вамъ, имѣю въ виду что изъ этого донесенія Лорды ознакомятся съ принятымъ мною планомъ дѣйствій, и тѣмъ будутъ избавлены отъ излишней заботы касательно нашей участи; исполнивъ теперь этотъ долгъ, къ чему меня обязывало глубокое участіе, оказываемое Лордами и соотечественниками нашими вообще къ успѣхамъ этой занимательной экспедиціи, присовокуплю окончательно, что при тѣхъ обширныхъ средствахъ, которыми мы располагаемъ, благодаря великодушію Правительства и щедрости Отечества, (ибо мы снабжены всемъ, что только можетъ относиться къ нашему благосостоянію), — мы приступаемъ къ этой лестной для насъ службѣ съ твердою рѣшимостію употребить, для выполненія ихъ человѣколюбивыхъ намѣреній, всѣ средства, какія только намъ, слабымъ людямъ, доступны.

«Имѣю честь, и пр.

«*Робертъ Мэкъ-Клоръ, Комэндеръ.*»

Ея Величества шлюпъ Энтерпрэъзъ, Оагу,
29 іюня 1850 г.

Инструкція капитану Мэкъ-Клору. — Какъ скоро ввѣренный Вамъ шлюпъ совершенно укомплектуется провизіею, топливомъ и водою, предписывается Вамъ направить путь къ мысу Лизборну. Пройдя острова Св. Лаврентія старайтесь усмотрѣть

шлюпъ Геральдъ или брошенные имъ бочки, производя пальбу въ туманную погоду. Можетъ статься что и китоловы доставятъ вамъ свѣденія о нашихъ движеніяхъ.

«Если Вы не получите обо мнѣ ни какихъ извѣстій, то можете заключить, что я отправился къ сплошному льду, лежащему близъ американскаго берега, чтобы, воспользовавшись первымъ благопріятнымъ проходомъ, какой попадется, пробраться впередъ къ острову Мельвиллю. Если удастся мнѣ увидѣть землю, то, вѣроятно, стану слѣдовать вдоль южнаго ея берега. Буде возможно, поставлю удобовидимые знаки, около которыхъ, не далѣе какъ въ 10-ти футахъ, зарю нужныя для васъ свѣденія.

«Можетъ случиться, что густота льда или жестокость погоды не дозволитъ Вамъ слѣдовать за нами; тогда старайтесь держаться въ близкомъ и безопасномъ разстояніи отъ окраины сплошнаго льда, до тѣхъ поръ пока погода не поставитъ Васъ въ необходимость удалиться, послѣ чего загляните въ Зундъ Коцебу, нѣтъ-ли тамъ Пловера или извѣстій о его положеніи, и, передавъ на это судно, для храненія, годовой запасъ провизіи, отправляйтесь въ Валпарайзо, гдѣ пополните свои припасы, возвращайтесь въ Беринговъ проливъ, не упуская изъ виду, что іюнь и іюль мѣсяцы наивыгоднѣйшіе для успѣха нашихъ дѣйствій.

«Прилагаю письмо отъ нашего гидрографа относительно склоненія компаса; наблюденія, какія Вы произведете по этому предмету, будутъ еще драгоцѣннѣе, если притомъ станете обращать ность судна постепенно на второй и четвертый румбы для опредѣленія девианціи, которую также должны Вы опредѣлять находясь въ гавани, поворачиваясь заводами.

Если Вы не встрѣтите бригъ Пloverъ, или если этому судну не удобно будетъ, по какому либо случаю, принять отъ Васъ провизію на сохраненіе, тогда Вы должны занять его мѣсто; если же (какъ полагаетъ капитанъ Келлетъ) Зундъ Коцебу

окажется слишкомъ открытымъ для безопасной зимовки, то отправляйтесь къ гавани Грэнтли, оставивъ увѣдомленіе объ этомъ на островѣ Шамиссо. Старайтесь также, обратить вниманіе офицеровъ на замѣчанія сэръ Джона Ричардсона, касательно сношеній съ Эскимосами, помѣщенные въ рапортъ его, полученномъ въ Плимутъ. Эти замѣчанія прочтите и командѣ.

«Въ продолженіе лѣта 1851 года Вамъ придется дѣйствовать совершенно независимо отъ моихъ наставленій, и я не вижу для Васъ необходимости отправляться къ NO; но весьма желалъ бы, чтобы до вступленія въ сплошной ледъ, Вы дополнили ваши припасы съ китоловныхъ судовъ, и запаслись возможно большимъ количествомъ оленины. Въ запискѣ капитана Келлета найдете указаніе, въ какихъ мѣстахъ олени наиболѣе водятся, также гдѣ по берегу встрѣчается каменный уголь; послѣдній совѣтую Вамъ зимою сберегать, употребляя на топливо пойманный плавникъ.

«Если Вы отправитесь зимовать въ южныя страны, то старайтесь перемѣстить къ себѣ съ Пlovera всѣхъ слабыхъ или больныхъ, замѣнивъ ихъ людьми изъ своей команды; командеру Муру окажите всѣ зависящіе отъ Васъ пособія и оставьте при немъ переводчика, Миртичинга, передавъ командиру Пlovera наставленія, данныя Вамъ касательно удовольствованія послѣдняго.

«Ричардъ Коллинсонъ.»

«Г-ну Макъ-Клору, командиру Ея Вел. шлюпа Инвестигатора.»

«P. S. Если весною найдено будетъ, что содѣйствіе береговыхъ партій изъ команды Инвестигатора можетъ принести значительную пользу для достиженія цѣли экспедиціи, тогда несмотря на предписаніе, командеръ Муръ задержитъ Васъ на этотъ предметъ. Въ такомъ случаѣ, однакожь, надобно будетъ заботиться о томъ, чтобы ко времени вскрытія моря партіи

были уже возвратившись на судно, иначе дѣйствія Инвестигатора, какъ паруснаго судна, могутъ быть замедлены.»

«Ея Величества шлюпъ Инвестигаторъ, 28 іюня 1850 года, Зундъ Коцебу, широта сѣверная 66° 54', долгота западная 168°».

«Милостивый государь!—Имѣю честь просить Васъ довести до свѣденія Лордовъ Коммиссіонеровъ Адмиралтейства, что плаваніе наше, по сіе время, было самое удачное. По выходѣ, утромъ 5-го числа, изъ Оагу, мы взяли курсъ прямо на Алеутскіе острова и, миновавъ ихъ вечеромъ 20-го числа, въ долготѣ западной 172° 40', продолжали путь при свѣжемъ SO-вомъ вѣтрѣ; погода въ это время была, къ несчастію, чрезвычайно туманна, и мы, слѣдовательно, не могли идти подъ всеми парусами. Вечеромъ, 27-го числа, мы вышли благополучно изъ Берингова пролива, и можемъ теперь имѣть полную надежду осуществить ожиданія Лордовъ и достигнуть льда въ началѣ августа, тѣмъ болѣе что успѣху нашему благопріятствуетъ попутный S-вый вѣтръ и довольно ясная погода. Последнею мы не пользовались съ 19-го числа, и потому плаваніе между островами, сопряжено было съ такими опасностями, которыя причиняли мнѣ величайшее безпокойство, горизонтъ нашъ рѣдко простирался далѣе 400 ярдовъ, такъ что мы едва-едва успѣвали замѣчать тусклый очеркъ берега, и отворачивать отъ него.

«Съ особеннымъ удовольствіемъ доношу о хорошихъ качествахъ моего судна, вполне испытанныхъ, какъ въ крѣпкіе вѣтры, сопровождавшіе насъ цѣлыхъ пять недѣль у мыса Горна, такъ и въ умѣренную погоду, при затруднительномъ плаваніи между здѣшними островами, гдѣ безопасность наша много зависѣла отъ того, что Инвестигаторъ, хотя и нагруженный всякаго рода запасами и провизіею на три года, слушался хорошо руля. При этихъ случаяхъ я убѣдился, что судно наше приспособлено къ потребностямъ экспедиціи, какъ нельзя лучше.

«Энтерпрайзъ я по сіе время не встрѣчалъ, и потому, не желая терять времени въ тщетномъ ожиданіи его у мыса Либборна, употреблю все стараніе для приведенія въ исполненіе намѣреній, изложенныхъ въ моемъ письмѣ отъ 20-го числа, и надѣюсь, заслужить тѣмъ одобреніе Лордовъ.

«Съ удовольствіемъ присовокупляю, что вся моя команда находится въ отличнѣйшемъ состояніи духа и здоровья, и все прочее въ самомъ удовлетворительномъ положеніи.

«Имѣю честь быть и проч.

Робертъ Мэкъ-Клоръ, Командеръ.

Г-ну Секретарю Адмиралтейства.»

(Изъ Naut. St. N 5. 1851.)

А. Люджеръ.

ВЫПИСКА ИЗЪ ГОДОВЫХЪ ОТЧЕТОВЪ

ИМПЕРАТОРСКАГО

С. ПЕТЕРБУРГСКАГО ЯХТЬ-КЛУБА, съ 1-го ФЕВРАЛЯ 1849-го
по 1-е ФЕВРАЛЯ 1851 года. *

Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ, снисходя на просьбу членовъ общества Императорскаго С. Петербургскаго Яхть-Клуба, подъ Высочайшимъ покровительствомъ состоящаго, соизволилъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, въ маѣ 1850 года, принять оное и подъ Свое покровительство.

* Объ учрежденіи и первыхъ дѣйствіяхъ этого клуба напечатано было въ М. Сб. Т. I. стр. 124.

Съ Высочайшаго соизволенія, въ февралѣ 1850 г., избраны въ почетные члены Яхтъ - Клуба: Ихъ Императорскіе Высочества Великіе Князья: Алексій Александровичъ и Николай Константиновичъ.

Къ 1-му февраля 1849 г., общество Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ - Клуба состояло изъ 17 дѣйствительныхъ членовъ.

Въ теченіе истекшихъ двухъ лѣтъ поступили въ оное 5 новыхъ членовъ: Афанасій Шишмаревъ, Князь Николай Лобановъ - Ростовскій, Николай Барышниковъ, Князь Михайлъ Кочубей и Князь Николай Юсуповъ; а умеръ Князь Василій Кочубей; затѣмъ къ 1-му февраля сего года общество Яхтъ - Клуба состоитъ изъ 21-го дѣйствительнаго члена.

Къ 1-му февраля 1849 г., состояло по спискамъ 23 почетныхъ члена. Вновь избрано 9; умерли: адмиралъ Графъ Гейденъ 1-й и вице - адмиралъ Маркизь-де-Траверсе; нынѣ почетныхъ членовъ 30.

Къ 1-му февраля 1849 г., общество имѣло 3 яхты Императорской фамиліи, 10 яхтъ дѣйствительныхъ членовъ Клуба и одну яхту почетнаго члена адмирала Лазарева; всего 14 яхтъ. Къ нимъ присоединились: люгеръ *Нева* Его Императорскаго Высочества Государа Наслѣдника Цесаревича; шкуна *Рознеда* Командора Князя Лобанова - Ростовскаго; шкуна *Забава* члена Афанасія Шишмарева; тендеръ *Ястребъ* члена Графа Алексія Толстаго; тендеръ *Рюрикъ* члена Князя Николая Лобанова - Ростовскаго и тендеръ *Джиауръ* члена Николая Барышникова.

Нынѣ общество Яхтъ - Клуба имѣетъ на лицо 20 яхтъ. Изъ нихъ: 4 Императорской фамиліи, одна почетнаго члена и 15 принадлежащихъ дѣйствительнымъ членамъ Клуба.

Въ теченіи 1849 и 1850 г.г., въ заграничномъ плаваніи на-

ходилось *восемь* яхтъ, изъ числа коихъ шкуна *Джоржіанъ* ходила три раза.

1.) Шкуна *Джоржіанъ** г-на Берда, отправилась съ нимъ изъ Кронштадта въ море 28-го іюня 1849 г., 2-го іюля она была въ Гельсингёръ; 13-го вошла, чрезъ Инвернесъ, въ Каледонскій каналъ (въ Сѣверной Шотландіи); 15-го вышла изъ канала по западной сторонѣ Шотландіи въ Атлантическій океанъ, и потомъ, чрезъ Нордъ — Чаннелъ, пришла къ устьямъ рѣки Клейдъ. Отсюда 17-го августа яхта *Джоржіанъ* снова отправилась въ Атлантическій океанъ и 24-го числа обогнула сѣверную часть Шетландскихъ острововъ. Во время сего плаванія она выдержала бурю и въ продолженіе 45 часовъ была подъ однимъ глухо-зарифленнымъ гротъ-триселемъ и малымъ кливеромъ; 29-го пришла въ Гельсингёръ, а 2-го сентября на Кронштадтскій рейдъ.

8-го сентября шкуна *Джоржіанъ* отправилась къ Любеку и 14-го пришла въ Травемюнде. Простоявъ здѣсь по 19-е число, отправилась потомъ въ обратный путь, и 24-го сентября прибыла въ Кронштадтъ.

25-го іюня 1850 г., шкуна *Джоржіанъ*** отправилась въ Травемюнде, куда прибыла 29-го числа; а 30-го іюля возвратилась въ Кронштадтъ.

2.) Шкуна *Царица*, *** съ владельцемъ ея Княземъ Сергѣемъ Кочубеемъ, 31-го іюля 1849 г., вышла изъ Кронштадта, и, зайдя 6-го августа на остр. Готландъ, для наливки водою,

* Этою яхтою управлялъ шкиперъ Садлеръ, а экипажъ состоялъ изъ 2-хъ штурмановъ и 13 вольныхъ матросовъ.

** Шкиперъ на ней былъ тотъ же, а экипажъ состоялъ изъ одного ученика роты торговаго мореплаванія, одного штурмана и 17 матросовъ.

*** Командиромъ былъ 43-го флотскаго экипажа лейтенантъ Грече, а экипажъ составляли корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Федоровъ 4-й, кондукторъ Кутузовъ и 18 вольныхъ матросовъ.

прибыла 13-го на Копенгагенскій рейдъ; чрезъ семь дней пошла далѣе. Посѣтивъ Гельсингёръ и Гельдеръ, яхта прибыла 28-го августа на Флессингенскій рейдъ, и потомъ 7-го сентября въ Антверпенъ; 25-го отправилась снова въ Флессингентъ; оттуда вышла 28, и 29-го бросила якорь въ Каусъ (на остр. Вайтъ). 14-го января 1850 г. вышла изъ Кауса; пришла 15-го въ Гавръ; оставивъ сей послѣдній портъ 21-го апрѣля, *Царица*, на другой день, бросила якорь у остр. Вайта; 24-го снялась съ якоря и 2-го мая пришла къ Лисабону, претерпѣвъ на этомъ переходѣ штормъ, продолжавшійся трое сутокъ.

По выходѣ изъ Лисабона 16-го мая, яхта прибыла въ Кадиксъ 18-го числа, и застала на тамошнемъ рейдѣ шкуну Князя Барятинскаго, *Ольвию*. 5-го іюня вышла изъ Кадикса и прибыла 7-го въ Гибралтаръ; отсюда она отправилась 11-го числа и пришла 14-го въ Малагу. Изъ Малаги 25-го іюня *Царица* направилась къ Алжиру, 2-го іюля тамъ стала на якорь; 20-го снова отправилась далѣе и 24-го остановилась въ Филиппвиллѣ, откуда выйдя 28-го, пришла 5-го августа въ Мальту; 8-го отправилась оттуда и 15-го бросила якорь у Пирея, гдѣ простояла одинъ день; 29-го прибыла въ Константинополь, 14-го сентября пошла въ Черное море, и 17-го прибыла въ Севастополь; 27-го отправилась въ Николаевъ, куда прибыла 30-го числа на зимовку.

3.) Шкуна *Ольви*, * съ владѣльцемъ своимъ, Княземъ Барятинскимъ, вышла изъ Николаевского порта 5-го ноября 1849 г. для слѣдованія въ Балтику. Посѣтивъ нѣкоторые русскіе порты, *Ольви* прибыла въ Севастополь. Ноября 23-го вышла изъ него и 25-го прибыла на Константинопольскій

* Командиромъ былъ самъ владѣлецъ, а экипажъ составляли корпуса флотскихъ штурмановъ поручикъ Чернявскій, кондукторъ Плонскій и 16 матросовъ черноморскаго флота.

рейды, откуда Князь Барятинскій предполагалъ вскорѣ отправиться въ Грецію; но поврежденія, причиненныя его яхтѣ Турецкимъ военнымъ судномъ, принудили его простоять тамъ около 2 1/2 мѣсяцевъ для исправленія оныхъ. Ольвія вышла изъ Константинополя 16-го февраля 1850 г., прибыла 1-го марта въ Мальту; откуда отправилась 19-го марта, и бросила якорь 25-го въ Неаполѣ. 2-го мая пришла въ Кадиксъ; 24-го іюня въ Лисабонъ; 13-го іюля въ Каусъ (на остр. Вайтъ); 19-го августа въ Антверпенъ. Прибывъ 14-го декабря въ Лондонъ, яхта Ольвія вошла въ Сюррей докъ, для окончательныхъ исправленій, предполагая оттуда отправиться съ открытіемъ навигаціи 1851 года, дабы прибыть въ Кронштадтъ заблаговременно къ предстоящимъ гонкамъ.

4.) Шкуна г-на. Шишмарева *Забава*, * снялась съ Кронштадтскаго рейда 29-го іюня 1850 г. и прибыла чрезъ 6 дней въ Копенгагенъ; а 13-го іюля въ Портсмутъ. Затѣмъ, посетивъ Антверпенъ и Гавръ, взяла обратный путь и, зайдя въ Копенгагенъ и Свиномюнде, возвратилась 27-го сентября на Кронштадтскій рейдъ.

5.) Шкуна *Королева Викторія*, ** по особому Высочайшему повелѣнію, въ іюлѣ мѣсяцѣ послана была въ Англію, для практики и возможныхъ улучшеній качествъ шкуны; она заходила: въ Портсмутъ, Каусъ, Саутѣмтонъ, Гельсингёръ и Копенгагенъ.

* Этою яхтою управлялъ шкиперъ Виттъ, а экипажъ состоялъ: изъ одного ученика роты торговаго мореплаванія, одного штурмана и 16 вольныхъ матросовъ.

** Командиромъ былъ гвардейскаго экипажа лейтенантъ Панафидинъ, а экипажъ состоялъ: изъ лейтенанта Шумова, мичмана Волиова, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщика Рычагова и 32-хъ нижнихъ чиновъ.

6.) Тендеръ г-на. Атрыганьева *Норвида*, * 12-го іюля 1850 г. снялся съ Гельсингфорскаго рейда и 14-го бросилъ якорь на Стокгольмскомъ; 19-го іюля отправился оттуда и 24-го прибылъ въ Кронштадтъ.

7.) Шкуна *Некманъ*, ** Барона Унгернъ - Штернберга и тендеръ *Джиауръ*, *** члена Барышниковъ, также ходили въ Стокгольмъ въ кампанію 1850 года.

Изъ числа прочихъ яхтъ, три вновь прибывшія изъ Англіи и другія суда Общества, нѣтъ плаваніе по Финскому заливу.

До настоящаго времени, по случаю состоянія членовъ общества менѣе 21-го человѣка, опредѣленіе въ Командоры и члены комитета Яхтъ - Клуба совершалось по особымъ назначеніямъ Высшаго Морскаго Начальства, съ утвержденіемъ Командора Высочайшею волею. Къ январю сего года составъ общества достигъ 21-го члена, и потому избраніе въ Командоры и члены комитета, предъ наступленіемъ 1-го февраля, происходило порядкомъ, подробно изложеннымъ въ § 15-мъ устава Яхтъ - Клуба, Высочайше утвержденного 26-го сентября 1846 года. Причемъ, Князь А. Я. Лобановъ - Ростовскій избранъ единогласно въ Командоры общества всѣми находящимися въ С. Петербургѣ членами Яхтъ - Клуба, а въ члены комитета,

* Командиромъ былъ самъ владѣлецъ, а экипажъ составляли: корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Петровъ II-й, кондукторъ Сазоновъ 2-й, 10 чел. нижнихъ чиновъ 1-го флотскаго экипажа и 4 вольныхъ матроса.

** Этою яхтою управлялъ шкиперъ Паллора, а экипажъ состоялъ изъ одного штурмана и 16-ти вольныхъ матросовъ.

*** Командиромъ былъ корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Маневскій, а экипажъ состоялъ изъ одного штурмана и 5 вольныхъ матросовъ.

по значительному большинству голосовъ, избраны: Михаилъ Атрыганьевъ, Иванъ Рибоньеръ, Графъ Андрей Шуваловъ и Князь Борисъ Голицынъ. Избраніе это удостоено Высочайшаго утвержденія.

Командоръ Князь Лобановъ-Ростовскій.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЯ ПРАВИЛА

ДЛЯ ГОНОВЪ СУДОВЪ

ИМПЕРАТОРСКАГО САНКТПЕТЕРБУРГСКАГО ЯХТЬ-КЛУБА

въ 1854 году,

УТВЕРЖДЕННЫЯ НА ОСНОВАНІИ § 87 УСТАВА О ГОНКАХЪ.

Въ текущемъ году предложено произвести три гонки между судами Императорскаго Яхть-Клуба.

Въ 1-й день (28-го мая) воспослѣдуетъ состязаніе шкуновъ и тендеровъ, имѣющихъ менѣе 100 тоннъ вмѣстительности, на призъ Общества. Состязаніе это будетъ производиться на пространствѣ 15 итальянскихъ миль, вокругъ четырехъ маячныхъ судовъ, между Невскимъ плавающимъ маякомъ, Петергофомъ и Кронштадтомъ.

Во 2-й день (1-го іюня) назначаются двѣ гонки. Онѣ начнутся, въ одинъ и тотъ же часъ, съ большаго Кронштатскаго рейда, откуда яхты будутъ слѣдовать къ острову Нерва и,

обернувъ его, возвратится на тотъ же рейдъ. Въ одной изъ сихъ гонокъ будутъ состязаться шкуны, на призъ Государя Императора; а въ другой тендера, на призъ Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича.

Въ оба дня первая сигнальная пушка будетъ выпалена въ 10-ть, а состязаніе начнется въ 11-ть часовъ утра.

Вообще гонки будутъ производиться согласно уставу о гонкахъ, Высочайше утвержденному 29-го декабря 1848 г.; но, по силѣ § 87 того же устава, на предстоящія три гонки определены еще, въ видѣ опыта, слѣдующія правила:

1) Производить всѣ гонки безъ пособія отъ кронштатскаго морскаго начальства въ постановкѣ маячныхъ судовъ и бочекъ, упомянутыхъ въ §§ 83 и 88 устава о гонкахъ.

2) Мѣста для яхтъ назначатся заблаговременно, въ разстояніи одного кабельтова другъ отъ друга, и каждая яхта можетъ, наканунѣ гонки, стать на якорь на предназначенномъ ей мѣстѣ.

3) По 3-й пушкѣ, упомянутой въ § 92, яхты снимаются съ якоря и обязаны поднять его, какъ слѣдуетъ, на судно; выпускать же или отрубать канатъ запрещается на основаніи § 106.

Примѣчаніе. Само собою разумѣется, что если яхту подрейфуетъ впередъ линіи, назначенной для стоянія на якорѣ, т. е. къ W, и она не возвратится на свое мѣсто прежде 3-го пуш. сигнала, то яхта эта будетъ подлежать правиламъ, изложеннымъ въ §§ 93 и 94.*

4) Призъ, предназначенный для гонки, не будетъ выданъ, если въ томъ самомъ состязаніи участвовало менѣе трехъ яхтъ.

5) Преимущества въ расчетѣ времени, между тендерами отъ 105 и между шкунами отъ 140 тоннъ и выше сего количества, никакого не имѣть.

* То есть лишается права получить призъ.

6) Затѣмъ яхты сей категоріи даютъ меньшимъ, на всякую милю, по полъ-секунды впередъ съ каждой тонны разности между ихъ виѣстительностію и вышеприведеннымъ нормальнымъ числомъ, опредѣленнымъ для тендеровъ въ 105 и для шкуновъ въ 140 тоннъ.

7) Собственно между яхтами, имѣющими менѣе означеннаго числа тоннъ, большія изъ нихъ даютъ меньшимъ также по полъ-секунды впередъ на милю съ каждой тонны преимущественной виѣстительности.

8) Дополненія къ § 101 устава о гонкахъ, принятыя, въ видѣ опыта, въ состязаніи 1850 г., уничтожить.*

Сверхъ того опредѣлены особенныя, слѣдующія правила для гонокъ 1 іюня:

9) Состязаніе начать и окончить на большомъ Кронштадскомъ рейдѣ. Пароходъ (или другое судно), иллюминированный флагами, поставится на томъ мѣстѣ, гдѣ окончатся гонки. Пароходъ сей будетъ замѣнять адмиральское судно въ случаѣ, упомянутомъ въ § 74-мъ.

10) Гонки производить на пространствѣ 106 италіанскихъ миль, огибая островъ Нерва съ сѣверной стороны и возвращаясь потомъ на Кронштадтскій большой рейдъ.

11) Коммиссія гонокъ будетъ находиться на другомъ пароходѣ, съ котораго воспослѣдуютъ всѣ пушечные выстрѣлы и сигналы.

* Дополненіемъ симъ опредѣлялось, что судно, выигравшее два или болѣе приза, и участвующее въ новой гонкѣ, даетъ каждой яхтѣ, бывшей съ нимъ въ предшествовавшемъ состязаніи, три четверти того времени, которымъ ранѣе той яхты прибыло къ адмиральскому судну въ прежнемъ состязаніи.

12) Послѣ 3-пуш. выстрѣла, коммиссія должна слѣдовать за яхтами, и такимъ образомъ распорядиться, чтобы прибыть къ остр. Нерва прежде, или по крайней мѣрѣ выѣхать съ переднею яхтою. Потомъ коммиссія должна оставаться въ виду этого острова, пока удостовѣрится, что отставшія суда не имѣютъ уже надежды, обогнувъ островъ, прибыть своевременно на большой рейдъ, и выиграть призъ.

13) Судья, избранный для гонки, послѣ 3-го пуш. выстрѣла, отдѣлится отъ коммиссіи и пересядетъ на пароходъ, именуемый флагами.

14) По окончаніи каждой гонки Судья присоединяется къ коммиссіи.

15) При настоящихъ правилахъ, § 103-й не принимается въ руководство для гонокъ 1-го іюня.*

и 16) Передъ началомъ гонокъ, шкуны будутъ стоять въ первой линіи, т. е. къ W, а тендера во второй, въ разстояніи $1\frac{1}{2}$, или 2 кабельтовыхъ отъ первой линіи, къ O.

КОРПУСА ФЛОТСКИХЪ ШТУРМАНОВЪ ПОДПОЛКОВНИКЪ

ПРОКОФІЙ ТАРАСОВИЧЪ КОЗЬМИНЪ.

(*Біографическій очеркъ.*)

П. Т. Козьминъ скончался въ С. Петербургѣ 20 января сего года, послѣ продолжительной и страдальческой болѣзни.

* То есть гонка будетъ продолжаться, несмотря на заходженіе солнца.

Родился онъ въ 1795 году. Двѣнадцати лѣтъ поступилъ воспитанникомъ въ штурманское училище, откуда въ 1815 г. былъ выпущенъ съ званіемъ подштурмана, а въ слѣдующемъ году произведенъ въ штурманскіе помощники унтеръ-офицерскаго чина. Въ 1816 и 1817 годахъ плавалъ на фрегатѣ *Меркурій*, во Францію, Голландію и Англію, гдѣ и зимовалъ. По возвращеніи, его назначили на шлюпъ *Камчатку*, совершившій, подъ начальствомъ флота капитана В. М. Головнина, путешествіе вокругъ свѣта, благополучно оконченное 5 сентября 1819-года. Въ ту же осень, былъ онъ отряженъ, капитаномъ В. М. Головнинымъ, для спасенія погибавшаго у острова Горивалла русскаго купеческаго судна, что исполнилъ съ совершеннымъ успѣхомъ. Благоразумными распоряженіями его спасено судно, 14 чел. команды и грузъ, состоявшій изъ 508 кувшей муки и 582 четвертей крупы. Въ 1820 г. П. Т. Козьминъ былъ произведенъ въ штурманскіе помощники 14 класса, съ назначеніемъ въ экспедицію для описи береговъ Ледовитаго моря, подъ начальствомъ лейтенанта Барона Ф. П. Врангеля, въ которой онъ описалъ берегъ отъ Колымы до Индигирки и группу Медвѣжьихъ острововъ. Въ 1824 году, возвратясь изъ путешествія по Сибири, былъ награжденъ чиномъ 12 класса и прибавочнымъ жалованьемъ въ пенсіонъ по окладу штурманскаго помощника 14 класса (400 р. асс.). Вмѣстѣ съ тѣмъ Высочайше повелѣно было, службу, проведенную имъ при описи береговъ Ледовитаго моря, считать въ двойнѣ. Съ 1825 по 1827 г. онъ совершилъ вторично путешествіе вокругъ свѣта, на шлюпѣ *Кроткій*, подъ командою того же начальника Барона Ф. П. Врангеля, за что получилъ орденъ Св. Анны 3 степени и прибавочное жалованье въ пенсіонъ по окладу поручика*

* Въ это время, съ образованіемъ Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, П. Т. Козьминъ былъ уже переименованъ въ поручики сего корпуса.

(660 р. асс.), съ зачисленіемъ службы, проведенной въ этой кампаніи, также въ двойнѣ. Въ послѣдующіе два года онъ находился въ прикомандированіи къ чертежной Гидрографическаго Депо, и марта 11-го 1829 года, по Высочайшему повелѣнію, былъ опредѣленъ на службу Россійско-Американской Компаніи, которая, изыскивая лучшую дорогу къ своимъ владѣніямъ, сдѣлала ему предложеніе принять на себя начальство надъ экспедиціей для отысканія гавани на Удскомъ берегу (въ юго-западной части Охотскаго моря) и для производства описи Шантарскихъ острововъ, на которыхъ предполагалось завести правильный промыселъ пушныхъ звѣрей. * Это многостороннее и трудное порученіе, было имъ исполнено вполне добросовѣстно, въ теченіи трехъ лѣтъ, такъ-что въ мартѣ 1832 года онъ благополучно возвратился въ С.П.-бургъ. Между-тѣмъ, въ январѣ 1831 года, его произвели въ штабсъ-капитаны. Въ навигацію 1832 г. онъ участвовалъ въ хронометрической экспедиціи по Балтійскому морю, исполненной подъ начальствомъ бывшаго директора Гидрографическаго Депо, генералъ-лейтенанта О. О. Шуберта. Описаніе этой экспедиціи—за которую П. Т. Козьминъ былъ награжденъ полу-годовымъ окладомъ жалованья—напечатано въ III-й части Записокъ Гидр. Депо; указываемъ на это для того, чтобъ видѣть степень участія въ ней г. Козьмина. Въ 1833 году онъ поступилъ помощникомъ 2-го отдѣленія Гидрографическаго Депо. Въ 1836 г. былъ произведенъ въ капитаны и награжденъ Знакомъ отличія безпорочной службы за XV лѣтъ, а въ слѣдующемъ году, съ переименованіемъ Гидрографическаго Депо въ Гидрографическій Департаментъ

* Экспедиція эта описана въ IV ч. Зап. Гидр. Д-та особой статью, въ началѣ которой помѣщенъ весьма любопытный, краткій историческій обзоръ нашихъ открытій въ Охотскомъ и Камчатскомъ моряхъ *Пр. Ред.*

Морского Министерства, назначенъ завѣдывающимъ инструментальнымъ кабинетомъ сего Департамента, въ званіи столоничальника 2-го отдѣленія. Въ этой должности онъ состоялъ до самой смерти, почти тринадцать лѣтъ. Въ теченіе этого времени, ревностная и примѣрно-усердная служба его была вознаграждена: въ 1837 г. орденомъ Св. Станислава 4 ст., въ 1840 г. единовременною выдачею 300 р. с., въ 1841 году знакомъ отличія безпорочной службы за XX лѣтъ, въ 1844 г. годовымъ окладомъ жалованья, въ 1846 г. чиномъ подполковника и въ 1850 г. орденомъ Св. Анны 2-ой степени.

Такова была главная дѣятельность П. Т. Козьмина на поприщѣ 35-лѣтней службы, въ теченіе которой, почти 15 лѣтъ, были исключительно употреблены для продолжительныхъ и дальнихъ плаваній, путешествій и командировокъ, въ промежуткахъ между которыми онъ бывалъ въ кругу своего семейства весьма короткое время.

Умалчивая о полезномъ служеніи его въ двухъ вышеупомянутыхъ кругосвѣтныхъ путешествіяхъ, нельзя не вспомнить о дѣятельномъ участіи его и замѣчательныхъ трудахъ въ двухъ экспедиціяхъ по Сибири, когда онъ испыталъ столько трудностей и лишеній, въ самые лучшіе годы своей жизни!

Экспедиція Барона Ф. П. Врангеля къ берегамъ Ледовитаго моря, столько извѣстная въ ученомъ мірѣ, была исполнена имъ при содѣйствіи двухъ морскихъ помощниковъ. Одинъ изъ нихъ былъ П. Т. Козьминъ, о трудахъ котораго всегда съ похвалою отзывается начальникъ экспедиціи, въ описаніи своего интереснаго путешествія. Отдѣльныя же гидрографическія работы г. Козьмина были тогда: опись матераго берега Сибири, между устьями рѣкъ Колымы и Индигирки (подъ 71° N шир.), исполненная имъ въ теченіи трехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ 1821 г., и осмотръ Медвѣжьихъ острововъ вообще; и изъ нихъ опредѣленіе Крестоваго особенно, что онъ исполнилъ въ февралѣ 1823 г., при постоянно-большихъ морозахъ.

Въ экспедиціи, совершенной имъ съ 1829 по 1832 г., по порученію Р. А. Компанин, онъ сдѣлалъ подробную опись всего Удскаго берега, устья рѣки Уды и Шантарскихъ острововъ, въ группѣ которыхъ открыты имъ два большіе острова: *Прокфьева* и *Кусова*.

Какъ человекъ, видѣвшій и испытавшій въ своей жизни, въ путешествіяхъ по всему свѣту, многое, Прокофій Тарасевичъ былъ весьма любопытный и интересный собесѣдникъ. При живомъ и часто игривомъ разсказѣ, онъ мастерски умѣлъ заинтересовать слушателей, и въ-особенности Сибирь была любимымъ предметомъ воспоминаній его, собранныхъ имъ въ столь многолѣтнемъ странствованіи, то по вязкому болотистому грунту, поросшему сухимъ, колючимъ, стелющимся кустарникомъ, то по скользкимъ крутымъ скатамъ холмовъ, то по разлившимся отъ дождевой воды ручьямъ, по коѣмъ въ водѣ, а иногда по-попая въ снѣгу при страшной пургѣ, коченія отъ 30 или 40 градуснаго мороза!....

Скитаясь по тундрамъ, онъ отмѣтилъ однажды въ журналѣ своемъ слѣдующее: «у одной большой стаи волковъ намъ удалось отбить полу-оглоданнаго оленя, что было весьма важно. Вся наша провизія, кромѣ немногихъ сухарей, тогда уже издержалась.» Вотъ образецъ тѣхъ лишеній, которыхъ онъ подвергался въ этой многотрудной экспедиціи, гдѣ нужда заставляла вступать въ бой съ животными, чтобы вырвать у нихъ изъ пасти полу-оглоданный кусокъ мяса!... А сколько разъ, цѣлыми недѣлями, онъ питался одною морошкой, сколько разъ томился отъ страшнаго голода, сколько разъ ѣдалъ мясо падшихъ лошадей, едва разжевывая эту отвратительную пищу!...

Что поѣздки на нартахъ по Ледовитому морю были сопряжены со многими опасностями, можетъ подтвердить слѣдующій разсказъ, неоднократно слышанный мною отъ покойнаго и подтвержденный въ запискахъ Барона Ф. П. Врангеля. Они на-

ходились въ морѣ, на огромной льдинѣ, до 75 сажень въ диаметръ. Наступленіе бури выказалось всѣми атмосферическими явленіями, но перебраться съ этой льдины на *твёрдый лёдъ* или на берегъ, не было никакой возможности, потому что они были отрѣзаны со всѣхъ сторонъ отъ материка. Поднялся рѣзкій вѣтеръ и часа черезъ три превратился въ сильную бурю, взволновавшую море. Колоссальныя ледяныя горы, которыми они были окружены, съ трескомъ и грохотомъ сходились между собою, разбивались, и часто скрывались въ страшной пучинѣ, между-тѣмъ какъ другія съ невѣроятною силою набѣгали на ледяныя поля, и съ ужаснѣйшимъ шумомъ ломали ихъ въ куски. Картина взволнованнаго *Полярнаго* моря была ужасна! Въ такомъ положеніи, съ часу на часъ ожидали они неминуемой гибели—какъ вдругъ льдину, на которой они находились, подхватило огромнымъ валомъ и, ударивъ въ слѣдъ за тѣмъ о сплошную ледяную массу, раздробило на нѣсколько частей! Мгновеніе было отчаянное! гибель стояла на порогѣ! Но, къ счастью, въ это время, по какому-то инстинктивному чувству самосохраненія, они моментально бросились въ нарты и погнали собакъ по раздробленному льду, сами не зная куда, и выѣхали благополучно на неподвижный ледяной островъ, о которой льдина ихъ разбила въ дребезги. Не это одинъ случай, а сколько подобныхъ ему приключеній было въ теченіе всей экспедиціи съ нашими тружениками! А сколько терпѣли они отъ холода!...Такъ, напримѣръ, въ первую поѣздку ихъ на нартахъ по морю, въ февралѣ 1821 года, случилось имъ однажды остановиться на ночлегъ, при 31° морозу, съ рѣзкимъ юго-восточнымъ вѣтромъ. Они развели огонь и улеглись подъ оленьими и медвѣжьими шкурами. По утру Прокофій Тарасовичъ снялъ сапоги, и всѣ «съ ужасомъ увидѣли, что чулки у него *примерзли* къ ногамъ.»

Съ чувствомъ глубочайшаго уваженія къ заслугамъ покойна-

го, кончая краткое воспоминаніе о его многотрудной жизни и дѣятельной службѣ — замѣчу, что имя *Козьмина* навсегда осталось для потомства на холодныхъ берегахъ Ледовитаго моря, гдѣ одинъ мысъ и рѣка, названы его именемъ. Имя это съ честію передалъ онъ своему сыну, котораго, уже въ послѣдній годъ жизни, нитѣль утѣшеніе увидѣть ничманомъ, чего ожидалъ нетерпѣливо. Такимъ образомъ, прокрейсеровавъ по бѣлому свѣту мирно, полезно и неутомимо 56 лѣтъ, П. Т. Козьминъ вошелъ въ гавань вѣчнаго упокоенія: тѣло его предано землѣ 23-го января, на Смоленскомъ кладбищѣ.

Г. Бловъ.

С М Ъ С Ь.

Охотская общественная библіотека основана въ началѣ 1830-хъ годовъ, на вычеты 10% съ получаемаго членами жалованья. Въ 1846 г. составленъ каталогъ этой библіотеки. Въ 1849 г., при посѣщеніи Охотска г-мъ генералъ губернаторомъ Восточной Сибири Н. Н. Муравьевымъ, Его Превосходительству угодно было записаться въ число членовъ этой библіотеки. Въ 1850 г., при переносѣ Охотскаго порта въ Петропавловскъ, по согласію наличныхъ членовъ библіотеки, она отправлена туда-же; при этомъ по каталогу ея, въ XIV-ти отдѣленіяхъ состоящему, числилось въ ней книгъ 2131, (сочиненій 620), на суммѣ около 2400 р. сер.

Въ Охотскѣ есть еще библіотека охотскаго штурманскаго училища; въ которой въ 1823 г. книгъ было 344, а въ 1849 г. 96. Въ числѣ книгъ этой библіотеки, есть книги съ Императорскаго шлюпа «Діана.» Полагали, что нѣкоторыя книги были оставлены и камергеромъ Резановымъ, но, какъ видно изъ статьи г. Соколова (М. Сб. 1850 г. № 7, или Т. IV, стр. 35.) *Русская библіотека въ Америкѣ*, книги г. Резанова, находятся въ ситхинской библіотекѣ.

— с —

Охотскъ. 4 января 1851 г.

(Получено въ С. П. Б. 4 марта.)

=

Плаваніе пороховаго судна изъ С. Петербурга въ Ригу. Въ половинѣ іюля мѣсяца, 1850 года, по распоряженію начальства, я былъ назначенъ, для провода вольнонаем-

наго судна, съ пороховымъ грузомъ, съ охтенскихъ пороховыхъ заводовъ въ Ригу. Въ артиллерійскомъ департаментѣ военнаго министерства, мнѣ приказано было освидѣтельствовать нанятое уже судно, въ прочности и достаточной вѣстительности, для груза 11,000 пудовъ пороху, укупореннаго въ 3-хъ пудовые боченки. Судно имѣло шкунское вооруженіе, и называлось *Св. Дмитрій*; на немъ, кромѣ шкипера, было шесть человекъ вольнонаемныхъ матросовъ. Для сдачи груза въ Ригѣ, находился на суднѣ транспортный офицеръ штабсъ-капитанъ Петровъ, одинъ фейерверкеръ и трое рядовыхъ съ охтенскихъ пороховыхъ заводовъ.

При самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ наибольшій ходъ, мною замѣченный, былъ около восьми узловъ. При ровномъ же, противномъ брамсельномъ вѣтрѣ, безъ волненія, шкуна въ лавировкѣ, не только выигрывать, но и сохранять своего мѣста не могла. Вѣтры стояли большею частію противные: въ іюлѣ—тихіе, а въ августѣ—постоянно свѣжіе отъ SW. Окончивъ нагрузку, 19-го іюля я снялся съ якоря, и 29-го былъ въ виду острова Гогланда. Всю ночь было маловѣтріе и мы находились почти на одномъ мѣстѣ. Въ $1\frac{1}{2}$ 7-го часа утра, отъ SSW начала быстро подыматься громовая туча, почему въ ожиданіи шквала я приказалъ убавить парусовъ; для закрѣпленія брамселя послано было два матроса. Въ 7 часовъ ударила молнія: она убила одного изъ находившихся на брамъ-реѣ матросовъ и вырвала кусокъ дерева изъ реи; потомъ косвенно бросилась въ стеньгу, которую разщепала, и спустилась спиралью по мачтѣ, въ трюмъ. Находившійся по близости фейерверкеръ Вороновъ, получилъ контузію въ правую руку, которая и была нѣскольکو часовъ въ онѣменіи. При паденіи молніи, пламени не оказалось, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ по мачтѣ остались небольшие обжоги. Изъ опасенія, чтобы не загорѣлись рогожи на боченкахъ, мы сейчасъ принялись за открываніе трюмныхъ люковъ,

откуда показался небольшой дымя и запах гарью. Общими силами, начали лить воду въ трюмъ около мачты. Въ послѣдствіи нанли нѣсколько обожженныхъ циновокъ. Гроза была кратковременна—всего три удара: съ послѣднимъ, пошелъ проливной дождь.

Для осмотра нѣкоторыхъ поврежденій въ рангоутѣ, мы спустились въ шкеры Аспэ, гдѣ и отдали послѣдній долгъ убитому матросу. При этомъ случаетъ, всѣ мы узнали на опытъ, глубокий смыслъ пословицы: «кто на морѣ не бывалъ, тотъ Богу не жаловался.» Отъ чистаго сердца, воздали мы благоговѣйную благодарность Тому, кто такъ чудесно избавилъ насъ отъ неминуемой смерти.

8-го августа, находясь на траверзѣ острова Руно, разорвало у насъ марсель. Отъ свѣжаго противнаго вѣтра, мы два раза принуждены были спускаться въ Монъ-Зундъ, и только 23-го числа пришли въ Ригу. Все плаваніе, включая нагрузку и выгрузку, продолжалось полтора мѣсяца.

Надѣюсь, что плаваніе это навсегда останется въ памяти у всѣхъ находившихся на шкунѣ *Св. Димитрій*. Вѣроятно всякій изъ насъ, вспоминая удивительное наше спасеніе, усердно поблагодаритъ Создателя. Думаю, также, что не забудутся нами и тѣ лишенія, которымъ мы подвергались въ теченіе шести недѣль: безъ огня, безъ теплой пищи, почти безъ провизіи, потому что запасъ нашъ, отъ сильныхъ жаровъ въ іюлѣ, весь испортился. Я увѣренъ, что каждый изъ насъ вспомнить одинъ о другомъ; у насъ были общія лишенія и общая радость—это окончаніе плаванія.»

22-го флотскаго экипажа лейтенантъ Лосевъ.

==

Корветъ Оливуца вышелъ изъ Плимута 24 ноября 1850

года (см. М. Сб. Т. IV, стр. 568.). Бискайскую бухту проходили съ крѣпкимъ SO-ѣмъ, имѣя одну ночь—три, другую—четыре рѣза; лачка была покойная и плавная. Не доходя ос. Мадеры, въ широтѣ $34^{\circ} 5'$, получили NO-й пассадъ. Декабря 10-го пересѣкли сѣверный тропикъ, въ долготѣ $22^{\circ} 41' W$ отъ Гринвича. Около 4° сѣв. шир. пассадъ началъ стихать и корветъ штилевалъ съ надѣлю. Декабря 24-го, послѣ полудня, пересѣкли экваторъ въ долготѣ $28^{\circ} 15'$; былъ штиль и зыбь; термометръ Реомюра показывалъ $+23\frac{1}{2}^{\circ}$ въ тѣни; тутъ же получили SO-й пассадъ и съ нимъ шли до 15° южной шир. и 24° долготы, откуда вошли въ прибрежный сѣверный муссонъ. Новый, 1851 годъ, встрѣтили за 500 миль отъ Рио-Жанейро, куда пришли января 4-го, въ 11 часовъ вечера, совершивъ переходъ изъ Плимута въ 41 день. Это самый скорый переходъ изъ всѣхъ совершенныхъ, до сего времени, нашими судами въ плаваніяхъ кругосвѣтныхъ. Большею частію употребляли на это отъ 55, даже до 70 дней; скорѣе всѣхъ перешли изъ Англіи въ Рио: кап. В. М. Головинъ на шлюпѣ *Камчатка* въ 1817 г., и кап. Невельской на транспортѣ *Байкаль* въ 1848 г.—именно въ 45 дней. Кап. лейт. Суцовъ, командиръ корвета *Оливуца*, намѣренъ былъ выйти изъ Рио 18 января и слѣдовать вкругъ мыса Горна въ Валпарейзо.

=

Контръ-адмиралъ Лабретоньеръ, скончался недавно въ Парижѣ. Онъ рано поступилъ на службу, и во время трагическаго сраженія находился на кораблѣ *Алджезирасъ*. Командиръ и всѣ старшіе его офицеры были убиты во время сраженія, а потому онъ принялъ командованіе. Корабль былъ взятъ Англичанами, и отправленъ въ Гибралтаръ. Не имѣя достаточно людей для управленія кораблемъ, Англичане просили у

него. Позже онъ сказалъ имъ, чтобы открыли люди и Французы, выбывавъ на верхъ, оладѣли снова кораблемъ и ушли въ Кадиксъ. Въ Наваринскомъ сраженіи, онъ командовалъ кораблемъ *Бреславъ*, и отличился такъ, что заслужилъ искреннюю благодарность русскаго и англійскаго адмираловъ.

=

Изобрѣтеніе, служащее для лучшаго окрашиванія желѣзныхъ судовъ. Недавно въ Ливерпулѣ былъ испытанъ приборъ, изобрѣтенный г. Грантемомъ (*Grantham*) для согрѣванія листовъ желѣзнаго судна, находящагося въ докѣ, прежде окрашиванія. Приборъ состоитъ изъ небольшой желѣзной печи, выложенной огнестойнымъ кирпичемъ, къ которой приспособленъ небольшой мѣхъ. Устройство прибора чрезвычайно компактно; онъ поставленъ на колеса, и перевозится какъ обыкновенная тачка. Посредствомъ лебедки, приводится въ движеніе раздувательный мѣхъ; отчего сквозь горящій коксъ, проходитъ быстрая струя воздуха, и выходитъ внаружу чрезъ трубу въ 8 дюймовъ діаметра. Эта труба присоединена къ прибору такъ, что можетъ быть обращена во все стороны.

Употребленіе прибора слѣдующее: поставя его въ докѣ, одинъ человекъ начинаетъ обращать лебедку мѣха, другой обращаетъ трубу на дно или бока судна. Черезъ это на желѣзные листы судна, устремляется сильный потокъ горячаго воздуха, который скоро ихъ высушиваетъ и согрѣваетъ, и тѣмъ приводитъ въ выгоднѣйшее состояніе для окрашенія.

Опытъ былъ произведенъ надъ нѣсколькими большими желѣзными листами. Ихъ облили водою, и очень скоро осушили и приготовили къ окрашенію. — Другой приборъ, придуманный для этой же цѣли г-мъ Гей (*Hay*), описанъ былъ въ I томѣ М. Сб. на стр. 260.

— Въ англійской газетѣ *North British Mail* извѣщаютъ что купеческое судно *Медуза*, недавно отправившееся въ Калифорнію, имѣетъ у себя небольшую паровую машину, приспособленную для исполненія почти всѣхъ судовыхъ работъ, какъ то: для поднятія якоря, выкачиванія воды, поднятія парусовъ, погрузки и выгрузки тяжестей, и пр. Мысль эта не новая: подобныя паровыя машины неоднократно были уже въ употребленіи на пароходахъ; на примѣръ и у насъ на почтовомъ пароходѣ *Владиміръ* есть машинка для поднятія якоря, описанная въ сочиненіи г. Скаловскаго, ч. 3-я, стр. 800; также на одномъ англійскомъ, винтовомъ, военномъ пароходѣ такая же машинка назначена для поднятія гребнаго винта. На парусномъ же купеческомъ суднѣ, какъ *Медуза*, это кажется первый примѣръ приспособленія силы пара для замѣны рукъ, что должно принести большую пользу.

— На англійскомъ винтовомъ фрегатѣ *Арrogantъ*, въ Портсмутѣ, произведенъ недавно любопытный опытъ, для узнанія до какой степени можно полагаться на вѣрность установки вала, которая необходимо должна нарушиться при измѣненіи перелома судна. Для этого, передъ вводомъ фрегата въ докъ, поставили діоптры отъ гака-борта до гротъ-мачты и привели ихъ въ одну высоту. По вводѣ фрегата въ докъ, когда онъ сталъ на блоки, нельзя было замѣтить никакого измѣненія. Коль скоро докъ осушили, то вынули шесть заднихъ блоковъ, и оставили всю корму на вѣсу; и тутъ не замѣтно было ни малѣйшаго измѣненія въ положеніи діоптровъ, хотя корма оставалась довольно долго ничѣмъ не поддерживаема. Этотъ опытъ доказываетъ крѣпость постройки *Арrogанта*, и то, что есть возможность установить валъ съ достаточною вѣрностію, не подлежащею измѣненію.

— Англійскій трансатлантическій пароходъ *Тей*, капитанъ Чапманъ, отправился 10 февраля н. ст. изъ Соутѣмтона, съ еже-

мѣсячной почтой на ос. Мадеру, на мысъ Зеленой, въ Бразилію и Ла-Плату. На немъ было 22 пассажира и грузъ въ Рио-Жанейро на 128,000 ф. ст. Доселѣ пароходы эти берутъ грузъ только въ упомянутый портъ, ибо съ пречими не заключены еще условія, но во всякомъ случаѣ они не будутъ брать грузовъ въ Лиссабонъ и Пернамбукъ. Въ первый, по затруднительности таможенныхъ обрядовъ и значительности пошлинъ не находятъ выгоды, а въ Пернамбукъ пароходы не могутъ войти по глубинѣ своей, останавливаясь на рейдѣ только для сдачи и приема почты и пассажировъ.

— Шведскій купеческій флотъ составляютъ теперь 1254 судна (въ 78,556 тоновъ), въ томъ числѣ 49 пароходовъ, изъ нихъ два желѣзныхъ: *Берцелиусъ* и *Туле*. Суда эти раздѣляются по портамъ слѣд. образомъ: 150 принадлежатъ Готенбургу, 127 Кальмару, 116 Стокгольму, 107 Гелье, 98 Улевалла, 69 острову Готланду, 51 Мальме, 41 Гернезанду, 22 Карлсгамну, 17 Карлскронѣ, а остальные разнымъ портамъ. На заводѣ Мотала строятся теперь два желѣзные парохода, назначенные для сообщеній Стокгольма съ Готенбургомъ, по Готскому каналу. Въ Стокгольмѣ и Норчепингѣ сооружаются обширные сухіе доки. Фортъ *Ваксгольмъ*, лежащій при входѣ въ Стокгольмъ, велѣно, какъ писали еще въ январѣ мѣсяцѣ, вооружить пушками, заряжаемыми сзади, по системѣ Барона Варрендорфа.

— Клиперъ *Оріенталь*, американской постройки, надѣлалъ много шуму въ Англіи быстротою своего хода. Обстоятельство это породило соревнованіе судостроителей, двухъ первыхъ морскихъ націй, въ Старомъ и Новомъ Свѣтѣ. Такъ что одинъ изъ извѣстѣйшихъ кораблестроителей Англіи объявилъ, недавно въ газетѣ *Times*, что онъ построитъ судно, которое превзойдетъ въ ходу упомянутый клиперъ, если онъ будетъ обезпеченъ со стороны расходовъ и если чертежъ его не будетъ подлежать рассмотрѣнію и утвержденію Ллойда.

Американцы, съ своей стороны, предлагать слѣдующій вызовъ: построятъ два корабля, не менѣе 1600 тоннъ, одинъ въ Соединенныхъ Штатахъ, другой въ Англіи. По готовности, оба судна должны выйти, вмѣстѣ, изъ того же порта Англіи, въ назначенный портъ Остъ-Индіи и оттуда возвратиться въ портъ отплытія. Кто придетъ послѣднимъ, тотъ будетъ призомъ перваго!

— Винтовой 60 пуш. корабль *Ла-Гогъ* получилъ повелѣніе, англійскаго адмиралтейства, крейсировать предъ входомъ въ Британскій каналъ съ моря, имѣя нарочный запасъ провизіи и воды, на случай пособія купеческимъ судамъ. Корабль этотъ стоитъ въ Коркѣ, откуда будетъ выходить по временамъ, и именно каждый разъ послѣ того, какъ восточный вѣтеръ продуетъ 24 часа.

— Путешествіе въ 32000 лье. По случаю статьи: «Путешествіе въ 25000 лье» (М. Сб. Т. V, стр. 166) *Journal de Nonfleur* пишетъ слѣдующее: «На ряду съ американскимъ фрегатомъ *Пребль*, французское мореплаваніе можетъ поставить фрегатъ *Семиллянтъ* (*Semillante*). — Выйдя изъ Бреста, въ мартѣ 1803, фрегатъ этотъ возвратился туда только въ январѣ 1809; въ теченіе этихъ пяти лѣтъ и десяти мѣсяцовъ, онъ пробѣжалъ 32,000 лье и входилъ въ порты только для исправленія важнѣйшихъ поврежденій, послѣ бури или сраженія. *Пребль* имѣлъ счастье освободить, послѣ двухъ дневнаго переговоровъ, шестнадцать американскихъ матросовъ, попавшихся послѣ крушенія ихъ судна въ плѣнъ къ Японцамъ. *Семиллянтъ*, крейсеровавшій въ военное время, часто вступалъ въ дѣло съ сильнѣйшимъ непріителемъ и нѣтъ разъ одержалъ побѣду; разрушилъ многія укрѣпленія и приваши свои, причинилъ непріителю убытокъ въ 28 милліоновъ франковъ. Если мы сравнимъ труды, и плаваніе американскаго капитана *Глэйнъ*, командовавшаго фрегатомъ *Пребль*, съ подвигами капитана *Мотарда* (*Motard*), командовавшаго французскимъ фрегатомъ

Седмилетие, и нинѣ находящагося въ отставкѣ съ чиномъ контръ-адмирала, то вовсе не хотишь чрезъ это уменьшитъ заслуги перваго. Напротивъ считаешь себя счастливымъ, что можешь оставить на ряду съ нимъ своего знаменитаго ветерана, извѣстнаго своей ученостію, долготѣіею морской практикой, храбростію въ сраженіяхъ, справедливостію и глубокою проникательностію. . . .

— Кучеческій корабль *Вашингтонъ*, пришедшій въ Нью-Йоркъ 3-го Декабря 1850 г., изъ Ливерпуля, привезъ 946 пассажировъ, самое большое число, когда либо переплывавшее Атлантическій океанъ на одномъ суднѣ. Всѣ они въ добромъ здоровьѣ. Въ будущую навигацію вѣроятно увеличатся эти живые грузы, отправляясь чрезъ океанъ на всемірную выставку.

— Въ Ригѣ биржевой комитетъ содержитъ училище мореплаванія, откуда въ 1850 г. выпущено 19 чел., изъ нихъ 3 въ мичмана и 13 въ штурмана.

— *Артезіанскій колодезь въ Ревелѣ*. Въ № 4 Горнаго журнала нынѣшняго года есть статья г. полковника Гельмерсена: «объ артезіанскомъ колодезѣ въ Ревелѣ и о вѣроятности достигнуть воды посредствомъ такого-же колодца въ С. Петербургѣ.» Изъ нее узнаемъ, что въ оборонительной казармѣ, (стоящей на берегу рейда, къ сѣверо-западу отъ города), во внутреннемъ дворѣ, вырытъ такой колодезь. Буреніе его продолжалось въ теченіе трехъ лѣтъ (1842—1845), и наконецъ на глубинѣ 300 англ. футовъ, отъ поверхности земли, достигли до обильной струи вкусной, здоровой воды, имѣющей температуру 6° R и поднимающейся на 3½ ф. выше уровня моря. Дворъ укрѣпленія находится на высотѣ 7-ми ф. надъ моремъ, слѣдоват. вода въ колодезѣ стоитъ отъ поверхности земли на 3½ футовъ. Работами при буреніи управлялъ инженеръ-полковникъ Штубендорфъ.

Нынешній французскій морской министр контръ-адмиралъ Вальянъ (Nicolas Auguste Vaillant), командоръ ордена почетнаго легіона, родился 2 іюля 1793. Въ морскую службу поступилъ 1-го октября 1808 штурманскимъ ученикомъ; участвовалъ во многихъ сраженіяхъ съ англійскими крейсерами, и въ 1812 командовалъ куттеромъ въ тексельской эскадрѣ. Въ мичмана произведенъ былъ ровно 25-ти лѣтъ, т. е. въ 1818 году, а 1-го мая 1849 г. пожалованъ въ контръ-адмиралы.

Въ 1836 г., командуя корветомъ *Корналинъ*, въ мексиканской экспедиціи, онъ былъ назначенъ комендантомъ крѣпости *Сенъ-Жанъ д'Уллоа* и начальникомъ крейсеровъ вера-крузской станціи. Въ 1840, командовалъ фрегатомъ *Атлантъ*, въ лаплатской экспедиціи, потомъ кораблемъ *Санти-Петри* и былъ начальникомъ левантской эскадры.

Какъ капитанъ корабля, г. Вальянъ имѣлъ честь начальствовать ученой и коммерческой экспедиціей вокругъ Свѣта, изслѣдованія которой доставили ему признательность Франціи.

Въ числѣ многихъ служебныхъ обязанностей к. адм. Вальяна, должно указать на дѣятельность его въ званіи начальника штаба при адмиралѣ *де-Риньи*, во время морейской кампаніи, и потомъ на труды, какъ предсѣдателя комиссіи, по составленію штата вооруженія парусныхъ и паровыхъ судовъ.

Въ 1848 сдѣланъ главнымъ командиромъ Рошефора, потомъ членомъ адмиралтействъ-совѣта, и въ этомъ званіи былъ вторымъ флагманомъ крейсерующей эскадры на Средиземномъ морѣ.

Предмѣстникъ его *Роменъ-Дефоссе* (см. М. Сб. Т. V, стр. 176) получилъ для отправленія въ Левантъ пароходъ *Шанталъ* на которомъ, 22 февраля, вышелъ онъ изъ Бреста, но послѣ 48-ми часоваго плаванія возвратился отъ поврежденій, по исправленіи которыхъ снова пойдеть въ море.

Еще экспедиція за Франклиномъ. Живое участіе и надежда на спасеніе Франклина и отважныхъ экипажей Эребуса и Террора, до сихъ поръ еще не ослабли; въ особенности поддерживается это постоянною заботливостію леди Франклинъ, и, вѣроятно, обѣщанная отъ Правительства награда, въ 20,000 Ф. ст., побудила, въ настоящее время, къ сооруженію новой экспедиціи.

Должно припомнить, что красивое и отличное по морскимъ качествамъ судно, *Принцъ Албертъ*, возвратилось въ Англію въ минувшемъ октябрѣ, послѣ трехъ-мѣсячнаго плаванія въ Полярномъ морѣ. Во время пребыванія его тамъ, найдены единственные и вѣрные слѣды отыскиваемой экспедиціи. (См. М. Сб. Т IV, стр. 381). Но нѣкоторые обстоятельства, и можетъ быть главное—состояніе льда, не позволили капитану Форситу достигнуть главной цѣли. Въ наступающую навигацію, предполагено отправить новую экспедицію, для поисковъ на томъ же пространствѣ, гдѣ предполагалось и прошлаго года. *Принцъ Албертъ* будетъ вооруженъ снова, и отправится къ проливу Принца-Регента; тамъ онъ будетъ оставленъ въ безопасной гавани, а экипажъ съ него предприметъ путешествіе на шлюпкахъ далѣе, пока позволитъ открытое море. Переправясь черезъ перешеекъ Бутіи, партія будетъ производить поиски къ западу, доколѣ возможно. Тамъ, гдѣ шлюпкамъ пройти будетъ нельзя, будутъ употреблены особаго рода байдары-нарты (*kyacks*), на которыхъ, съ помощію Эскимосовъ, партія проникнетъ на 100 или 200 миль далѣе, чѣмъ возможно на шлюпкахъ, потому что такіа байдары можно перевозить и по льду. Экспедиція эта останется въ Полярномъ морѣ только одно лѣто, и, если состояние погоды и льдовъ благопріятствуютъ, поиски будутъ сдѣланы на весьма большомъ пространствѣ.

Принцъ Албертъ, зимовавшій въ Абердинѣ, будетъ послѣш-
но вооруженъ, и, полагаютъ, въ половинѣ іюня достигнетъ

пролива Ланкастера. Экспедиція вѣряется капитану Вильяму Кеннеди, который для этого прибылъ изъ Америки. Г. Кеннеди, служившій долгое время въ Гудзонбейской компаніи, коротко знакомъ съ полярными странами. Онъ восемь разъ зимовалъ въ Лабрадорѣ, и первый изъ Европейцевъ изслѣдовалъ сѣверную часть этого льдистаго берега. Обладая твердою рѣшимостію и отвагою, онъ подаетъ большую надежду на успѣхъ. На дняхъ онъ отправился на Оркадскіе острова набирать охотниковъ для экспедиціи; преимущественно будутъ избраны служившіе въ гудзонбейской компаніи: ихъ предположено взять 12 чел; вмѣстѣ съ шестью опытными матросами и капитаномъ, они составятъ весь экипажъ судна. Желаемъ отъ души успѣха этому благородному предпріятію.

Здѣсь кстати замѣтитъ, что г. Гринель посылаетъ съ первымъ американскимъ китоловомъ огромный запасъ газетъ, для развлеченія полярныхъ путешественниковъ, и также что шлюпъ Геральдъ (кап. Келлетъ) возвращается изъ Берингова пролива въ Англію; октября 27 вышелъ онъ изъ Гоголуду и 1 декабря пришелъ въ Гонгъ-Конгъ, откуда отправился 22 декабря, чрезъ Борнео и Сингапуръ. Геральдъ вооруженъ съ февраля мѣсяца 1845 года.

— Сенатъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ-Штатовъ предоставилъ гг. Сноу и Бэнгсу право на устройство электрическаго телеграфа отъ Миссисипи до С. Франциско. Въ настоящее время конгрессъ заваленъ прошеніями объ учрежденіи различныхъ пароходныхъ сообщеній. Слѣдующіе восемь изъ нихъ уже разрѣшены: изъ С. Франциско въ Кантонъ, чрезъ Сандвичевы острова; изъ Норфолька въ Гибралтаръ; изъ Филадельфіи три линіи: въ Ливерпуль, Ріо-Жанейро и Антверпенъ; изъ Балтимора и Норфолька къ Африканскому берегу; изъ Нью-Орліана въ Вера-Крусъ, съ заходомъ въ устье рѣки Коакуалько; и наконецъ, изъ Тегуантепека въ С. Франциско.

— Въ Крёзо (*Creusot*), во Франціи, построенъ небольшой винтовой пароходъ для подводнаго плаванія. Послѣ необходимыхъ пробныхъ поѣздовъ, онъ оправится изъ Кале въ Дувръ, и потомъ въ Темзу до Лондона, гдѣ останется, какъ предметъ всемірной выставки. Много было попытокъ подводныхъ плаваній, но покуда все безуспѣшно. Если удастся *подводный пароходъ* то едва ли выставятъ его для общаго любопытства.

— Ныѣшняя зима, отличавшаяся жестокими бурями, въ концѣ своемъ взяла еще жертву. Пароходъ *Америка*, въ 550 тоновъ, погибъ на высотѣ мыса Готтерасъ. Онъ вышелъ 14 января изъ Филадельфіи въ Мобиль. Въ ночь 29-го того мѣсяца, однимъ ужаснымъ валомъ, выломило ему весь верхъ праваго борта, такъ что онъ тотчасъ началъ тонуть кормою; тогда же спущены были двѣ шлюпки, на каждую сѣло по 6-ти чел., а капитанъ съ 9-ю чел. остался на суднѣ. Къ утру удалось имъ сѣсть на барказъ и удачно отвалить отъ своего парохода, сравнившагося съ поверхностію моря и оставшагося въ такомъ положеніи. Люди эти перехвачены были встрѣчными судами. Пароходъ этотъ застрахованный въ 45,000 піастровъ (что не покрываетъ однако всей потери), ходилъ между Мобилемъ и Новымъ-Орлеаномъ.

— Изъ Нью-Йорка пишутъ, что 1850 г. былъ весьма несчастливъ на морѣ; погибло 53 парохода, изъ нихъ 33 утонули, 14 сгорѣли и 6 взорваны; причемъ насчитываютъ до 700 жертвъ, не считая раненыхъ, и ущербъ въ миллионъ долларовъ (1,350,000 р. с.).

Число несчастій, случившихся въ теченіе той же навигаціи 1850 года, на озерахъ Соединенныхъ Штатовъ простирается до 170, причемъ погибло 390 чел. и понесено убытку на 590 тысячъ долларовъ (около 75 тыс. руб. сер.); 32 судна: 10 паровыхъ и 22 парусныхъ, потерпѣли совершенное крушеніе; другіе 138 судовъ, изъ которыхъ 21 пароходъ и 117 парус-

ныхъ, болѣе или менѣе пострадали. Изъ 390 чел. погибшихъ, 370 лишились жизни на пароходахъ, и 20 на парусныхъ судахъ. Изъ первыхъ, 250 человекъ погибло на *Гриффитъ* отъ пожара. (См. М. Сб. Т. IV, стр. 206.)

— Въ 1850 г. прошло чрезъ Зундъ 19,070 судовъ, т. е. 182-мя болѣе, нежели въ 1849 году. О навигаціи чрезъ Зундъ и Бельты см. М. Сб. Т. IV, стр. 516.

— Въ Портландѣ, близъ Уэймута, въ южной Англiи, строятъ брекватеръ, который готовъ теперь на протяженіи 1080 футовъ, и въ эту бурную зиму служилъ уже защитой многимъ судамъ; однажды, при крѣпкомъ W вѣтрѣ стояло за нимъ слишкомъ сто купеческихъ судовъ.

— Къ 1 марту нынѣшняго года изготовленъ въ Глазговѣ винтовой пароходъ *Арабіанъ*, въ 130 силъ, въ 700 тоновъ. Замѣчательно что онъ отстроенъ въ десять недѣль. Длина его 200 ф., шир. 26 ф. и глуб. 17 ф.; діаметръ винта 11 ф. Вмѣстѣ съ пароходомъ *Grecian* онъ будетъ содержать сообщеніе Ливерпуля съ Константинополемъ.

— Бюджетъ Британскаго флота на 1851—1852 годъ, утвержденъ въ 5727259 фунт. стерл. (слишкомъ 36 милл. руб. сер.), что болѣе бюджета настоящаго года на 100678 ф. ст. Офицеровъ въ Брит. флотѣ считается до 3200, изъ нихъ около 700 на дѣйствительной службѣ, остальные по полъ-жалованья. Матросовъ 26 тыс., юнговъ 2000 и морскихъ солдатъ 11000.

==

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 4.

Содержаніе:

	стр.		стр.
Морскія кампаніи 1715—1721		Нѣсколько словъ о Турец-	
<i>Ал. Соколова</i>	273	комъ флотъ (изъ письма	
Примѣчанія къ этой статьѣ.	311	морскаго офицера)	338
Крейсерство у западныхъ бе-		Смѣсь.	344
реговъ Африки, Пер. В.		Библиографія.	361
<i>Мельницкій</i>	315	Разныя извѣст.	369

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 каждого мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ V.

№ 4.

АПРѢЛЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.

МОРСКІЯ КАМПАНІИ

1715 — 1721 г.г.*

Со времени Гангэудской побѣды, нашъ юный флотъ, непрестанно усиливаемый строившимися (въ С. Петербургѣ и Архангельскѣ) и покупными (въ Голландіи и Англіи) кораблями, уже постоянно господствуетъ на Балтійскомъ морѣ, защищаетъ новопріобрѣтенные берега, покровительствуетъ торговлѣ, способствуетъ высадкамъ, и, хотя еще не вступаетъ въ открытую борьбу съ непріателемъ, впрочемъ избѣгающимъ встрѣчь, однакожь угрожаетъ ему нападеніемъ, пріобрѣтая побѣды въ битвахъ небольшими отрядами и множество призовъ крейсерами. — Во все это время, почти непрестанно, Великій Государь лично командуетъ нашимъ флотомъ и направляетъ всѣ его движенія.

У Шведовъ, на этой сторонѣ Балтійскаго моря, оставались только Стральзундъ и Висмаръ. Внезапное возвращеніе изъ Турціи Карла XII, въ концѣ прошлаго (1714) года, и новыя несогласія союзниковъ—можетъ быть новые виды ихъ, возбужден-

* Двѣ предшествующія кампаніи описаны въ статьяхъ: «Судъ надъ Вице-Адмираломъ Крюйсомъ» и «Гангэудская битва,» напечатанныхъ въ Морск. Сб. 1849 г. т. II, № 1, и 1850 г. т. IV. № 12. Источники настоящей статьи, въ своихъ мѣстахъ указаны.

ные присутствіемъ все еще страшнаго, хотя и обезсиленнаго врага—задержали покореніе этихъ городовъ. Дѣятельнѣйшій сотрудникъ союза, Петръ Великій, готовъ былъ всѣми его силами вспомошествовать изгнанію Шведовъ изъ Германіи, но союзники еще затруднялись въ нѣкоторыхъ подробностяхъ вспомошествованія, и даже въ самомъ вспомошествованіи.

Между тѣмъ Государь продолжалъ настаивать на необходимость высадки на берега самой Швеціи. «Надежить въ разсужденіи имѣть—писалъ онъ своему посланнику при Датскомъ дворѣ кн. Долгорукову—когда непріятель изъ Нѣмецкаго краю выгнанъ будетъ, то еще не чаю концу войнѣ быть, и море всегда отъ Шведовъ не чисто будетъ. Того ради лучше его на томъ (Шведскомъ) берегу посѣтить, и къ желаемому миру принудить; а ежели въ томъ слабо поступимъ, опасно, дабы кто изъ сильныхъ въ медиаторы не виѣшался, и тогда принуждены будемъ всѣ по ихъ музыкѣ танцовать.»¹

Наконецъ было рѣшено, чтобы въ этомъ году, наши войска шли на помощь союзникамъ въ Померанію, сухимъ путемъ и моремъ, на галерахъ, а корабельный флотъ прикрывалъ—бы свои берега. Къ союзу противъ Швеціи присоединилась Англія—болѣе, впрочемъ, для покровительства своей торговли противъ каперовъ, тогда высланныхъ Швеціею, чѣмъ для прямаго вспомошествованія союзникамъ—и флотъ ея, также Голландскій, тоже для покровительства торговли, долженствовали войти въ Балтійское море.

Съ нашей стороны, первое въ этомъ (1715) году, нападеніе на Шведовъ моремъ, было устремлено противъ каперовъ. Въ мартѣ мѣсяцѣ (26-го), Государь послалъ своего генералъ-адъютанта Ягужинскаго въ Ревель, съ приказаніемъ: поспѣшно изготовить зимовавшую тамъ эскадру мелкихъ судовъ, и, поставя кругомъ города караулъ, чтобы никого не впускать не выпускать изъ города—такъ было таинственно приготовленіе—

выслать ее, подѣ командою капитана Бредаля въ морѣ. Бреда-лю-же, въ предписаніи, которое повелѣно распечатать по выхо-дѣ съ рейда, назначено идти по западную сторону Дагъ и Эзе-ля, искать тѣхъ канеровъ, которые крейсерируютъ между этихъ острововъ и Готланда, «поймать и разорить,» также поступа-я и съ другими непріятельскими судами, военными и торговыми. Бредаля вывелъ въ море съ слѣдующею эскадрою:

Фрегаты	{	Самсонъ	Кап. Бредаля
		Арондель	— Брантъ
		Св. Петръ	— Транъ
		Св. Павелъ	— Батингъ
Шнявы	{	Діана	— Доусъ
		Наталія	— Шхелинъ
		Принцесса	— Мухановъ

И—не знаемъ подробностей битвы—но 23-го апрѣля полу-но извѣстіе, что у Курляндскихъ береговъ, близъ Видавы, онъ взялъ три слѣдующіе канера, изъ которыхъ одного сожегъ:

Гурингенъ	10 пуш.
Лабонъ-Эсперансъ	8 —
Стокгольмъ-Галей	10 —

(сожженный)

На нихъ команды: офицеровъ 20, нижнихъ чиновъ 137 человекъ.²

Въ исходѣ мая, Шведская эскадра, въ числѣ 13 судовъ, внезапно вошла на Ревельскій рейдъ, и въ теченіи трехъ ча-совъ производила пальбу по городу; но была отбита, выстрѣ-лами съ крѣпостей и судовъ. При этомъ у насъ убиты 6 нижнихъ чиновъ. Шведы возвратились къ Гангзуду.³

Въ тоже время поспѣшно готовили къ выходу въ море, отъ Кронштата, корабельный и галерный флоты, которые теперь (въ іюнь мѣсяцѣ) состояли изъ слѣдующихъ судовъ:

<i>Авангардъ.</i>	<i>Кордебаталия.</i>	<i>Аррьергардъ.</i>
64 п. Ингерманландъ	70 п. Лесерикъ	64 п. Шлиссельбургъ.
60 - Екатерина	64 - Нарва	56 - Викторія
54 - Полтава	50 - Перновъ	50 - Рандольфъ
50 - Рига	50 - Фортуна	50 - Гавріиль
50 - Перлъ	50 - Михаилъ	50 - Оксфортъ
50 - Арондель	50 - Рафанъ	44 - Есперансъ
50 - Армонтъ	50 - Антоній	32 - Ландсдоу.
30 - Св. Петръ	36 - Сампсонъ	30 - Св. Павелъ
Илія	Лизета	Наталія
Принцесса	Мункеръ	С. Якобъ.

Галеръ 40; на нихъ четыре полка—два гвардейскіе и два армейскіе. Корабельнымъ флотомъ командовалъ Вънценосный вице-адмиралъ, поднавшій свой флагъ на кораблѣ Ингерманландъ, 30 мая, имѣвшій флагманами капитанъ-командоровъ, князя Меншикова, Шельтинга и Вогана; галернымъ флотомъ начальствовалъ генералъ-адмиралъ графъ Апраксинъ. ⁴

Готовый къ походу, этотъ флотъ, въ ночи на 27-е іюня, лишился одного изъ своихъ кораблей, «Нарвы,» взорваннаго молніею на воздухъ. Страшное и рѣдкое въ морскихъ лѣтописяхъ событіе! Погибло до 300 человѣкъ; спаслось 15 только. Три дня спустя, 1 іюня, хоронили въ присутствіи Государя капитана-командора Вогана—первый изъ флагмановъ, похороненный на нашемъ флотѣ.

6 іюля, вступили подъ паруса. На другой день прошли Голландъ, а на третій прибыли на Ревельскій рейдъ. Здѣсь простояли недѣлю и, соединясь съ Ревельскими судами, 17-го опять пошли въ моря, къ Оденсгольму, куда прибыли 20-го. Отсюда, Государь, оставя при корабельномъ флотѣ генералъ-адмирала графа Апраксина, Самъ, вмѣстѣ съ галерною эскадрою, пошелъ въ Гапсаль, осмотрѣлъ тамошнюю гавань, и, отправивъ галерный флотъ въ Либану, 23 числа прибылъ въ Рогервикъ (Бал-

тійскій портъ). Туда же, на канунъ пришелъ и корабельный флотъ.

Расчитывая, что галеры, съ посаженными на нихъ полками, въ настоящую кампанію не успѣютъ придти къ мѣсту ихъ назначенія, въ Померанію, Государь оставилъ ихъ зимовать въ Либавѣ, съ тѣмъ, чтобы они могли ранѣе поспѣть въ слѣдующее лѣто. Вскорѣ были принуждены остановить и войска двинутыя на помощь союзникамъ, частію по разногласію, возникшему между союзниками, частію по открывшимся въ Польшѣ, черезъ которую они шли, неурядицамъ. Обращаемся къ корабельному флоту.

На другой день прибытія Государя въ Рогервикъ, 24 іюля, Государь, съ корабельнымъ флотомъ перешелъ въ Ревель, и здѣсь встрѣтилъ Англійскую и Голландскую эскадры, всего до 22 судовъ, которыя только что проводили за Ревель, конвоируемыя ими купеческія суда и расположились здѣсь ожидать возвращенія ихъ. Съ этими эскадрами приведены еще три корабля для нашего флота именно: Британія, Ричмондъ и Лондонъ. ⁵

Эскадрами командовали: Англійскою адмиралъ Норрисъ, Голландскою, шаутбенахтъ Дефетъ. Голландскій шаутбенахтъ салютовалъ нашъ флотъ 13 выстрѣлами, и ему отвѣчали отъ нашего адмирала такимъ-же числомъ. Въ тотъ же вечеръ пріѣзжали къ Государю Англійскій и Голландскій начальники эскадръ. 26-го генералъ-адмиралъ ѣздилъ на корабль Англійскаго адмирала, и при возвращеніи съ него, былъ салютуемъ 11 выстрѣлами, на который салютъ отвѣчалъ равнымъ-же, когда пріѣхалъ на свой корабль. Потомъ посѣтилъ Англійскаго адмирала самъ Государь, и при его прибытіи и отбытіи, палили со всѣхъ судовъ Англійскаго и Голландскаго флотовъ. Уравнивая права въ старшинствѣ адмираловъ на рейдѣ, положили, чтобы утреннюю зорю начиналъ Англійскій адмиралъ, а вечернюю нашъ генералъ-адмиралъ. ⁶ 27 іюля, въ день годовщины Гангзудской побѣды,

было молебствіе и обѣдъ на кораблѣ генераль-адмирала, на которомъ присутствовали: Государь, оба иностранные фллагмана и всѣ ихъ капитаны. На другой день, Государь посѣтилъ Голландскаго шаутбенахта, и былъ салютованъ, какъ по прибытіи, такъ и по отбытіи, со всѣхъ кораблей Голландской эскадры. 31 былъ обѣдъ на кораблѣ у Государя. 2 августа, Государь, вмѣстѣ съ Государынею — тогда пріѣзжавшею въ Ревель берегомъ — были угощаемы обѣденнымъ столомъ у Англійскаго адмирала; потомъ Государь посѣтилъ Голландскаго шаутбенахта. Такъ прошло три недѣли, и Государь, кажется, оставался очень довольнымъ этимъ первымъ соединеніемъ нашего новосозданнаго флота съ двумя старѣйшими въ Европѣ: 10 августа, когда иностранные адмиралы пріѣзжали къ нему откланиваться, подарилъ Англійскому адмиралу свой портретъ, украшенный алмазами, а Голландскому и Англійскому шаутбенахтамъ, по брилліантовымъ перстнямъ. Государыня еще пожаловала адмиралу Норрису табакерку съ алмазами, и всѣ командиры кораблей были одарены разными подарками.

12 августа, сперва Голландская эскадра и потомъ наша, отошли къ выходу съ Ревельскаго рейда, къ о. Наргзку. На другой день, туда же перешла Англійская эскадра. На третій, 14-го, Англійская и Голландская эскадры, встрѣтили здѣсь свои купеческія суда возвращавшіяся изъ С. Петербурга, и 16, отправились съ ними въ свои земли.⁷ Вмѣстѣ съ этими эскадрами, именно подъ ихъ прикрытіемъ, посланъ отрядъ нашихъ судовъ, корабли Оксфордъ, Перлъ, Сампсонъ и Св. Павелъ, подъ начальствомъ капитана Бредаля, и корабль Штрафортъ, подъ командою капитана Н. Сенявина, въ Англію и Голландію, съ припасами для покупаемыхъ тамъ для нашего флота кораблей, и для разныхъ покупокъ. Шли они безъ вымпеловъ, подъ Англійскими флагами, и по приходѣ къ мѣстамъ назначенія, должны были поднять флаги купеческіе, а командиры именоваться

инхиперами. Перль и Павелъ, за поврежденіи, остались въ Копенгагенѣ, а прочіе достигли мѣста назначенія, и кромѣ Оксфорта, возвратились слѣдующею весною.⁸ Нашъ флотъ, въ тотъ-же день, 16 августа, отошелъ къ Ревелю, дѣлая на пути «экзерциции,» и потомъ, нѣкоторая часть его послана въ Кронштатъ, а остальные, въ томъ числѣ 9 кораблей, введены въ гавань. Государь поѣхалъ отсюда сухимъ путемъ. 24 числа, у Сойкиной горы, сѣлъ на галютъ, и прибылъ въ Кронштатъ 28.⁹

Въ концѣ этого года, приведены еще изъ Архангельска два корабля, «Уриль» и «Варахагъ,» подъ начальствомъ капитановъ И. Сениавина и Беринга, которые остались зимовать въ Копенгагенѣ, да два другіе, вмѣстѣ отправленные, Ягудиль и Селафайль, капитаны Денъ и Бенсъ, зазимовали въ Норвегій. Транспортъ, шедшій съ первыми двумя кораблями, претерпѣлъ, противъ Готенбурга, крушеніе.¹⁰

Шведскій флотъ, въ теченіи этого лѣта, въ началѣ занималъ станціи у своихъ береговъ, потомъ показывался у Датскихъ, и наконецъ былъ направленъ къ берегамъ Норвегій, которую тогда завоевывалъ Карлъ XII.

Кампанія слѣдующаго, 1716 года, была продолженіемъ настоящей кампаніи. Главная цѣль Петра Великаго, была по прежнему, высадка на берега Швеціи—теперь предполагавшаяся съ двухъ сторонъ; со стороны Даніи и со стороны Ботническаго залива; главное затрудненіе—опять несогласія союзниковъ. Шведы, къ началу этой кампаніи, были совершенно вытѣснены съ этой стороны Балтійскаго моря: Стральзундъ сдался въ концѣ прошлаго года, а Висмаръ въ началѣ нынѣшняго.

Наши морскія силы были расположены на четырехъ главныхъ пунктахъ: въ Ревелѣ, эскадра изъ 9 лучшихъ кораблей и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ, которую предполагалось еще усилить кораблями въ Кронштатѣ зимовавшими. Государь хотѣлъ,

въ прошломъ году, весь флотъ оставить въ Ревелѣ, но не нашлось помѣщенія. Въ Копенгагенѣ: прибывшіе въ прошлую осень изъ Архангельска, оставшіеся отъ эскадры Бредаля (посланной въ Англію), пришедшіе весною два Архангельскіе, зимовавшіе въ Норвегіи, посылаемые съ Бредалемъ и вновь приведенные имъ изъ Англіи (Марбургъ, Портсмутъ и Девонширъ), всего 10 кораблей. У Або, галерная эскадра, изъ 85 галеръ, готовая для высадки со стороны Ботническаго залива. Наконецъ въ Либавѣ, тоже галерная флотилія, изъ 43 галеръ, назначаемая въ Померанію. Резервъ, до 14 кораблей, въ Кронштатѣ. Въ С. Петербургѣ еще строилось до 10 кораблей, отъ 70 до 90 пушечныхъ, не считая мелкихъ судовъ. Нуждались въ провизіи, въ припасахъ, въ матросахъ и офицерахъ, даже—и очень нуждались—въ искусномъ флагманѣ; но могучая воля Петра все преоборала.¹ ² Поспѣшая вооруженіемъ флота, въ тоже время еще торопились постройкою и укрѣпленіемъ гаваней, Ревельской и Кронштатской, дѣло, порученное Государемъ его первому любимцу, Меншикову.¹ ²

Въ январѣ мѣсяцѣ, Государь поѣхалъ въ Германію. На пути видѣлся съ королями Польскимъ, Прусскимъ и Датскимъ, склонилъ ихъ къ содѣйствію въ настоящемъ предпріятіи, заключилъ условія, и приказалъ, немедленно по вскрытіи водъ, идти къ Копенгагену: галерной эскадрѣ, зимовавшей въ Либавѣ, и корабельному флоту изъ Ревеля; туда же были двинуты и сухопутныя войска, изъ Польши.

Галерный флотъ, въ числѣ 38 галеръ и 2 бригантинъ, изъ Либавы отправился въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, подъ начальствомъ капитанъ-командора Змаевича. Въ іюнѣ онъ прибылъ къ Ростоку, куда, въ тоже время, подошла и часть арміи, назначавшаяся для транспортировки моремъ къ Копенгагену. Государь былъ здѣсь, и сдѣлавъ нужныя распоряженія о переправѣ войскъ, 6 іюля, со всею галерною эскадрою, пришелъ въ Копенгагенъ.

Ревельская эскадра, въ числѣ 9 кораблей и 4 мелкихъ судовъ, подѣ командою кап. командора Сиверса, вышла 20 апрѣля, но, узнавъ на пути, что около Борнгольма крейсеруетъ Шведскій флотъ, въ числѣ около 30 судовъ, воротилась, 12 мая, назадъ. Это было сдѣлано согласно инструкцій, строго запрещавшихъ «газардовать,» и сдѣлано весьма благоразумно, ибо могшее послѣдовать пораженіе нашей эскадры, разрушило бы весь планъ кампаніи. Въ исходѣ іюня мѣсяца, когда стало быть извѣстнымъ, что непріятельскій флотъ ушелъ къ Карлскрону, Государь послалъ въ Ревель нарочнаго офицера, съ повѣщеніемъ Сиверсу выдти въ море «въ пять часовъ,» и Сиверсъ, вступивъ вторично подѣ паруса 30 іюня, прибылъ въ Копенгагенъ 18 іюля.¹³

По соединеніи съ судами, пребывавшими у Копенгагена, которыми командовалъ кап. командоръ Шельтингъ, нашъ флотъ составилъ слѣдующую линію, начальство надъ которою, принявъ Вѣщеносный вице-адмиралъ, поднявшій свой флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, 19-го іюля:

52 п. Портсмутъ	Ком.	Шельтингъ
64 - Марбургъ	Кап.	Бредадь
52 - Девонширъ	—	Н. Сенявинъ
50 - Штрафортъ	—	Зотовъ
50 - Перлъ	—	Фанъ-Гофъ
56 - Полтава*	—	Фанъ-Гентъ
50 - Гавріилъ*	—	Брантъ
50 - Арондель*	—	Бекеръ
64 - Ингермаландъ*	—	Госселеръ
60 - Екатерина*	Ком.	Сиверсъ
50 - Рафалъ*	Кап.	Гукъ
50 - Фортуна*	—	Гарбоу
32 - Ландсдоу*	—	Небель
50 - Михаилъ*	—	Рю.

50 п. Антоній	—	Трезель
50 - Ягудінаъ	—	Денъ
50 - Селасанъ	—	Берингъ.
50 - Вараханъ	—	Бенсъ
50 - Урінаъ	—	И. Сенявинъ
Илія*	Лейт.	Непейеръ
Св. Петръ*	—	Нильсенъ
Юпитеръ*	—	Ванъ-деръ-Вилинъ
Викторія*	—	Дезинъ
Сампсонъ	—	Лопухинъ
Св. Николай	—	Мелисъ
Лизета	—	Мухановъ
Принцесса	—	Фіанъ
Діана	—	Мейеръ
Лососсеръ	—	Скворцовъ ¹⁴

Здѣсь уже была сильная Англійская эскадра—до 19 кораблей—подъ флагомъ адмирала Норриса, пришедшая, какъ и прошлаго года, для покровительства отъ Шведскихъ каперовъ своихъ торговыхъ судовъ, и съ нею небольшой отрядъ военныхъ Голландскихъ судовъ, подъ начальствомъ командора.—Также эскадра Датская, командуемая генералъ-адмираломъ Гульденлевомъ, часть которой ожидалась еще изъ командировки, отъ береговъ Норвегіи.

Наконецъ, давно замышляемая, страстно желанная Царемъ высадка на берега Швеціи, казалось, должна была состояться!

Многочисленный корабельный флотъ, при первомъ вступленіи подъ паруса, натурально, загналъ-бы непріятельскую эскадру въ ея порта, и переправа войскъ на противный берегъ, совершилась-бы безпрепятственно. Государь лично осматривалъ непріятельскій берегъ между Ландскроны и Ельзенборга, 22-23 іюля, на шнявѣ Принцессѣ, сопровождаемый двумя другими шнявами, и даже перестрѣливался съ береговыми укрѣпленіями.

Но тѣже причины, какими замедлялось приготовленіе экспедиціи, задержали окончательное ея отправленіе: Датчане не рѣшались, вѣроятно надѣясь приобрести себѣ большія выгоды частными переговорами, и день за день откладывали высадку! Сперва ожидали возвращенія своей эскадры отъ береговъ Норвегіи, но она возвратилась 27 іюля; потомъ отговаривались, что не могутъ дѣлать передвиженія войскъ, пока не будетъ убранъ хлѣбъ съ полей; транспортныхъ судовъ, для перевоза нашего войска изъ Ростока, не присылали. Пользуясь празднымъ временемъ, Государь предпринялъ походъ, всѣми соединенными флотами, къ Борнгольму, чтобы прикрыть отправляющійся въ наши порты купеческій транспортъ, и при этомъ, по предложенію союзныхъ адмираловъ, имѣлъ удовольствіе командовать всѣмъ, четырехъ-націй, соединеннымъ флотомъ, который состоялъ изъ разнаго рода военныхъ судовъ:

Русскихъ 21, вице-адмиралъ Петръ Михайловъ.

Англійскихъ 19, адмиралъ Норрисъ.

Датскихъ 18, генералъ-адмиралъ Гульденлевъ.

Голландскихъ 2, командоръ.

И съ ними до 100 купеческихъ.^{1 5}

Государь поднялъ *штандартъ*, на своемъ кораблѣ Ингерманландѣ, около полудни 5 августа, и въ тотъ-же день, вмѣстѣ съ Англійскою и Голландскою эскадрами, вступилъ подъ паруса. Датчане замешкались, и присоединились уже на третій день. 8 числа, весь соединенный флотъ подошелъ къ сѣверной оконечности Борнгольма, и остановясь здѣсь на якорѣ, послали крейсеровъ къ Шведскимъ берегамъ, для провѣданія о ихъ флотѣ. 11, получивъ извѣстіе, что непріятельскій флотъ стоитъ въ Карлскронѣ, отпустили купеческій транспортъ, а 14, Государь спустилъ свой штандартъ и, съ эскадрою 5 кораблей, 2 шнявъ и 1 гукора, пошелъ къ Стральзунду. Прочія суда оставались еще нѣкоторое время у Борнгольма, наши подъ коман.

дою кап. командора Шельтинга, и возвратились въ Копенгагенъ 8 сентября. Государь, распорядившись въ Стральзундѣ скорѣйшимъ отправленіемъ транспорта войскъ, собранныхъ въ Росто-къ, въ Копенгагенъ пришелъ 21 августа.

Это командованіе Государя соединеннымъ флотомъ, къ сожа-лѣнію, осталось единственнымъ, большимъ событіемъ на-стоящей кампаніи. Память его, была почтена медалью, на ко-торой, съ одной стороны грудное изображеніе Петра Великаго, окруженное морскими доспѣхами, а съ другой Нептунъ на ко-лесницѣ, съ Русскимъ штандартомъ, съ Англійскимъ, Датскимъ и Голландскимъ флагами, и съ надписью: *Владычествуетъ четыремя. При Борнгольмъ.*

Транспортировка десанта замедлилась: первый транспортъ десанта пришелъ въ Копенгагенъ только 29 августа, послѣд-ній—и то не весь—4 сентября. Дѣлать высадку было поздно, и потому, не безъ огорченія конечно, Государь отложилъ это дѣ-ло до будущей весны. Онъ еще два раза, лично осматривалъ непріятельскіе берега: 30 августа, когда подходилъ такъ близ-ко, что его шнява, Принцесса, была пробита ядромъ, а на со-провождавшей ея, Лизетѣ, перебило двѣ реи, и 25 сентября, когда высадка была уже со всѣмъ отложена. . . Въ началѣ октября, галерный флотъ и транспорты съ войскомъ отправи-лись обратно къ Ростоку, а корабельный флотъ, подъ началь-ствомъ кап. командора Шельтинга, пошелъ въ Ревель. Войско, оставленное зимовать въ Мекленбургѣ, было потомъ возвраще-но къ своимъ границамъ. Государь поѣхалъ путешествовать.

Намъ еще остается сказать о дѣйствіяхъ галерной эскадры, пребывавшей, какъ говорено въ началѣ, у Або, подъ командою генералъ-адмирала графа Апраксина, готовившейся для высадки на непріятельскій берегъ со стороны Ботническаго залива. Этою высадкою предполагалось сдѣлать только отвлеченіе «ди-версію,» и какъ главное предпріятіе не удалось, то на нее и

не настаивали сильно. 21 июня, изъ Шверина, Государь писалъ Апраксину, что бы «ежели безопасно можно Аландскаго вѣдъ перейти, извольте съ помощію Божіею, а ежели опасность есть, не давати себя въ азардъ.»^{1 6} Потомъ, будучи со всею флотомъ у Копенгагена, предлагалъ союзникамъ отдѣлать для прикрытія этой флотиліи эскадру; но Датчане отказали.^{1 7} Апраксинъ, 20 іюля пришедшій къ Аланду, посылалъ только небольшія разведочныя партіи на непріятельскій берегъ, и 29 сентября возвратился къ Або. «Безъ газарда—писалъ онъ Государю, испрашивая на будущее время точтѣйшихъ повелѣній, и объясняя, что генеральный совѣтъ, поэтому не отваживался ни на какія большія предпріятія—ни когда быть не можетъ, ежели не будемъ сильнѣе непріятельскихъ кораблей.»^{1 8} У Копенгагена, изъ нашего флота оставались корабли: Штрафортъ, Ягудіиль и Варахаиль, до шнявы Лизета и Принцесса. Обѣ эти шнявы тамъ разбились.

Флотъ, оставленный зимовать въ Ревелѣ, куда пришелъ 31 октября, подъ командою Сиверса—Шельтинга ударилъ параличъ—едва не погибъ здѣсь: бурей 10 ноября разломало, наскоро построенную здѣсь гавань, раскидало стоявшіе за ней корабли, многіе повредило, и два изъ нихъ, «Фортуна» и «Антоній», совсѣмъ разбило. Государь былъ очень опечаленъ этимъ событіемъ: «Храни Боже!—писалъ онъ Меншикову—Всѣ наши дѣла ниспровергнутся ежели флотъ истратится.»—«Что же пишете, прибавляетъ онъ, слово примѣръ Короля Гишпанекаго—Меншиковъ приводилъ извѣстный отвѣтъ Короля Филиппа II на сокрушеніе армады: я отправилъ флотъ противъ непріятеля, а не противъ Бога и волнъ!—то правда; только забыли написать конецъ его рѣчи, что: имѣю еще флотъ въ сундукахъ.»^{1 9}

Почти весь 1717 годъ Государь провелъ за границею, въ Голландіи и Франціи. Готовый продолжать войну, но поставленный, относительно продолженія ея, въ зависимость отъ

союзниковъ, онъ не могъ предпринимать ничего рѣшительнаго. Нашъ галерный флотъ, въ числѣ около 100 галеръ и 200 лодокъ, подъ начальствомъ генерала князя Голицына, во все лѣто пребывалъ у Або, готовый къ нападенію на непріятельскіе берега съ этой стороны. Корабельный флотъ крейсеровалъ между Дагерорта, Гангэудда и Готланда, составляя слѣдующую линію, подъ начальствомъ генераль-адмирала графа Апраксина:

52 п. Перлъ	Кап. Гофъ
50 — Михайлъ	— Рю
64 — Шлиссельбургъ	— Гукъ (К. А. Паддонъ)
58 — Портсмутъ	— Экговъ
50 — Уріилъ	— Торнгоутъ
50 — Гавріилъ	— Небель
56 — Полтава	— Гентъ
68 — Москва	Ком. Сиверсъ (Г. А. гр. Апраксинъ)
68 — Ингерманландъ	— Госслеръ
50 — Селафайлъ	Кап. Крамеръ
66 — Марбургъ	Ком. Шельтингъ
50 — Рафайлъ	Кап. Грисъ
64 — Екатерина	— Беземокеръ.

Претерпѣвъ, отъ шторма, большія поврежденія—сломилось нѣсколько мачтъ и стенокъ—къ началу августа онъ спустился въ Ревель, и оттуда, въ концѣ тогожъ мѣсяца, большая часть судовъ отправлены на зимовку въ Кронштатъ. Галерный флотъ, изъ Ростокъ, возвратился къ своимъ портамъ въ половинѣ лѣта. Капитанъ Бредакъ, съ оставшимся въ прошломъ году, у Копенгагена кораблемъ Егудіилъ, былъ посланъ въ Англію, для привода оставленнаго тамъ нашего корабля, Оксфорта; но воротился одинъ, потому что Оксфордъ оказался неспособнымъ къ плаванію. Другіе изъ зимовавшихъ въ Копенгагенѣ кораблей, Штрафортъ и Варахаилъ, тоже возвратились въ свои порты. На фрегатѣ Сампсонъ были отвезены къ Ростку ученики Мор-

ской Академіи, 60 человекъ, назначенные въ разныя иностранныя службы. Еще два корабля, Арондель и Ландсдоу, были посылаемы для конвоированія коммерческихъ судовъ. Наконецъ, капитанъ Фанъ-Гофъ, будучи въ крейсерствѣ у Готланда, съ кораблями Перломъ и Портсмутомъ и одною пинкою, въ началѣ августа, взялъ непріятельскую шняву, «Поллюксъ», на которой было 14 3-ф. и 10 2-ф. пушекъ и 66 человекъ команды. ²⁰

Корабли въ С. Петербургѣ продолжали строить, и дѣло это было такъ важно, что надзоръ за постройкою ихъ былъ порученъ *Сенаторамъ*. Нуждались въ матеріалахъ и въ рабочихъ, и графъ Апраксинъ «со страхомъ» доносилъ Государю, что не достаетъ денегъ на расходы по Адмиралтейству, что оно все въ долгу и нечѣмъ платить жалованья. Нуждались еще, какъ мы говорили выше, въ хорошемъ начальникѣ флота: Апраксинъ и Меншиковъ не были довольно спеціальны, чтобы съ успѣхомъ командовать флотомъ, и болѣе были занимаемы административными дѣлами; Крюйсъ болѣнъ и старъ; Шельтингъ въ параличѣ. Оставался Сиверсъ, дѣятельный и знающій, но чрезвычайно себялюбивый и требовательный, который при томъ просилъ отставки. Государь принялъ въ этомъ году трехъ флажмановъ, изъ Англичанъ: шаутбенахта Паддона, котораго такъ рекомендовалъ Апраксину: «человекъ добръ кажется, не расканишь и служилъ много, также умѣетъ и по Голландски, лѣтами не гораздо старъ;» капитанъ-командоровъ Гордона и Сандерса. Паддонъ прослужилъ у насъ только два года, и въ 1719 скончался. ²¹

Наконецъ, непреклонный соперникъ Петра Великаго, Карлъ XII, сталъ склоняться къ миру, и въ концѣ настоящаго года былъ учрежденъ мирный конгрессъ на Аландѣ. Въ слѣдующемъ, 1718 году, нашъ флотъ былъ выводимъ въ морѣ, и «Сею кампаніею—записано въ журналѣ Петра Великаго—могли-

бы великія дѣйства показать, понеже Шведскаго флота небыло и войско выведено въ Норвегію, и хотя конгрессъ былъ, однакожъ амністіи не было, но не учинили для того, чтобы склонности не помѣшать Шведскаго Короля, которую онъ тогда имѣлъ къ миру.» ^{2 2} Передаемъ здѣсь подробности этой кампаніи, по единственному о ней журналу, капитана Н. А. Сениавина. ^{2 3}

Наличныхъ судовъ было у насъ: въ Кронштатѣ 23 корабля и фрегата и 6 мелкихъ; въ Ревелѣ 8 кораблей и фрегатъ и 3 мелкихъ. Исключая неподоспѣвшія къ началу кампаніи и можетъ быть совсѣмъ не бывшія въ ней, линія флота была слѣдующая: ^{2 4}

Авангардъ.	60 п. Екатерина	Ком. Гордонъ
	50 - Рига	Кап. Н. Сениавинъ
	50 - Ягудинъ	— Бредаль
	60 - Ингерманландъ	Ком. Госселеръ
	(В. А. Петръ Михайловъ)	
	70 - Ревель	Кап. И. Сениавинъ
Кордебаталия.	52 - Лондонъ	— Шапизо.
	50 - Рандольфъ	— Бенсъ
	48 - Арондель	— Мухановъ
	52 - Девонширъ	Кап. Тофтъ
	64 - Шлиссельбургъ	— Литтель
	(К. А. Паддонъ)	
	52 - Варахаилъ	— Гей
	48 - Перло	— Фангофъ
	64 - Москва	Ком. Сиверсъ
	(Адм. Апраксинъ)	
Кордебаталия.	70 п. Лефериъ	Кап. Вессель
	52 - Гавринъ	— Ринелани
	52 - Уринъ	— Торнгоутъ

Ариергардъ.	52 п. Рафаилъ	Кап.	Грисъ
	52 - Селафайлъ	—	Фалкенберхъ
	52 - Михайлъ	—	Стихманъ
	70 - Св. Александръ	—	Брантъ
			(К. А. Меншиковъ)
	52 - Портсмутъ	—	Ековъ
	44 - Британія	—	Батингъ
	64 - Марбургъ	Ком.	Шельтингъ
		—	Сандерсъ

Кронштадскій флотъ, началъ вытягиваться въ исходѣ мая мѣсяца, въ присутствіи Государя. ²⁵ 13 іюня, принялъ надъ нимъ команду шутбенахтъ—недавно пожалованный этимъ чиномъ—Шельтингъ. Давно больной, чрезъ четыре дни онъ получилъ послѣдній апоплексическій ударъ и оставался въ безпамятствѣ. Вѣроятно извѣщенный объ этомъ, Государь пріѣхалъ на флотъ въ тотъ-же день, вечеромъ 17, посѣтилъ умирающаго, и ночевалъ на кораблѣ Ингерманландѣ. Къ утру, на кораблѣ Шельтинга, Марбургъ, спустили на одну-треть высоты его контръ-адмиральскій флагъ, кормовой и гюйсъ—сигналь кончины—и за тѣмъ, слѣдуя кораблю Ингерманланду, на всемъ флотѣ, спустили до трети флаги, гюйсы и вымпела. Государь тотчасъ-же поѣхалъ на корабль Марбургъ, простился съ трупомъ любимаго имъ, пятнадцать лѣтъ служившаго у насъ адмирала, и отправился въ С. Петербургъ. Команду надъ флотомъ принялъ капитанъ-командоръ Гордонъ (корабль Св. Екатерина). Флаги оставались спущенными, и—неделикатность жестокая!—въ тотъ же самый день, на одномъ изъ кораблей (Ригъ), производили варварское того времени наказаніе — *проволакивали подъ кораблемъ* два раза, провинившагося матроса.

Въ слѣдующіе дни, до самыхъ похоронъ адмирала—совершенныхъ уже черезъ три недѣли—только на его кораблѣ и на че-

тырехъ ближайшихъ къ нему, оставались приспущенными флаги и вымпела; но въ торжественные дни—27 іюня, воспоминаніе Полтавской побѣды, и 29, день тезоименитства Государя—всеъ поднимали ихъ, разцвѣчались флагами и салютовали. 30 іюня, начальство надъ флотомъ принялъ контръ-адмиралъ Паддонъ (корабль Шлиссельбургъ).

По утру 8 іюля пріѣхали на флотъ, изъ Ораніенбаума: Государь, поднявшій свой вице-адмиральскій флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, генералъ адмиралъ графъ Апраксинъ, флагъ на кораблѣ Москвѣ, и контръ-адмиралъ князь Меншиковъ, флагъ на кораблѣ Александрѣ. За ними, въ тотъ-же день, въ четвертомъ часу по полудни, пришелъ на рейдъ потѣшный, только что учрежденный въ этомъ году *Невскій флотъ*, ² ⁶ въ числѣ 43 буеровъ и множества шлюпокъ, предводительствуемый княземъ-кесаремъ Ромадоновскимъ, подъ его флагомъ—на бѣломъ полѣ четыре золотые медвѣдя. Со всехъ кораблей имъ кричали по трижды ура, били походъ и играли на трубахъ; Государь, князь Меншиковъ и Паддонъ, въ то же время проѣзжали по флоту на своихъ шлюпкахъ, подъ ихъ адмиральскими флагами, сопровождаемые шлюпками со всехъ кораблей, и также были привѣтствуемы троекратнымъ ура, походомъ и играніемъ на трубахъ; потомъ всеъ пріѣхали на адмиральскій корабль, къ графу Апраксину—и здѣсь, вѣроятно, былъ пиръ: флотъ разцвѣтился флагами и со всемъ кораблей палили изъ всехъ пушекъ; потомъ, на адмиральскомъ кораблѣ, палили изъ 15, 13, 5—отвѣтъ на 7 выстрѣловъ съ командорской (Ромадоновскаго?) галеры—изъ 11, еще изъ 15 и, уже въ десятомъ часу, изъ 29. Флаги спустили въ одиннадцатомъ часу.

На другой день были похороны Шельтинга: въ 10 часу утра, Государь, графъ Апраксинъ, князь Меншиковъ, всеъ флагмана и вице-адмиралъ Крюйсъ—тотъ, которымъ принять былъ Шельтингъ въ нашу службу—пріѣхали на корабль Мар-

бурхъ, и черезъ часъ, повезли съ него гробъ покойнаго командора—въ Кронштатъ. Съ его корабля и съ остальныхъ четырехъ его отряда, сдѣлали по 7 выстрѣловъ, пробили дробь на барабанахъ обтянутыхъ сукномъ, и играли на трубахъ печальный маршъ; потомъ подняли до мѣста флаги, гюйсы и вымпела. Въ 1 часу, когда тѣло покойнаго было предано землѣ, съ корабля Марбурхъ палили изовсѣхъ пушекъ. Къ вечеру, когда возвратились съ похоронъ, всѣ корабли разцвѣтились флагами, и, надо полагать, поминки были на славу справляемы: съ 9 часа началась пальба на Государевомъ кораблѣ, вѣроятно тосты, 9, 9, 9, 9, 9 и наконецъ 11 выстрѣловъ, уже въ 12 часу; тогда же спустили флаги, которыми были разцвѣчены корабли.

10-го, былъ пиръ у Меншикова: вся его эскадра съ 8-го часа утра разцвѣтилась флагами, и палили изъ 13,7 и 5 пушекъ. Вечеромъ палили изъ 9 пушекъ на эскадрѣ Вѣнценоснаго вице-адмирала.

15-го, пришелъ купеческій флотъ, Англійскихъ, Голландскихъ и Любскихъ судовъ, подъ конвоемъ одного Англійскаго и одного Голландскаго корабля.

16-го, вечеромъ, снялись съ якоря, и обѣнявшись салютами съ Кронштатскою крѣпостію, пошли въ море. Государыня и Царевны, провожавшія отъѣзжающаго Государа, возвратились въ С. Петербургъ.

Слѣдую съ благополучнымъ вѣтромъ, на третій день подошли ко входу на Ревельскій рейдъ, и 19-го стали у Ревеля. На пути сюда, два корабля, Арондель и Лефертъ, становились на мель, но оба стянулись вскорѣ. Въ Ревелѣ встрѣтили Голландскую эскадру 7 кораблей, составлявшую конвой ихъ купеческаго флота.

27 Іюля, въ день Гангэуддской побѣды, было здѣсь празднество: весь флотъ разцвѣтился флагами, и палили—сперва со-

всѣмъ кораблей по 15 выстрѣловъ; потомъ, въ 3 часу, съ корабля князя Меншикова четыре раза изъ 7 и одинъ разъ изъ 5; въ 6 часу, съ Государева корабля три раза изъ 9, потомъ изъ 7 и, уже въ 10 часу вечера, изъ 21; тогда же спустили флаги и пробили зорю.

29 Іюля, капитанъ-командоръ Гордонъ, съ отрядомъ 6 кораблей, отправился въ крейсерство къ Дагерорду, и въ тотъ-же день получено извѣстіе, что бывшіе передъ этимъ въ крейсерствѣ, корабль Петръ и фрегатъ Сампсонъ, подъ начальствомъ капитана Фанъ-Гофта, нагнали въ море непріятельскую шняву, которую, чтобы не отдать въ наши руки, Шведы сожгли.

2 августа, весь флотъ пошелъ къ Гангзудду, и прибылъ туда въ тотъ-же день. Отсюда, 5 числа, былъ посланъ на смѣну Гордону, капитанъ-командоръ Сандерсъ, съ 5 кораблями, а Гордонъ возвратился на другой день.

8 Августа, пришелъ сюда изъ С. Петербурга галерный флотъ, въ числѣ 36 галеръ, съ полками гвардіи. На другой день были дѣлаемы экзерциціи галерному флоту, и ученье пушками на корабляхъ, а потомъ, кажется, пировали у Государя: съ 5 и до 10-го часу вечера палили изъ 13, 15, 17, 11, 7 и 15 пушекъ, и всѣ корабли были разцвѣчены флагами.

12 Августа, Государь, графъ Апраксинъ и князь Меншиковъ, пересѣвъ на галеры, отправились со всѣмъ галернымъ флотомъ къ Або, а корабельный флотъ, подъ командою контръ-адмирала Паддона, 14 числа пошелъ къ своимъ портамъ.

Корабельный флотъ, встрѣтивъ при выходѣ отрядъ кап. командора Сандерса, и соединившись съ нимъ, въ тотъ-же день перешелъ въ Рогервикъ. Отсюда были посланы два корабля на помощь, кажется стукнувшемуся о камень при выходѣ изъ Гангзудда, кораблю Ревель. 17-го, весь флотъ перешелъ на Ревельскій рейдъ. Отсюда вышли 20-го, и 22 пришли къ Біэркэ-зунду, гдѣ ожидали возвращенія галернаго флота.

Галерный флотъ, на третій день по выходѣ изъ Гангэудда, прибылъ къ Або; простоялъ здѣсь три дня, и 17 августа перешелъ къ о. Аштерлотъ, гдѣ пребывали главные галерныя силы, зимовавшія у Або, подъ начальствомъ генерала князя Голицына. Всего, теперь было здѣсь 121 галера. Въ теченіи нѣсколькихъ дней производили экзерциціи, выходя довольно далеко въ море, «для устрашенія непріятеля, дабы тѣмъ его скорѣе склонить къ миру» и 27-го, Петербургскія галеры пошли обратно: въ Або, оттуда въ Гельсинфорсъ, и 1 Сентября въ Біеркэзундъ. Здѣсь Государь, графъ Апраксинъ и князь Меншиковъ перешли на свои корабли, поутру на другой день всѣ снялись съ якоря, и къ вечеру пришли въ Кронштатъ. Государь поѣхалъ въ С. Петербургъ, куда пошелъ и галерный флотъ, а корабли оставались на рейдѣ еще до половины сентября.

Гораздо долѣе пребывали крейсера въ море. Одинъ изъ нихъ, фрегатъ Ландсдоу, въ октябрѣ мѣсяцѣ, взялъ Шведскую шняву о 14 пушкахъ и привелъ въ Ревель.

Смерть Карла XII и послѣдовавшая за тѣмъ казнь его перваго министра, барона Герца, главнѣйшаго руководителя мирныхъ переговоровъ съ нами, отвратили, въ концѣ этого года, казавшееся близкимъ заключеніе мира, и къ открывающейся войнѣ возникли новыя коалиціи бывшихъ союзниковъ: короли Польскій и Англійскій тайно склонялись на сторону Швеціи и приглашали къ союзу противъ насъ всѣ другія націи, доселѣ намъ союзныя. Датчане, по прежнему, дѣйствовали нерѣшительно. Выведенный изъ терпѣнія, Государь рѣшился одинъ дѣйствовать, какъ дѣйствовалъ одинъ въ 1714 году—рѣшился сдѣлать впаденіе въ Швецію одними своими силами.

Кампанія 1719 года началась блистательно: крейсера, посланные изъ Ревеля съ ранней весны, захватили множество призовъ. Въ маѣ мѣсяцѣ, Государь извѣстился чрезъ нихъ, что три непріятельскіе корабли конвоируютъ транспортъ съ

хлѣбомъ, слѣдующій изъ Пиллау въ Стокгольмъ, и послалъ въ погоню за нимъ капитана Наума Акимовича Сениавина, съ Ревельскою эскадрою. Въ Ревелѣ тогда было 8 кораблей, но четыре не готовы, и Сениавинъ, 15 мая, вышелъ съ слѣдующею эскадрою:

Корабли	{	52 п. Портсмуть	Кап. Н. Сениавинъ
		52 - Девонширъ	— — Зотовъ
		52 - Ягудилъ	— — Шанизо
		52 - Уриилъ	— — Деляпъ
Шнява		18 - Наталія.	

24-го того-жъ мѣсяца, находясь между Езеля и Готланда, въ полночь, Сениавинъ увидѣлъ непріятельскую эскадру, состоявшую изъ 1 корабля, 1 фрегата и 1 бригантины, пустился за нею на всѣхъ парусахъ, и на разсвѣтѣ, двумя своими кораблями, атаковалъ непріятельскій корабль. Битва продолжалась *четыре* часа—съ 5-го до 9-го. У Сениавина были сбиты всѣ паруса, и сражавшійся съ нимъ корабль сталъ уходить отъ него, между тѣмъ какъ съ другой стороны, атаковали его фрегатъ и бригантина; но поворотясь къ этимъ послѣднимъ бортомъ, онъ принудилъ ихъ, залпомъ картечь, спустить флаги, а удалявшійся корабль, предоставилъ погони двумъ другимъ кораблямъ своей эскадры. Въ началѣ 12-го, корабли Ягудилъ и Уриилъ догнали этотъ корабль, сбили стеньги и принудили къ сдачѣ. Взятыя суда были: корабль 52 п. Вахмейстеръ, фрегатъ 32 п. Карлусъ-Кронвапенъ и бригантина 12 п. Бернгардусъ. На нихъ 11 офицеровъ, въ томъ числѣ капитанъ-командоръ Врангель, и 376 рядовыхъ. Побѣда далась намъ «безъ великой утраты людей,» говоритъ побѣдитель; однакожъ мы имѣли убитыми: поручика, комиссара, гардемарина и 6 нижнихъ чиновъ; да ранены. сержантъ и 8 нижнихъ чиновъ. Мачты и вооруженіе были очень повреждены. У непріятеля нашли 14 раненыхъ,

въ томъ числѣ самъ Врангелъ, и, по ихъ словамъ, было 50 убитыхъ. ^{2 7}

Государь праздновалъ эту побѣду трикратною пальбою со всѣхъ крѣпостей и судовъ бывшихъ въ С. Петербургѣ, благодарилъ побѣдителя, «за добрый починъ Россійскаго флота,» собственноручнымъ письмомъ, пожаловалъ его въ капитанъ-командоры, а прочихъ капитановъ произвелъ въ слѣдующіе чины, роздалъ имъ золотыя медали и призовыхъ денегъ 11,000 рублей. Медаль, выбитая въ память этой битвы, имѣетъ надпись, разѣ уже употреблявшуюся въ подобномъ случаѣ: *Прилежаніе и храбрость превосходитъ сильно.* ^{2 8}

Между тѣмъ, въ Кронштатѣ и Петербургѣ, дѣятельно готовились къ выходу въ море корабельный и галерный флоты.

Приготовленный къ походу Кронштатскій корабельный флотъ, состоялъ изъ слѣдующихъ судовъ:

<i>Авангардъ.</i>	<i>Кордебаталия.</i>	<i>Арриергардъ.</i>
92 п. Гангутъ.	60 п. Ингерманландъ	64 п. Москва
64 — Марбурхъ.	90 — Лъсной	52 — Лондонъ
48 — Арендель.	70 — Александръ	44 — Британія
60 — Екатерина.	74 — Нептунъ	70 — Ревель.
	64 — Шлиссельбургъ	

И нѣсколько мелкихъ. — 23 мая случилось странное крушеніе съ однимъ изъ этихъ кораблей: корабль «Лъсной,» ночью нанесло на свой якорь, *проломил*, и повалило на бокъ, такъ что у него сломились всѣ мачты. ^{2 9}

1 іюля, Государь поднялъ свой вице-адмиральскій флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, Шаутбенахъ Сиверсъ на Гангутѣ, и Шаутбенахъ Гордонъ на Москвѣ. На другой день пришелъ сюда, изъ С. Петербурга, галерный флотъ, въ числѣ 57 галеръ, подъ начальствомъ генералъ-адмирала графа Апраксина. Задерживаемый противнымъ вѣтромъ, Государь между тѣмъ извѣстился о приходѣ въ Балтійское море Англійской

эскадры, и, подозрѣвая въ ней враждебныя замыслы, послалъ для спроса ея своего офицера. 9-го, послѣ полудни; снялись съ якоря, и корабельный флотъ пошелъ къ Ревелю, а галерный въ Финляндію.

Корабельный флотъ, по проходѣ за Гогландъ, на другой день встрѣтилъ противный вѣтеръ и пасмурную погоду; цѣлый день лавировалъ, потомъ отставался за островомъ, и въ Ревель пришелъ только 17 числа. Галерный, прибылъ къ Гангзуду 21-го.

Соединенный съ судами въ Ревелѣ находившимися, корабельный флотъ теперь составлялъ слѣдующую линію:

<i>Авангардъ.</i>	<i>Кордебаталія.</i>	<i>Аррьергардъ.</i>
60 п. Екатерина.	52 п. Рафаилъ.	50 п. Рандолъ
84 - Арондель	48 - Перло	52 - Портсмутъ
52 - Уриль	74 - Нептунъ	44 - Британія
92 - Гангутъ	60 - Ингерманландъ	64 - Москва.
64 - Марбургъ	70 - Александръ	64 - Шлиссельбургъ
52 - Ягудиль	52 - Варахаилъ	52 - Лондонъ.
52 - Девонширъ	52 - Селафанъ	70 - Ревель.

Получивъ, 21 числа, извѣщеніе генераль-адмирала о его прибытіи къ Гангзуду, Государь, въ тотъ же день намѣревался идти туда съ корабельнымъ флотомъ, но былъ задержанъ свѣжими противными вѣтрами. На другой день, Государь поѣхалъ въ Рогервикъ, для осмотра производившихся тамъ пріготовительныхъ работъ къ построенію порта, а флотъ прибылъ туда въ слѣдующій день. 24-го, Государь сѣлъ на свой корабль, Ингерманландъ, и 26-го, со всемъ флотомъ, прибылъ къ Гангзуду.

Галерный флотъ по соединеніи съ галерами, пребывавшими въ Финляндіи, состоялъ изъ 132 галеръ, со множествомъ лодокъ, бомбардирскими судами и прамами. Войска было до 26,000.³⁰

28 іюня былъ держанъ совѣтъ о предстоящихъ дѣйствіяхъ,

и положено корабельному и галерному флотамъ идти къ Оландскимъ островамъ, до о. Ламеланда, и тамъ, разузнавъ о силѣ непріятеля и шхерныхъ фарватерахъ, дѣйствовать по обстоятельствамъ: или овладѣть Стокгольмомъ, или ограничиться разореніемъ окрестныхъ селеній; но, во всякомъ случаѣ, «въ великой газардъ не вдаваться.»^{3*} Къ Англійскому адмиралу, пребывавшему съ его эскадрою у Копенгагена, вторично посланъ нарочный офицеръ съ запросами о его намѣреніяхъ; первый посланный не засталъ его.

Галерный флотъ двинулся 29 іюня, а корабельный 1 іюля. Государь, по приключившейся ему внезапно болѣзни, остался на берегу, и на другой день, получивъ нѣкоторое облегченіе, последовалъ съ остававшимися галерами, на галерѣ генералъ-адмирала Апраксина. Къ Ламеланду, галеры пришли 6 іюля, а корабли 8-го. Государь, нетерпѣливо дожидавшійся прихода послѣднихъ, самъ выѣхалъ на встрѣчу къ нимъ, на шлюпкѣ, ночевалъ въ море, и приведя ихъ, поднялъ свой вице-адмиральскій флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ. Двѣ небольшія эскадры, капитанъ-командора Сенявина и капитана Лопія, въ тотъ-же день были посланы для обозрѣнія къ Шведскимъ берегамъ.

Переговоры возобновились дѣятельно: министры съ обѣихъ сторонъ, бывшіе на Аландѣ, пріѣхали на Ламеландъ; изъ Швеціи пріѣзжалъ особый посланникъ, и въ Швецію посланъ нашъ полномочный посолъ. Но, не дожидаясь окончанія переговоровъ, 10-го того-жъ мѣсяца, галерный и корабельной флоты, по сдѣланному наканунѣ консилиуму, отправлены къ Шведскимъ берегамъ.

Корабельный флотъ, задержанный въ началѣ безвѣтріемъ, а потомъ затрудненный противнымъ вѣтромъ и тѣсною фарватера—два корабля, Девонширъ и Эспернансъ, уже стояли на камняхъ—не могъ сопровождать галернаго въ его пути шхерами; а какъ возвратившіеся изъ крейсерства засвидѣтельствовали, что непріятельскаго флота въ настоящее время не видно

у здѣшнихъ береговъ, то предоставя галерному флоту совершать назначенное ему, корабельный—возвратили къ Ламеланду. Оставлена въ крейсерствѣ только эскадра изъ 7 кораблей, подъ начальствомъ кап. командора Сенявина. Подходя къ Ламеланду, Государевъ корабль, Ингерманландъ, сталъ на камень, и простоялъ на немъ два часа.

Галерный флотъ, предводительствуемый генералъ-адмираломъ графомъ Апраксинымъ, 12 іюля, пришелъ за 10 миль отъ Стокгольма, къ урочищу Капельшеръ. Отправивъ отрядъ изъ 21 галеры, подъ начальствомъ генералъ-маіора Ласси къ сѣверу, самъ Апраксинъ, съ остальными галерами, пошелъ ближе къ Стокгольму.

Опустошенія, произведенныя Апраксинымъ и Ласси въ окрестностяхъ Стокгольма и сѣверѣ, до города Гевеля, были ужасны! Деревни, замки, заводы, анбары, суда—все было предаваемо огню и разрушаемо! Зарево пожаровъ освѣтило столицу. Народъ бѣжалъ, войска оставляли свой посты, наши казаки подѣзжали къ самой столицѣ.

Истребивъ до 20000 (!) дворовъ, нѣсколько заводовъ, замковъ, судовъ и пр., нагрузивъ свои и захваченныя суда добычею, Апраксинъ стянулъ все свои силы передъ столицей и ожидалъ рѣшительнаго указа идти на нее. . .

Но тогда, королева Швеціи стала просить о прекращеніи военныхъ дѣйствій, общая скорѣйшее заключеніе міра. Время наступало позднее; нашъ корабельный флотъ не могъ подойти на содѣйствіе; Англійская эскадра у Капенагена, пока пребывавшая въ нейтралитетѣ, могла соединиться съ Шведами. По всему этому Государь, сѣдавъ консилиумъ, 8 августа, повелѣлъ галерному флоту возвратиться къ Ламеланду. Однакожъ, прежде возвращенія, было приказано хорошенько осмѣтрѣть проходы и крѣпости у столицы, чтобы въ будущемъ году «уже ни чѣмъ не стоять.»^{3 2} Для этого, 13 августа, были посланы: на

фавтеры контръ-адмиралъ Змаевичъ, а на берегъ полковники князь Борятинскій и Стрекаловъ, каждый съ тремя батальонами. Борятинскій имѣлъ жестокую битву, въ $1\frac{1}{4}$ мили отъ Стокгольма, съ непріятелемъ вдвое его многочисленнымъ, котораго совершенно разбилъ, потерявъ 104 человекъ убитыми и 328 ранеными.

Галерный флотъ возвратился къ Ламеланду 16-19 августа. Государь, во все это время пребывавшій у Ламеланда, на своемъ кораблѣ Ингерманландѣ, разсылалъ во всѣ стороны крейсеровъ, лично дѣлалъ промѣры, строилъ укрѣпленіе на островѣ, велъ переговоры и зорко слѣдовалъ за всѣми движеніями. Только 21 числа, Государь спустилъ свой вице-адмиральскій флагъ, и вмѣстѣ съ генералъ-адмираломъ графомъ Апраксинымъ, отправился, на 5 галерахъ, въ С. Петербургъ. Корабельный и галерный флоты, тогда-же пошли къ Ревелю. Армія оставлена на зиму въ Финляндіи.

Вскорѣ потомъ было получено извѣстіе, что Англія рѣшительно приняла сторону Швеціи, и Англійскій флотъ соединился со Шведскимъ. Наши крейсера еще долго оставались въ морѣ, и въ Ревелѣ флотъ неразружался. Въ половинѣ сентября, однакожъ, большая часть Ревельскихъ кораблей, вѣроятно по недостатку мѣста въ гавани, были переведены въ Кронштатъ, и два изъ нихъ, «Портсмутъ» и «Лондонъ», на пути сюда, въ исходѣ этого мѣсяца, сѣли на мель и разбились.³³ Сознавая недостатокъ хорошей гавани, Государь, тогда-же повелѣлъ укрѣплять Гельсингфорсъ «такъ, чтобъ въ будущую зиму, тамъ со всѣмъ флотомъ зимовать было можно,» и вмѣстѣ съ тѣмъ приказалъ, какъ можно тщательнѣе продолжать промѣръ по Финскому заливу.³⁴

Была еще одна значительная посылка въ эту осень: капитанъ Вильбоа, съ 2 шнявами, 2 гукерами и 1 шлюкомъ, посланъ къ Данцигу, чтобы невыпускать оттуда купеческихъ судовъ съ хлѣбомъ, отправляемыхъ въ Швецію. Тамъ было до

ста такихъ судовъ, Англійскихъ и Голландскихъ, которые не хотѣли его слушать, и вскорѣ пришли еще четыре Шведскія военныя судна, намѣревавшіяся его атаковать. Городъ, по націи союзный намъ, отказался ему содѣйствовать. Положеніе было очень трудное! Вильбоа, въ случаѣ нападенія, рѣшился затопить свои суда, но не отдаваться. Нападенія однакожь не было, и онъ прозимовалъ въ Данцигѣ.³⁶

Соединеніе Англіи со Швецію, увлекшее въ коалицію противъ насъ всѣхъ нашихъ прежнихъ союзниковъ, заставило Государя опасаться за свои берега. Особенно остерегались Англійскаго флота. Къ началу 1720 года, войска на берегахъ Эстляндіи и Финляндіи были усилены, а порта, Ревель, Гельсингфорсъ и Кронштатъ, дѣятельно обстроиваемы и укрѣплены: выводили новыя укрѣпленія, усиливали артиллерію, ставили бѣи и готовили суда къ затопленію на проходахъ; для своевременнаго извѣщанія о приходѣ непріятельскаго флота, были разставлены, по всему южному берегу залива и на о. Голландѣ, большіе костры, и съ тою-же цѣлю, со вскрытіемъ воды, поставлены по заливу восемь судовъ. Флоты были вооружены очень рано—Ревельскій въ концѣ марта, Кронштатскій въ концѣ апрѣля, но не выходили, и суда, посылаемыя въ крейсерство, имѣли приказаніе немедленно возвращаться къ своимъ портамъ, какъ скоро увидятъ непріятельскій флотъ. Война принимала характеръ оборонительный. Важнѣе всего былъ Кронштатъ: «Оборону флота и сего мѣста—писалъ Государь шутбенахту Сиверсу—имѣть до послѣдней силы живота, яко главнѣйшее дѣло.» Опасались еще за Архангельскъ, и тамъ было приказано принимать нужныя мѣры предосторожности.³⁶

Не рѣшаясь дѣйствовать наступательно всѣми силами, Государь однакожь приказалъ, полагая что Англійскій флотъ придетъ на помощь Шведамъ не очень рано, сдѣлать, съ открытіемъ навигаціи, нападеніе на Шведскіе берега галернымъ фло-

томъ, со стороны Вазы и Аланда, только съ величайшею осторожностію: «Нынѣшнія конъюнктуры—писалъ Государь графу Апраксину—двухъ дѣлъ требуютъ: чтобъ какой возможно убытокъ непріятелю учинить, дабы тѣмъ обнадеживаніе Англійское отвергнуть; другой, азардовать недопускать, дабы ежели проиграемъ (отъ чего Боже сохрани), болѣе непріятелей самихъ на себя не подвигнуть.»³⁷

Согласно этому повелѣнію, начальствовавшій въ Финляндіи, генералъ князь Голицынъ, выступилъ изъ Або, со всѣмъ галернымъ флотомъ, въ половинѣ апрѣля, и, отправивъ въ Ботническій заливъ, противъ Умео, отрядъ изъ 35 галеръ и 30 лодокъ, съ 500 войска, подъ начальствомъ бригадира Фонъ-Менгдена, самъ, съ остальными 70 галерами, 80 лодками и 3 бригантинами, пошелъ къ Аланду. Встрѣтивъ какія-то затрудненія для высадки—кажется подходъ Англійскаго флота—Голицынъ, вскорѣ потомъ воротился, и, согласно данному Государемъ повелѣнію, войско свое поставилъ между Гельсингфорса и Або (у Поэ-Кирхе). Но Менгденъ, поднявшись по шхерамъ до Вазы, перешелъ оттуда на противу-лежащій Шведскій берегъ, и, не встрѣчая сопротивленія, раззорилъ городъ Умео и его окрестности миль на пять кругомъ.³⁸ Это разрушеніе, въ сущности неважное, было сдѣлано очень кстати, ибо послужило къ отозванію подошедшаго, въ это время, къ нашимъ берегамъ Англійско-Шведскаго флота.

Англійско-Шведскій флотъ, въ числѣ 33 кораблей, пришелъ на видъ Ревеля 30 мая, и остановился у Суропа, кажется для промѣренія фарватеровъ. Ревельскій комендантъ послалъ къ командовавшему этимъ флотомъ, адмиралу Норрису, заранее подготовленное письмо отъ имени адмирала Апраксина, съ просьбою объясниться о причинѣ прибытія. Норрисъ отвѣчалъ, что онъ посланъ своимъ правительствомъ для посредничества въ нашей войнѣ со Швеціею—и, даже не дождавшись от-

вѣта, 2 іюня, поспѣшно снялся со всеѣмъ флотомъ и пошелъ къ Шведскимъ берегамъ! Причиною этого отхода, Государь полагалъ, дѣланныя тогда Менгденомъ опустошенія на Шведскомъ берегу, сильно перепугавшія ихъ правительство!³⁹ Памятью пребыванія этого огромнаго флота у нашихъ береговъ, были только: сожженные на островѣ Наргѣнъ изба и баня.

Далѣе, время тянулось въ ожиданіяхъ и переговорахъ. Англіійскій флотъ не дѣлалъ Швеціи ни какого существеннаго вспомошествованія, отказываясь *начинать* съ нами войну, и ни со Шведской ни съ нашей стороны, не было предпринимаемо ничего значительнаго. Уже 1 іюля, Государь писалъ графу Апраксину, что «сія кампанія кажется что безъ дѣйствія пройдетъ,» приказывая заблаговременно готовиться къ будущей.⁴⁰ Но въ заключеніе, мы еще одержали одну знаменитую побѣду на море, при Грэнгамѣ. Эта побѣда, не связанная съ общимъ планомъ военныхъ дѣйствій—набѣгъ—потому остававшаяся безъ вліянія на цѣлость кампаніи, съ нею и кончившейся, имѣла, однакожъ, какъ одна изъ отважнѣйшихъ и блестящихъ побѣдъ, великое нравственное значеніе въ настоящей войнѣ, и доставила Царю самое искреннее удовольствіе.

Посланные въ развѣздъ, отъ пребывавшаго въ Финляндіи галернаго флота, наши три лодки, 28 іюня, встрѣтивъ у Ламеланда, въ Оландскихъ шхерахъ, три непріятельскія галеры, вернулись назадъ, и при этомъ потеряли одну изъ своихъ лодокъ, ставшую на мель. По этому случаю, очень огорчившему Государя, Голицыну было приказано послать кого нибудь, къ мѣсту, гдѣ такимъ образомъ появились непріатели, и сдѣлать надъ ними «поискъ.» Голицынъ, узнавшій между тѣмъ, что на томъ мѣстѣ силы непріятели довольно значительны, рѣшился самъ идти на него, съ войскомъ на 64 галерѣ и 29 лодкахъ. 24 іюля, подойдя къ Абовскому фарватеру, онъ послалъ по немъ, для развѣдываній, 9 галеръ и 15 лодокъ, подъ началь-

ствоиъ полковника Стрекалова, а съ остальными направился къ Ламеланду. На другой день, подходя къ этому острову, увидѣлъ, у островка Ризарэиъ, сторожевую непріятельскую галеру, и остановясь здѣсь, вскорѣ увѣдомился, что неподалеку, за о. Фрисбергомъ, стоитъ непріятельскій флотъ изъ 1 корабля, 4 фрегатовъ, 1 шнявы, 1 гальота, 3 галеръ, 1 бригантины и 3 шхербетовъ. Желаніе сразиться было съ обѣихъ сторонъ. Намъ былъ противный вѣтеръ, и генералъ князь Голицынъ, по сдѣланному консилиуму, 27 числа, вошелъ въ проливъ у о. Грэнгама, противъ непріятеля, съ тѣмъ, чтобы когда стихнетъ, атаковать его. Непріятель, въ тоже время вытянулся изъ залива въ которомъ стоялъ, и увеличенный въ силѣ подошедшими къ нему новыми судами, подъ флагомъ вице-адмирала Шеблата, пошелъ на нашъ флотъ на всѣхъ парусахъ. Голицынъ сперва отступалъ, потому что погода неблагоприятствовала для галерной битвы; но наконецъ, когда непріятель, съ горяча зашелъ въ самую глушь шхеръ, между мелей и камней, рѣшился атаковать его: два непріятельскіе фрегата, у которыхъ нашими выстрѣлами были перебиты снасти, стали на мель и взяты галерами на абордажъ; другіе два, обратившіеся было въ бѣгство, настигнуты и тоже взяты на абордажъ; корабль, на которомъ находился начальникъ отряда, и остальные, мелкія суда, успѣли уйти, хотя съ большими поврежденіями. Взятыя фрегаты были:

34 пуш.	Сторфеникъ	Кап. Штроле.
30	— Венкоръ	— Фалкенгрень.
22	— Сискенъ	— Штоуденъ
18	— Данскъ-эрнъ	— Колве.

На нихъ убито 103, взято 407 человекъ. У насъ, въ этой битвѣ: убито 2 офицера и 80 рядовыхъ, ранено 7 офицеровъ и 196 рядовыхъ, да опалены огнемъ 1 офицеръ и 42 рядовыхъ; всего, убитыхъ 82, раненыхъ 246.

Эта побѣда, совершенная въ годовщину Гангэудской побѣды, почтена Государемъ почти такими же почестями, какъ и Гангэудская: взятые фрегаты также были введены въ столицу съ триумфомъ, 8 сентября, и побѣда изображена на гравюрѣ; суда эти также было повелѣно хранить вѣчно, и модель одного изъ нихъ, Данскъ-эрна, слѣланная въ 1737 году, понынѣ хранится въ нашемъ Адмиралтействѣ; на память этой побѣды также выбита медаль, изображающая битву, съ надписью подобною Гангэудской медали: *Прилежаніе и храбрость превосходитъ силу*; и наконецъ, церковь, по завѣщанію Петра Великаго, по нынѣ совершаетъ въ этотъ день благодарственное молебствіе за обѣ эти битвы. Государь благодарилъ побѣдителей письмомъ, на имя начальника, генерала князя Голицына; ему пожаловалъ шпагу и трость, осыпанныя брилліантами, и всѣмъ участвовавшимъ медали—офицерамъ золотыя, нижнимъ чинамъ серебряныя; за взятые суда выдано призовыхъ денегъ 8,960 рублей. Увѣдомляя объ этой побѣдѣ своихъ любимцевъ, губернаторовъ и пословъ при иностранныхъ дворахъ, Государь говорилъ въ письмѣ князю Меншикову: «Правда, не малая викторія можетъ почестся, потому что при очахъ господъ Англичанъ, которые равно Шведовъ оборонили, какъ ихъ земли такъ и флотъ.»⁴

Князь Голицынъ воротился съ своими галерами въ Финляндію, и кампанія кончилась. Только эскадра капитана Фанъ-Гофта оставалась въ крейсерствѣ, въ устьяхъ Финскаго залива, да переходили изъ порта въ портъ транспорты.

Этотъ очеркъ кампаніи настоящаго года, надобно дополнить еще нѣкоторыми частными случаями: капитанъ Вильбоа, зазимовавшій, какъ мы говорили выше, на этотъ годъ въ Данцигѣ, въ обстоятельствахъ крайнѣ неблагопріятныхъ, вышелъ съ отличнѣйшимъ достоинствомъ: въ началѣ апрѣля, пришла сюда довольно значительная Шведская эскадра (4 корабля, 2 фрегата, 1 шнява и 5 грузовыхъ судовъ), и какъ Пруссія въ ту пору

мирилась со Швеціею, то была ввпущена въ гавань. Вильбоа приготавился къ отчаянной защитѣ, и устрашенный этимъ, Шведскій адмиралъ сдѣлалъ ему предложеніе выдти безъ препятствія, въ теченіи 24 часовъ; но Вильбоа потребовалъ выгоднѣйшихъ условій, и вышелъ дождавшись способнаго вѣтра, съ тѣмъ чтобы за нимъ не предпринимали погони ранѣе 48 часовъ. Онъ оставилъ Либау 9 апрѣля и благополучно достигъ Риги.⁴² Въ поискъ за притѣснявшей Вильбоа Шведской эскадрой, тогда же (14 апрѣля) была отправлена къ ос. Готланду наша Ревельская эскадра изъ 7 кораблей и 1 фрегата, подъ начальствомъ капитана Фанъ-Гофта, но не нашла ее, и капитанъ Фанъ-Гофтъ продолжалъ крейсерство въ устьяхъ Финскаго залива⁴³. Тою-же весною, именно 13 апрѣля, былъ посланъ въ Копенгагенъ, съ фрегатомъ Ландсдоу, капитанъ Бенсъ, для каперства въ той сторонѣ, вмѣстѣ съ другимъ, нанятымъ судномъ. Онъ воротился въ сентябрѣ.⁴⁴ Государь, въ Іюлѣ мѣсяцѣ, ходилъ моремъ до Выборга, пробуя новопостроенныя суда, и воротился въ Кронштатъ черезъ двѣ недѣли, 4 августа.⁴⁵ Въ теченіи этого года, въ С. Петербургѣ спущено 4 корабля (Фридрихштатъ, Сѣверный Орелъ, Св. Петръ и Астрахань), и еще три были заказаны въ Голландіи.⁴⁶

Дипломатическія отношенія, побѣды и твердая рѣшимость Петра Великаго продолжать войну, снова склонили обезсиленную Швецію къ исканію мира, и въ началѣ 1721 года—это былъ послѣдній годъ двадцати-одно-лѣтней войны—учрежденъ конгрессъ въ Ништадѣ. Нетерпѣливо желая окончить войну, ничего не уступая изъ требуемаго, и не полагаясь на добровольныя уступки упрямаго врага, Государь дѣлалъ огромныя приготовления къ предстоящей кампаніи, о чемъ даже писали въ газетахъ. Швеція тоже вооружалась, собирая свои послѣднія силы. Англія, въ прошломъ году не оказывавшая дѣйствительнаго вспомошествованія Швеціи, теперь, казалось, тѣснѣе сое-

дѣлилась съ нею—нашъ посланникъ былъ высланъ изъ Лондона—и снова угрожала намъ своимъ флотомъ.

Не сознавая въ себѣ довольно силъ, чтобы бороться на морѣ съ двумя соединенными флотами, превосходящими нашъ флотъ численно и, конечно, гораздо болѣе нашего опытными, Петръ Великій рассчитывалъ на выигрышъ времени, полагая, какъ и прошлаго года, что успѣетъ сдѣлать впаденіе въ Швецію ранѣе прихода Англійскаго флота. Готовились съ крайнимъ поспѣшеніемъ: три новые корабли въ С. Петербургѣ (Св. Андрей, Фридемакеръ и Св. Екатерина) были спущены еще до вскрытія водъ, въ сдѣланныя во льду проруби; флоты вооружались въ зимнее время. Въ половинѣ апрѣля, Государь, пребывавшій тогда въ Ригѣ, извѣстился, что изъ Англіи поспѣшно отправляется въ Балтійское море, флотъ изъ 24 линейныхъ кораблей, а Шведскій флотъ уже и вышелъ въ море, въ числѣ 11 кораблей. Такая ранняя готовность непріятелей измѣнила нашъ планъ: увидѣвъ теперь, что «таковой кампаніи быть нельзя какой намѣрили,» и что «прямо идти къ Канельшерамъ (Аланду), за чаяніемъ Англичанъ опасно,» Государь предложилъ ограничиться посылкою только части галернаго флота, въ Ботническій заливъ, подобно прошлогоднему, между Гевеля и Умео, прикрывая ихъ переходъ, и то только до прибытія Англичанъ, одною Ревельскою эскадрою, а въ остальномъ—главная высадка, у Стокгольма—дѣйствовать по обстоятельствамъ: «Ежели Англійскій флотъ замешкается, то время еще будетъ и большимъ дѣйствамъ,»—писалъ Государь графу Апраксину, прибавляя потомъ, что хочетъ съ нимъ видѣться въ Гангзудѣ, чтобы «опредѣлить что дѣлать. . . авось что тѣмъ временемъ отмѣнится, понеже пишутъ что скудость въ деньгахъ превеликая въ Англіи, такъ что и занять не могутъ; также пишутъ что Гишпанцы сильный флотъ вооружаютъ; можетъ быть то приведетъ ихъ къ иной мысли. . .»

О Кронштатскомъ флотѣ, готовившемся къ походу въ Ревель, Государь сперва (15 апрѣля) писалъ князю Меншикову, что «флоту. идти конечно надобно, понеже, ежелибъ такого приготовленія славнаго, чего куранты (газеты) вездѣ полны, то бы правда не хуже не ходить, а когда такъ разгласивъ да не пойдемъ, еще хуже, понеже поставятъ что и слуху испужались,» и что онъ не полагаетъ, чтобы Англійскій флотъ пошелъ къ Ревелю, «а хотябъ и пошелъ, отъ сильнаго ретироваться стыда нѣтъ;» но потомъ (3 мая) приказалъ графу Апраксину «исподоволь отиѣну учинить,» пославъ къ Ревелю лишь нѣсколько меньшихъ кораблей, «въ томъ лицѣ (видѣ) будто бы и весь флотъ имъ слѣдовать будетъ, да еще не готовъ; а я тогда по малу вѣдомостями отиѣну и ихъ по времени возвращу. . .»⁴⁷

Отправленный изъ Финляндіи къ Шведскимъ берегамъ генералъ Ласси, на 30 галерахъ и 30 лодкахъ, съ 5000 пѣхоты и 450 козаковъ, прибылъ къ Ревелю 17 мая. Поворотаясь отсюда къ сѣверу, онъ слѣдовалъ потомъ, въ теченіи около двухъ мѣсяцовъ—до 8 іюля—подлѣ непріятельскаго берега, до города Умео, и почти каждый день приставая къ берегу, раззорялъ и сожигалъ все встрѣчавшееся ему. Устрашенные жители разбѣгались; войско, котораго тутъ было собрано довольно много, едва осмѣливалось показываться, и при первыхъ выстрѣлахъ тоже обращалось въ бѣгство. Сожжено 4 мѣстечка, 19 кирхшпилей, 509 (!) деревень, 79 мызъ, 334 анбара, оружейный заводъ, 33 судна и множество лодокъ. У насъ было только 3 убитыхъ и 8 раненыхъ; непріятелей положено до 100 человекъ и 47 взято въ плѣнъ.⁴⁸

Между тѣмъ какъ генералъ Ласси опустошалъ непріятельскій берегъ, въ концѣ мая мѣсяца прибылъ въ Балтійское море Англійскій флотъ и остановился у Борнгольма. Бывшая здѣсь въ крейсерствѣ наша Ревельская эскадра, въ числѣ 7 ко-

раблей и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ, подъ начальствомъ капитанъ-командора Фанъ-Гофта, согласно данному ей повелѣнiю, тотчасъ-же воротилась въ Ревель. Государь пріѣхалъ сюда 25 мая, за три дня до возвращенiя этой эскадры, и вмѣстѣ съ тревожною вѣдомостiю о приходѣ Англичанъ, получилъ отрадное увѣдомленiе съ конгресса въ Ништатъ, что «Шведскiе министры (можетъ быть уstraшенные движенiями Ласси) гораздо сходнѣе стали, нежели передъ тѣми были, и между прочимъ просили, чтобъ отъ воинскихъ дѣйствъ удержаться.»—Это было очень кстати для оправданiя уже положенной отнѣны похода всемъ флотомъ, и Государь приказалъ, разгласивъ эту причину, даже напечатать о ней въ газетахъ.⁴⁹

Изъ Кронштата, былъ посланъ въ Ревель только отрядъ изъ 6 кораблей и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ, подъ начальствомъ шутбенахта Гордона. Этотъ отрядъ пришелъ въ Ревель 7 iюня. Государь, въ тотъ-же самый день, поднявъ свой вице-адмиральскiй флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, пошелъ со всемъ флотомъ къ Рогервику. Оставя флотъ подъ парусами передъ заливомъ, самъ Государь, съ кораблемъ Ингерманландомъ, вошелъ въ заливъ, и сдѣлавъ здѣсь окончательныя распоряженiя о постройкѣ порта, на третiй день вышелъ отсюда, а 11-го со всемъ флотомъ прибылъ къ Ревелю. Всего, здѣсь было теперь 13 кораблей, 5 фрегатовъ, 3 шнявы, 4 гукера и 2 прама—и того 27 вымпеловъ. 15-го оставивъ при Ревелѣ эскадру кап. командора Фанъ-Гофта, Государь, на кораблѣ Ингерманландѣ, съ остальными судами пошелъ къ Кронштату, куда прибылъ на другой день.

Кронштатская эскадра теперь состояла изъ слѣдующихъ, все почти новыхъ и большихъ ранговъ кораблей:

96 п. Фридрихштатъ

Кап. Брантъ.

(К. А. Кн. Меншиковъ)

92	— Гангутъ	Кап.	Розенгофъ (<i>К. А. Сиверсъ</i>)
90	— Лѣсной	—	Кни
88	— Св. Петръ	Ком.	Сандерсъ
88	— Св. Андрей	—	Н. Сенявинъ
88	— Фредемакеръ	Кап.	И. Сенявинъ
80	— Сѣверный-Орелъ	—	Эрмитажъ (<i>К. А. Гордонъ</i>)
72	— Нептунусъ	—	Бредадь
70	— Св. Александръ	—	Гэй
68	— Ревель	—	Вессель.
66	— Исаакъ Викторія	—	Гр. А. Апраксинъ.
66	— Астрахань	—	Мухановъ.
66	— Екатерина	—	. . . . .
66	— Ингерманландъ	—	Госселеръ. (<i>В. А. Петръ Михайловъ</i>)
64	— Москва	—	Шмитъ.
64	— Шлиссельбургъ	—	Бенсъ
64	— Выборгъ	—	Фалкенбергъ.
60	— Марбургъ	—	Берингъ.

И 18 судовъ меньшихъ ранговъ.⁵⁰

Оставя свой вице-адмиральскій флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, Государь, 18 іюня отъѣхалъ въ С. Петербургъ. Потомъ онъ пріѣзжалъ на флотъ еще два раза: 14–15 іюля и 1–4 августа, осматривалъ корабли, выводилъ ихъ недалеко въ море, давалъ примѣрную битву и отъѣзжая опять высылалъ ихъ отрядами въ море. 21 августа спущенъ его вице-адмиральскій флагъ, но флотъ еще оставался на рейдѣ и отряды его высылались въ крейсерство, до сентября.

Мирные переговоры шли между тѣмъ успешно, и пришедшій на помощь Швеціи Англійскій флотъ, оставался въ без-

дѣйствіи. 30 іюля, встревоженный какими-то оговорками переговоровивающихся, Государь приказалъ было генералу князю Голицыну двинуться изъ Финляндіи къ Аландскимъ островамъ, о вскорѣ за тѣмъ отмѣнилъ это приказаніе. 3-го сентября, получено извѣстіе о заключеніи, 30 августа, Ништатскаго мира.

Этимъ миромъ, заключившимъ двадцати-одно-лѣтнюю войну, мы приобрѣли—главнѣйшее изъ всѣхъ нашихъ приобретений—вершину Финскаго залива и весь Рижскій, съ Эстляндіею, Лифляндіею, Ингерманландіею, (нынѣшняя С. Петербургская губернія), частію Финляндіи, включая Выборгъ, съ портами: Рягою, Ревелемъ, Нарвою и другими, и со всѣми прилежащими къ этимъ берегамъ островами.—Только содѣйствіемъ флота все это могло быть приобретено, и только флотомъ отнынѣ могло быть удерживаемо.

Обрадованный столь выгоднымъ и такъ давно желаннымъ миромъ, Государь самъ возвѣстилъ о немъ столицѣ, вѣхавъ въ Неву, отъ станціи Дубки, на бригантинѣ, съ пальбою и музыкою, и приставъ у Троицкой церкви, гдѣ было принесено благодарственное молебствіе.

Личный участникъ этой, въ послѣдніе годы чисто морской войны, Государь принималъ въ награду за нее чинъ *Адмирала*, предложенный ему всѣми флагманами и сенаторами; генералъ-адмиралъ графъ Апраксинъ, получилъ *кейзеръ-флагъ*, т. е. утвержденъ въ чинѣ, доселѣ носимомъ или неопредѣлительно; вице-адмиралъ Крюкъ пожалованъ въ Адмиралы; контръ-адмиралы князь Меншиковъ, Сиверсъ и Гордонъ въ Вице-Адмиралы; капитанъ-командоры Н. Сенявинъ, Сандеръ и Фанъ-Гофъ въ Контръ-Адмиралы; капитаны Госселеръ, Бредаль и И. Сенявинъ въ Капитанъ-Командоры, и за тѣмъ повышены чинами многіе низшіе офицеры.—Дѣятельно приступивъ теперь, тою же осенью, къ построенію Балтійскаго порта, которымъ полагалъ окончательно утвердить наше господство на Балтій-

скомъ морѣ, Государь сталъ готовиться въ новый походъ, «низовой», для завоеванія береговъ Каспійскаго моря.

Ал. Соколовъ.

ПРИМѢЧАНІЯ.

1 Голиковъ, VI, 24.

2 Письма I, 314, и слѣд.; Жизнеоп. Адмирал. III, 252; в Журналъ, II, 3.

3 Письма, I, 323 и II, 343.

4 Списокъ судовъ и флагмановъ, по рукописному журналу Сенявина; число орудій по разнымъ другимъ источникамъ. Корабли «Ингерманландъ», «Нарва», и «Шлиссельбургъ»—новопостроенные, въ С. Петербургѣ; «Михаилъ», изъ прибывшихъ въ прошломъ году изъ Архангельска; всѣ другія суда—несчитая мелкихъ—были въ прошлогодней кампаніи, и показаны въ списокъ предшествующей статьи (М. Сб. Т. IV, 490).

5 Объ этомъ только у Шишкова, въ Списокъ кораблей, стр. 117, и намекъ въ Письмахъ, II, 349.—Другой корабль «Британія», былъ у насъ съ 1713 года.

6 Всѣ эти интересныя подробности, заимствованы изъ рукописнаго журнала Сенявина, но слѣдана слѣдующая поправка по журналу Петра Великаго: о пріѣздѣ къ Государю, въ день его прибытія, Англійскаго и Голандскаго адмираловъ, у Сенявина ничего не сказано; но какъ весьма невѣроятно, чтобы Государь первымъ посѣтилъ этихъ иностранныхъ адмираловъ, и какъ притомъ, слѣдующія за тѣмъ посѣщенія Англійскаго адмирала Апраксина и Государемъ, описаны безъ показанія числа, и за 24 числомъ, слѣдуетъ 27, то намъ показалось вѣроятнымъ, этотъ пропускъ пополнить свѣдѣніями, сохраненными въ журналѣ Петра Великаго, въ другихъ подробностяхъ, впрочемъ, уступающаго журналу Сенявина.—Изъ тѣхъ же источниковъ, взяты и слѣдующія свѣдѣнія.

7 Объ этихъ купеческихъ судахъ противурѣчіе у Голикова, съ Журналомъ Петра Великаго: первый не справедливо говоритъ (VI

40), будто эти суда тогда пошли къ С. Петербургу. Трехъ-недѣльное пребываніе Англійской и Голландской эскадръ въ Ревелѣ, только тѣмъ и объясняется, что они дожидались своихъ судовъ изъ С. Петербурга. Финскій заливъ былъ уже безопасенъ отъ не-пріятеля.

8 Письма, I, 334-38, II, 365, 68, 73 и 79; Жизнеопис. Адмир. II, 85-90, III, 253-8 и рукописный журналъ Сенявина. «Оксфордъ», впоследствии былъ проданъ тамъ, за негодностію.

9 Журналъ Петра Великаго II, 10.

10 Жизнеопис. Адмир. I, 270 и Письма, II, 377, 81, 83, 89-91.

11 Письма, III, 4, 5, 7, 28, 38 и слѣд. IV, 22, 26, 29, 31—39, слѣд.

12 Тамъ-же, IV, 8-11, 21, 27, 35, 40 и 41.

13 Жизнеопис. Адмир. II, 9 и слѣд. III, 302-5; Письма, III, 30, 33, 36, 38, 44; IV, 42-45 и 50; Журналъ, II, 26.

14 Жизнеопис. Адм. I, 246. Суда Ревельской эскадры, въ ея началномъ видѣ, помѣчены звѣздочками. Антоній, Св. Николай и шнявы: Лизета, Принцесса, Діана, тоже пришли изъ Ревеля, послѣднія вмѣстѣ съ Шельтингомъ. Всѣ другія—Архангельскія, купленные и возвратившіяся съ Бредалемъ. Не находимъ только С. Павла, эскадры Бредала, въ прошломъ году повредившагося, и болѣе непоказываемаго въ спискахъ. Викторія, бывший корабль, вѣроятно обращенный въ грузовое судно. Мы еще исправили противъ оригинала имя командира корабля Девонширъ, которымъ, какъ намъ извѣстно изъ другихъ источниковъ, въ маѣ мѣсяцѣ, командовалъ Н. Сенявинъ, переставивъ на Штрафортъ—это уже не угадъ—Зотова.

15 Имена Русскихъ, Англійскихъ и Датскихъ военныхъ судовъ, безъ означенія ранговъ, въ Журналѣ, II, 31, и въ Письмахъ Петра В. къ Апраксинымъ, изд. 1811 г., II, табл. У Голикова, VI, 135, числа ошибочны.—Касательно Голландскаго флота, въ Журналѣ сказано, что было линейныхъ 25 кораблей. Тоже повторяетъ и Голиковъ. Но съ одной стороны, пропуски именъ ихъ, между тѣмъ, какъ всѣ другіе поименованы, и даже изображены, кружками, въ линіи; съ другой, умалчиваніе въ журналахъ про Голландскую эскадру, тогда какъ очень часто говорится про Англійскую и Датскую, склонили насъ на свидѣтельство Берха (Жизнеопис. адмир. I, 247), что Голландскихъ было только два корабля.—Изъ Русскихъ судовъ, въ этомъ походѣ были, по вышеприведенному списку, всѣ кромѣ слѣдующихъ: корабли—Порсмутъ, Штрафортъ и Антоній; мелкія суда—Петръ Юпитеръ, Викторія, Николай и Ласоссеръ.

16. Письма, III, 43.

17. Журналъ, II, 29.

18. Письма, IV, 103.

19. Письма, III, 82 и IV, 85.

20. Письма, III, 98, 99, 120, 122, 136; IV, 124, 130, 134—140.—
Списокъ судовъ по документу архива, письма къ гр. Апраксину.

21. Письма, III, 66 и 113; IV, 83, 89, 89—91, 91, 98, 108,
129—30. Жизнеоп. Адмир. I, Паддонъ и Сандерсъ, II, Гордонъ.

22. Журналъ, II, 64.

23. Рукопись, хранящаяся въ архивѣ Гидрогр. Департамента, на которую мы уже ссылались. Она заключаетъ въ себѣ журналы съ 1705 по 1718 годъ включительно, съ нѣкоторыми пропусками, писанные вообще кратко, частью на черво, перемѣшанные съ разными счетами и письмами. Настоящій журналъ, послѣдній въ ней, подѣленъ всѣхъ другихъ. Собственно шханечные журналы, въ нашемъ морскомъ архивѣ, сохранились только съ 1719 года, и то, за этотъ годъ лишь одного корабля, Гангутъ. За 1720 годъ имѣемъ журналы четырехъ кораблей; за 1721 уже почти всѣхъ.

24. Списокъ Берха (Жизнеоп. Адм. I, 145), разнится съ подобнымъ спискомъ Шишкова (Списокъ кораблей, 171), въ распредѣленіи судовъ и частью въ именахъ командировъ; но какъ первый представляетъ суда, которыя *будутъ* въ кампаніи, а второй говорить о тѣхъ которыя *были*, то мы предпочитаемъ послѣдній, впрочемъ пополняя его относительно именъ, мѣстами, по первому.—Общее число судовъ и количество орудій на нихъ, по Письмамъ, IV, 149. Небольшая разница въ числѣ орудій на корабляхъ, здѣсь и вообще во всѣхъ спискахъ того времени проявляющаяся, объясняется тѣмъ, что въ ту пору, ранги судовъ не были довольно опредѣлительны, и считались буквально по числу поставленныхъ орудій, въ чемъ бывали не рѣдкія измѣненія.

25. Журналъ Сениавина, которому здѣсь преимущественно слѣдуемъ, пополняемъ нѣкоторыми подробностями, заимствуемыми изъ печатнаго Журнала Петра Великаго.

26. Подробности о немъ въ Морс. Сб. 1849 г. Т. II. № 6, статья «Первый яхтъ-клубъ въ Россіи.»

27. Журналъ, II, 78—80, и Письма, IV, 184—6. Все это дополнено подлинными донесеніями Сениавина, хранящимися въ главномъ морскомъ архивѣ, въ дѣлахъ Гр. Апраксина.

28. Дѣянія VII, 264; Журналъ, II, 80 и 84; Медали.

29. Объ этомъ, только у Шишкова, Списокъ кораблей 190. Голиковъ, VII, 441, упоминаетъ, но съ меньшею подробностію. Корабль, въ послѣдствіи былъ исправленъ. Корабли Лѣсной и Нептунъ были спущены на воду въ половинѣ прошлаго лѣта, а Гангутъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ настоящаго.

30. Письма, IV, 206; Дѣнія, VII, 269.

31. Мнѣніе Петра Великаго. Письма, IV, 194. Мнѣнія другихъ, тамъ-же, 189—207.

32. Журналъ, и Письма, III, 208—11.

33. Письма, III, 220 и 223. Имена кораблей по документамъ архива: письма къ гр. Апраксину Сиверса.

34. Письма, III, 221 и 222.

35. Журналъ II, 117, 121 и 122; Письма, III, 218—20, 225—28, IV, 229—30, 232—36, 240—42.

36. Письма, III, 231, 243, 249—56; IV, 243, 45, 47, 252—4; Списокъ кораблей, 238; Журналъ, II, 125.

37. Голиковъ, VIII, 45, Письма, III, 247.

38. Журналъ, II, 133; Голиковъ, VIII, 58 и 75; Письма, III, 256—8.

39. Журналъ, II, 130—32; Голиковъ, VIII, 73—75.

40. Письма, III, 259.

41. Письма, III, 261—4; IV, 264—6, 268—72; Журналъ, II, 133, 136—42; Голиковъ, VIII, 88—90 и 435; Медали; Историческое извѣстіе о Грэнгамской битвѣ, *Берха*, въ Славянинѣ 1825 г. Кн. V. — Число орудій на взятыхъ судахъ, Берхъ опредѣляетъ нѣсколько иначе именно:

Венкоръ	48 пуш.
Сторфенксъ	30 —
Данскт-эрнъ	24 —
Киксенъ	22 —

но мы предпочитаемъ настоящее свидѣтельство, въ которомъ показаны даже калибры взятыхъ орудій.

42. Журналъ, II, 126, и Письма, IV, 249—51.

43. Голиковъ, VIII, 59; Письма, IV, 248.

44. Письма, III, 245, и IV, 248 и 278.

45. Журналъ, II, 135, и Голиковъ, VIII, 93.

46. Списокъ судовъ, и Письма, III, 223, 29 и 41.

47. Письма, III, 271—4, 276—82, 287—9.

48. Журналъ, II, 164—70; Голицовъ, VIII, 202.

49. Письма, III, 294.

50. По Берху, Жизнеоп. Адмир. I, 283 и 259, съ поправками по журналамъ.

КРЕЙСЕРСТВО У ЗАПАДНЫХЪ БЕРЕГОВЪ

АФРИКИ.

ГЛАВА III. *

Быльшій взглядъ на французскую, англійскую и американскую эскадры, крейсерующія у западныхъ береговъ Африки.—Гонки.—Дурныя качества нашей мѣдной обшивки.—Число кораблекрушеній французскаго и англійскаго флотовъ съ 1830.—Сравнительная таблица жалованья офицеровъ трехъ флотовъ.—Повышенія въ чины.—Морское кадетское училище въ Гринвичъ.

Франція, Англія и Соединенные Штаты—единственныя морскія державы, содержащія эскадры, или, вѣрнѣе, отряды крейсеровъ у западныхъ береговъ Африки, для присмотра за своими коммерческими судами. Кромѣ сего Англія исходатайствовала себѣ право наблюдать и за португальскими и бразильскими судами, съ цѣлію преслѣдованія неготорговцевъ, которые, за недостаткомъ испанскихъ, португальскихъ и бразильскихъ крей-

* Двѣ первыя главы этой статьи помѣщены въ предыдущемъ номерѣ Морск. Сборника.

соровъ, прикрывались, и до сихъ поръ еще прикрываются, флагами этихъ націй. Поэтому англійскій отрядъ постоянно состоитъ, по крайней мѣрѣ, изъ 20 крейсеровъ. Французскій отрядъ, достигавшій, при началѣ моего командованія имъ, до 14 судовъ, съ тѣхъ поръ уменьшенъ. Американскій же отрядъ, состоитъ только изъ 5 крейсеровъ, и изъ этого можно заключить, какъ трудно, если не невозможно, наблюдать имъ за своимъ коммерческимъ флагомъ, на протяженіи 800 миль берега, на которомъ производится торговля Неграми. Затрудненіе это тѣмъ болѣе ощутительно, что на всемъ огромномъ протяженіи берега, американскій отрядъ не имѣетъ центрального порта, въ которомъ могъ-бы устроить запасные магазины для провіанта и корабельныхъ матеріаловъ. Англичане, для этой цѣли, имѣютъ О-въ *Вознесенія*, лежащій въ виду Африканскаго берега; наши О-въ Габонъ (*Gabon*), положеніе котораго еще выгоднѣе острова *Вознесенія*, потому что крейсера наши весьма быстро могутъ достигать его съ станціи, когда провізія ихъ вышла. Кромѣ того, Габонскій рейдъ есть одинъ изъ обширнѣйшихъ и прекраснѣйшихъ, какими только владѣетъ Франція между тропиками.

Всѣ офицеры трехъ крейсерующихъ отрядовъ часто посѣщаютъ другъ-друга, и тѣмъ съ большимъ радушіемъ, что каждый отрядъ, наблюдая за своимъ коммерческимъ флагомъ, поддерживаетъ національныя отношенія ихъ въ самомъ удовлетворительномъ положеніи. Отряды состоятъ изъ легкихъ парусныхъ судовъ, корветовъ или бриговъ, и нѣсколькихъ пароходовъ, за исключеніемъ американскаго отряда, не имѣющаго ни одного парохода по недостатку складочнаго мѣста для угля. Англійскіе и французскіе пароходы, находящіеся у береговъ Африки, вообще плохіе ходоки. *Центавръ*, неудачный англійскій пароходъ фрегатъ въ 540 силъ, подъ брѣндъ-вымпеломъ англійскаго коммодора; пароходъ этотъ, равно какъ и *Циклонъ*, другой

англійскій крейсеръ, въ 320 силъ, вооружены только поворотными пушками огромнаго калибра, размѣщенными на верхней палубѣ. Правда, что орудія эти, поставленные на носу и кормѣ, по причинѣ значительной высоты станка и возможности поворачивать его на штырь, обстрѣливаютъ обширное пространство, но зато представляютъ всѣ, неразлучныя съ этимъ родомъ артиллеріи, неудобства, и именно, своею значительною тяжестью обременяютъ бакъ и ютъ, и тѣмъ вредятъ ходу судна, и даже могутъ увеличить переломъ его. Орудія эти, стоя на поворотныхъ станкахъ, по необходимости высокихъ, возвышаются и сами, что вообще затрудняетъ дѣйствіе ими. Не смотря, однакожъ, на всѣ эти неудобства, мы должны согласиться, что большой наліберъ пушекъ, дѣйствующихъ съ оконечностей судна и на большое разстояніе, болѣе прочихъ идетъ колеснымъ пароходамъ; напротивъ того, винтовые пароходы легко можно вооружить по всему борту огромными пушками; тогда линейный парусный корабль, какъ военная плавающая машина, превратится въ пароходъ-корабль съ рядами смертоносныхъ орудій, вѣщающихъ огнедышащій и kloкочущій кратеръ, и придающихъ судну жизнь и движеніе. Мы уже близки къ этой эпохѣ.

Пароходы французскаго отряда тоже не лучше англійскихъ, а орудія ихъ еще менѣе удобны, для дѣйствія по длинѣ судна. Пароходы эти называются: *Эспадонъ*, *Ахеронъ*, и *Кайманъ*; послѣдній лучше всѣхъ.

Итакъ одни только парусные крейсеры прибрежнаго африканскаго отряда представляютъ образцы для изученія; первое мѣсто между ними занимаютъ англійскіе бриги: *Флиннгъ-Фишъ* и *Бритомаръ*, весьма замѣчательные по отличному ходу; но *Дюпти-Туаръ*, нашъ бригъ-авизо, назначенный мною для гонки съ ними, напослѣдокъ обогналъ *Бритомара*. Впрочемъ, надо сознаться, что капитанъ Протѣ достигнулъ этого пріищества не однократною перегрузкою и частыми измѣненіями

дифферента, однимъ словомъ, отыскалъ лучший ходъ своего судна. *Рюзе*, другой нашъ бригъ-авизо, построенный по новому чертежу, прибывъ поздно къ отряду, не могъ принять участія въ гонкахъ; между тѣмъ я испытывалъ его въ дѣйстви. ретирадными и погонными орудіями, состоявшими изъ 4-хъ бомбовыхъ пушекъ 30 ф. калибра, которыя, по представленію и убѣдительному ходатайству моему введены были въ употребленіе, и составляютъ нынѣ штатное вооруженіе бриговъ-авизо. Постановка этихъ орудій весьма удобна и дѣйствовать ими можно безъ затрудненія подъ парусами, и почти по направленію килля, какъ изъ погонныхъ, такъ и ретирадныхъ портовъ. Весьма понятно, что, бросая ядра большого калибра, можно, ни на минуту не измѣняя курса, атаковать слабѣйшее судно, бѣгущее въ недалеомъ разстояніи, или защищаться противъ преслѣдующаго непріятеля съ сильнѣйшею артиллеріей. Не въ этомъ-ли заключается рѣшеніе задачи о вооруженіи крейсеровъ-авизо? *Аргусъ* и *Ажилъ*, прибывшіе изъ Тулона уже съ заслуженною извѣстностію отличныхъ ходоконъ, были побѣждены не только *Дюпти-Туаромъ*, но и *Пенелопон*, при всѣхъ невыгодахъ гонки тяжелаго фрегата съ бригомъ-авизо, въ короткій промежутокъ времени. Правда, эти два брига, въ отношеніи числа орудій, непохожи на *Дюпти-Туаръ*, ибо, вмѣсто четырехъ 30 ф. бомбовыхъ пушекъ, они имѣютъ на палубѣ большое число орудій малаго калибра, подобно тому какъ нынѣ въ Тулонѣ вооружаютъ новые корабли.

Ходъ *Пенелопы* превосходный. Обгоняемый бригомъ *Дюпти-Туаръ* въ самый тихій вѣтръ, фрегатъ опереживалъ его, какъ только вѣтръ свѣжѣлъ до того, что нужно было крѣпить бомбрасели. Я уже говорилъ, что *Дюпти-Туаръ* побѣдилъ лучшихъ англійскихъ ходоконъ. Какъ всѣ 46 пушечные фрегаты новѣйшаго чертежа, *Пенелоп*, дѣлавшая первую кампанію, имѣла превосходныя ватеръ-линіи прежнихъ фрегатонъ знаменитаго строителя, г-на

Сане. И такъ удивительно ли услышать, что она ходитъ 10 и даже $10\frac{1}{2}$ узловъ въ бейдевиндъ, подъ брамселями, при свѣжемъ вѣтрѣ, но безъ волненія; при попутномъ же вѣтрѣ, ходъ ея не такъ замѣчателенъ, хотя и достигаетъ $11\frac{1}{2}$ узловъ, съ двумя рифами у марселей и фокомъ, и съ закрѣпленными крйиселемъ и гротомъ.

Чтожь касается до американскаго отряда, то онъ, за исключеніемъ корвета *Портсмутъ*, почти весь состоитъ изъ старыхъ и мало замѣчательныхъ судовъ. Общій выводъ тотъ, что, разсматривая силы иностранныхъ военныхъ судовъ, находящихся на станціяхъ или приходящихъ къ западнымъ берегамъ Африки, я нахожу, что нашъ отрядъ вовсе не столь малозначущъ, какъ кажется. Нѣтъ сомнѣнія, что у насъ не всегда можно видѣть удачное расположеніе пушечныхъ портовъ въ отношеніи къ помѣщенію якорей и русленей; но расположеніе интрюма, крйитъ-и бродъ-камеръ, парусныхъ каютъ, погребовъ для провизіи, и наконецъ множество самыхъ существенныхъ усовершенствованій, введенныхъ первоначально на нашемъ флотѣ, какъ напримѣръ: наши палы у шпиля для цѣпей, наши Барботеневскіе шпили, наши винты вмѣсто талрефовъ, наши ударники и пр. дѣлаютъ честь офицерамъ-изобрѣтателямъ и офицерамъ-практикамъ, принявшимъ и одобряющимъ эти усовершенствованія. Остается желать одного, чтобы наши командиры болѣе изучали всѣ части своихъ судовъ, съ цѣлю ихъ измѣненія и усовершенствованія, будетъ-ли это покрой парусовъ, расположеніе балласта, оснастки и пр. и пр.—словомъ все, что можно измѣнять и пробовать для улучшенія, не нарушая штатныхъ положеній, и что между тѣмъ дастъ иногда драгоцѣнные выводы.

Такъ какъ мы здѣсь коснулись до вооруженія и постройки судна, то кстати указать теперь, мимоходомъ, на дурныя качества мѣдной обшивки нашихъ военныхъ судовъ, которая

чрезвычайно скоро покрывается морскою травою и даже ракушками. Напротивъ, кто изъ насъ не любовался прекрасною мѣдною обшивкою, всегда блестящею, какъ латы, на тѣхъ коммерческихъ иноземныхъ и даже французскихъ судахъ, которыя случалось встрѣчать намъ въ морѣ? Наша же обшивка имѣетъ дѣтского дурныя свойства, что военное судно, не желая терять въ ходу, необходимо должно чистить ее и даже *скоблить*, такъ часто, что иногда опасаясь за шляпки обшивныхъ гвоздей.

Но скажутъ: мѣдь эта, прежде употребленія въ дѣло, испытывается комиссіею, которая, химическимъ изслѣдованіемъ, удостоверяется, что составъ ея согласенъ съ условіями контракта заготовки: это доказываетъ только то, что химическій анализъ не удостоверяетъ вполне, имѣетъ ли испытуемая мѣдь тѣ качества, которыя необходимы въ мореплаваніи; это мнѣніе подтвердилъ одинъ извѣстный корабельный инженеръ, завѣдующій работами Лоріанскаго порта. И такъ, должно прибѣгнуть въ другому средству испытанія качества мѣди, назначенной для обшивки.

Въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ, ни одно судно изъ крейсерующихъ отрядовъ у западнаго берега Африки не подверглось никакому несчастію, хотя, какъ плаваніе, такъ и якорныя стоянки производились въ весьма близкомъ разстояніи отъ берега. Вы припомните конечно, что когда-то во Франціи вошло почти въ моду восклицать о безпрестанныхъ крушеніяхъ нашего флота. Но оппозиція, для которой эти крушенія были любимою темою, не хотѣла видѣть, что происходитъ у нашего соседа въ отношеніи несчастій этого рода, а между тѣмъ вотъ сравнительная вѣдомость крушеній, составленная мною даже изъ показаній самихъ англійскихъ офицеровъ, средній выводъ которой оставляетъ преимущество на сторонѣ Франціи. Судите сами.

Съ 1830 погибло среднимъ числомъ: въ Англіи одно судно

изъ 103, во Франціи одно изъ 111. Впрочемъ нѣтъ ничего труднѣе, какъ точное исчисленіе вѣроятности потери судовъ обо-ихъ флотовъ отъ непредвидѣнныхъ случаевъ; такъ, если съ 1830 по 1836, потери съ обѣихъ сторонъ были относительно почти равныя, то съ 1836, по 1840 ихъ было вдвое болѣе въ англійскомъ флотѣ; съ 1840 по 1846 отношеніе это измѣнялось; въ 1846 и 47 крушенія чаще повторялись на нашей сторонѣ; и такъ общій выводъ согласуется съ приведеннымъ выше. Но, по справедливости, заслуживаютъ ли мореплаватели того упрека публики, съ какою преслѣдуютъ ихъ за кораблекрушенія? И не должно ли опасаться, что этотъ упрекъ приведетъ ихъ на путь еще болѣе горестный, на путь боязливой осторожности?

Не всѣ знаютъ слѣдующее замѣчаніе Нельсона, заключающееся въ письмѣ его къ британскому адмиралтейству: «Кто боится подходить близко къ берегу, для того трудно отважное предпріятіе—особенно, на маломъ суднѣ; въ гибели судна можно утѣшиться но потеря храбраго офицера есть, по моему мнѣнію, потеря государственная, и, позвольте сказать вамъ милорды, еслибы меня порицали каждый разъ, когда я подвергалъ опасности мой корабль или эскадру, то я давно былъ-бы исключенъ изъ флота и не состоялъ бы въ палатѣ перовъ.»

Таковыми то внушеніями пріобрѣтаются предпріимчивые офицеры и образовывается ихъ взглядъ на свою обязанность. Я же своимъ слабымъ голосомъ хочу только заглушить тѣ порицанія, которыми преслѣдуютъ офицеровъ не столько виновныхъ, сколько смѣлыхъ или несчастныхъ.

Въ самомъ дѣлѣ, кто укажетъ мнѣ на капитана, который могъ бы уничтожить вліяніе случаевъ, измѣняющихъ выводы самаго вѣрнаго расчета? Что до меня касается, то я сознаюсь откровенно, что три или четыре раза былъ обязанъ, единственно только моей счастливой звѣздѣ, спасеніемъ пяти бриговъ, корветовъ или фрегатовъ, какъ паровыхъ, такъ и парус-

ныхъ, находившихся послѣдовательно подъ моею командою въ продолженіе 13 лѣтъ.

Наши сношенія съ иностранными морскими силами доставили мнѣ еще одинъ предметъ наблюденія, касающійся собственно до моряковъ. Я считаю обязанностію передать здѣсь тѣ изъ моихъ свѣдѣній, которыя наименѣе извѣстны во Франціи.

Никто изъ насъ не знаетъ точно огромнаго числа офицеровъ англійскаго флота; скажу только, что въ англійскихъ морскихъ кадрахъ находится столько генералитета, сколько у насъ штабъ-офицеровъ; столько корабельныхъ капитановъ, сколько у насъ лейтенантовъ и т. д. Чтожъ касается до гражданскихъ чиновниковъ морскаго вѣдомства, стоящихъ нашему правительству весьма дорого, то въ Англіи число ихъ очень не значительно. Эти господа, пользуясь неурядицей, господствующей въ нашемъ законодательствѣ, только размножаются и поддерживаютъ тотъ духъ недоверія, на которомъ основаны всѣ наши морскія постановленія относительно правилъ отчетности.

Въ Англіи же всего чаще употребляютъ противоположную систему: офицеры всего морскаго вѣдомства пользуются безпредѣльнымъ довѣріемъ, подъ страхомъ строжайшаго наказанія, кто употребить во зло эту довѣренность. Желаете ли знать, на примѣръ, какое средство употребляется для удовлетворенія офицеровъ жалованьемъ самымъ исправнѣйшимъ образомъ и безъ всякой формальности? Не забудьте при этомъ, что множество англійскихъ офицеровъ пользуются правомъ жить, гдѣ имъ угодно, во всей Великобританіи и ея колоніяхъ. Вотъ это средство: ежегодно въ морскихъ спискахъ публикуется штатъ жалованья для каждаго чина; по этому каждый офицеръ легко можетъ разчислить сколько ему причитается содержанія, которое онъ немедленно и получаетъ, хотя бы находился въ самомъ отдаленномъ мѣстѣ внутри государства. Слѣдующая записка, за подписью офицера, засвидѣтельствованною мѣстнымъ

начальствомъ, есть единственный актъ, по которому получается жалованье: «Я нижеподписавшійся законно и чистосердечно свидетельствую, что имѣю право на такую то сумму жалованья, по чину такому то, и что съ такого то, по такой то день не занималъ никакой гражданской или военной должности за денежное возмездіе, и не служилъ никакому правительству, кромѣ Великобританскаго.» Вотъ, какъ мнѣ кажется, самый простѣйшій способъ дѣлопроизводства по этой части.

Коснувшись *жалованья*, привожу слѣдующую сравнительную таблицу денежнаго содержанія офицеровъ во французскомъ, англійскомъ и американскомъ флотахъ. Таблица эта (приложенная въ концѣ статьи) болѣе всякихъ фразъ говорить о недостаточномъ содержаніи офицеровъ французскаго флота, сравнительно съ морскими офицерами Англии и въ особенности Соединенныхъ-Штатовъ. Но офицеры наши никогда на это не жаловались, напротивъ, они умѣютъ съ достоинствомъ скрыть свое горькіе нищеты, въ нѣдрахъ многочисленнаго семейства, которымъ обременена большая часть изъ нихъ. Не мѣшало бы впрочемъ объ этомъ знать въ центрѣ Франціи, въ Парижѣ, которому чужды потребности, лишенія и образъ жизни морскаго сословія.

Обративъ вниманіе на сравнительное денежное содержаніе офицеровъ нашего флота, рассмотримъ теперь тѣ ограниченныя выгоды отъ повышенія, которыя ожидаютъ большую часть изъ нихъ. Выгоды эти будутъ еще ничтожныѣ потому, что національное собраніе, по предложенію людей совершенно незнакомыхъ съ трудной и опасной обязанностію моряка, приступило къ рѣшенію вопроса объ уменьшеніи морскихъ кадровъ. Нановымъ при этомъ, что увольненіе въ отставку изъ флота, точно также какъ и въ арміи, дѣлается только тогда, когда офицеръ достигнетъ опредѣленнаго законами числа лѣтъ; слѣдовательно возрастъ каждаго офицера будетъ извѣстенъ, и потому легко опредѣлить среднее число ваканцій, ежегодно открывающихся.

вающихся на каждый чинъ. Сдѣлавъ разчисленіе, оказывается, что съ 1850 по 1860, среднимъ числомъ, откроется $21\frac{1}{2}$ ваканція на каждый чинъ ежегодно; почти столько же приключилось и въ предшествовавшіе годы, ибо подобное же разчисленіе удостовѣряетъ насъ, что съ 1845 по 1849 производилось среднимъ числомъ по 20 человекъ ежегодно.

Принявъ это въ расчетъ, увидимъ, что, напр: съ 15 апрѣля 1845 послѣдній лейтенантъ, въ теченіе четырехъ лѣтъ, т. е. до 15 апрѣля 1849 года, повысился на 224 человека, ибо въ теченіе сего времени 79 чел. произведены въ слѣдующій чинъ по очереди, а 40 по причинѣ увеличенія кадровъ; остальные 105 умерли или вышли въ отставку, что раздѣливъ на четыре получимъ 26 ваканцій на каждый изъ годовъ. Но мы уже видѣли, что ежегодно въ слѣдствіе очереднаго производства, открывается $21\frac{1}{2}$ ваканція на чинъ; слѣдовательно, чтобы видѣть на сколько человекъ повысился такой то лейтенантъ *безъ увеличенія кадры*, умножимъ на 10 лѣтъ $21\frac{1}{2}$ очередную ваканцію и 26 ваканцій, произшедшихъ отъ смертности и отставки, получимъ $215 + 260$ т. е. 475 ваканцій; но этого мало, чтобы стать первымъ въ спискѣ, должно прослужить еще 5 лѣтъ лейтенантомъ; и такимъ образомъ черезъ 15 лѣтъ, онъ пройдетъ 712 ваканцій. А такъ какъ всѣхъ лейтенантовъ 650, то онъ будетъ произведенъ въ капитаны фрегата со старшинствомъ, если только младшіе его офицеры будутъ произведены за отличіе не болѣе, какъ въ числѣ 60 человекъ.

Но скажутъ: увѣренность быть штабъ-офицеромъ черезъ 15 лѣтъ лейтенантства можетъ успокоить честолюбіе, потому что въ отдѣльныхъ корпусахъ, напр: въ корпусѣ инженеровъ, почти столько же лѣтъ служатъ въ чинѣ капитана. Но мы забыли, что инженерный капитанъ почти въ началѣ своей службы получаетъ этотъ чинъ, тогда какъ морской офицеръ служить мичманомъ около десяти лѣтъ.

Итакъ, изъ этого видно, что большая часть морскихъ офицеровъ можетъ надѣяться достигнуть, по линіи, штабъ-офицерскаго чина не ранѣе, какъ прослуживъ 15 лѣтъ лейтенантомъ и 10 мичманомъ; прибавивъ къ этому, по крайней мѣрѣ, 5 лѣтъ кадетства или гардемаринства, получимъ 30 лѣтъ *дѣйствительной службы* т. е. болѣе числа лѣтъ, назначенныхъ закономъ. Вотъ, блистательная награда за самую тяжелую службу, какая только есть въ отечествѣ! И, странное дѣло—морскіе офицеры обижены не только въ сравненіи съ другими отдѣльными корпусами, но даже и противъ остальныхъ второстепенныхъ чиновъ морскаго вѣдомства! Выходитъ, что спутники планетъ имѣютъ большее значеніе, чѣмъ самыя планеты.

И если теперь подобная перспектива будущности не привлекательна, то что будетъ тогда, когда уменьшать кадры? Можно предсказать впередъ, что подобное уменьшеніе повергнетъ большую часть молодыхъ офицеровъ, будущую опору флота, въ сильное уныніе.

Въ заключеніе этой главы сообщу нѣсколько собранныхъ мною свѣдѣній о морскомъ англійскомъ училищѣ. Свѣдѣнія эти мнѣ кажется, весьма современны и полезны по возникшему у насъ вопросу о преобразованіи морскаго училища на кораблѣ *Ворда* (Borda).

Англійское морское училище помѣщается въ Гринвичѣ; въ него поступаютъ кандидаты двухъ родовъ.

1) Сто кандидатовъ изъ дѣтей линейныхъ флотскихъ офицеровъ и офицеровъ морскихъ полковъ (*troupes de la marine*).

2) Триста кандидатовъ изъ дѣтей морскихъ офицеровъ всѣхъ ранговъ, матросовъ и морскихъ солдатъ, а равно изъ дѣтей чиновниковъ и матросовъ коммерческаго флота.

Эти 400 воспитанниковъ или кадетъ содержатся безъ всякаго различія въ пищѣ, одеждѣ, образованіи, дисциплинѣ и будущемъ назначеніи. Кандидатъ долженъ имѣть, при вступленіи

въ училище, отъ 10 до 11 лѣтъ, и не имѣть никакихъ физическихъ или умственныхъ недостатковъ.

Вступая въ училище, онъ долженъ умѣть правильно читать, хорошо писать и знать первыя три правила арифметики.

Предметы образованія въ училищѣ состоятъ изъ математики, навигаціи, съ необходимыми познаніемъ закона Божія. Кроме того, воспитанниковъ обучаютъ черченію плановъ и картъ по правиламъ геометріи. При вступленіи воспитанника, должно быть внесено 312 р. 50 к. сер., родителями его, или двумя извѣстными гражданами, въ знакъ ручательства, что воспитанникъ не оставитъ училища, и также въ уплату за испорченныя и потерянные книги, вещи и платье.

Итакъ вы видите, что въ Англіи морское образованіе воспитанниковъ начинается съ дѣтскаго возраста, именно съ 10 или 11 лѣтъ. На 13 или 14 году воспитанники начинаютъ ходить въ кампанію, и такимъ образомъ съизмала привыкаютъ смотрѣть на корабль, какъ на обыкновенное свое жилище. Всѣ корабли и фрегаты британскаго флота составляютъ школу для кадетъ, ибо ихъ тамъ обучаютъ и упражняютъ въ практическихъ занятіяхъ въ теченіе похода, и потомъ лучшихъ производятъ въ мичмана. Впрочемъ, нѣтъ никакого сравненія между программой наукъ этого училища и нашей школы на кораблѣ *Борда*. Наши воспитанники гораздо ученѣе, или должны быть ученѣе.

Въ Гринвичѣ есть еще второкласное морское училище, назначенное преимущественно для воспитанія дѣтей унтеръ-офицеровъ и матросовъ. Оно имѣетъ нѣкоторые сходство съ нашею школою юнговъ.

денежнаго содержанія

ЧИНЫ.

Генераль-Адмираль . . .

Адмираль

Вице-Адмираль

Контръ-Адмираль . . .

Коммодоръ 1 го класса

Коммодоръ 2 класса . .

Капитанъ корабля, ко
дующій кораблемъ . . .Капитанъ корабля, ко
дующій кораблемъ при
тъ (*Vaisseau garde-c*Капитанъ корабля, ко
дующій адмиральскимъ
раблемъКапитанъ корабля, ко
дующій какимъ либо
гнмъ судномъКапитанъ фрегата, ко
диръКапитанъ фрегата, не ко
диръЛейтенантъ корабля, ко
диръСтаршій лейтенантъ
наго судна

Лейтенантъ корабля .

Мичманъ

Старшій гардемаринъ

Младшій гардемаринъ

* Сюда должно приба

** — — — — —

ГЛАВА IV.

Возвращеніе во Францію.—Изслѣдованіе относительно провизіи, одежды и раздѣленія вольныхъ матросовъ на окружи.—Допросъ 220 человекъ объ этомъ предметѣ.—Ихъ отвѣты.—Инспекторскій смотръ въ Лоріанъ.—Доказательство превосходнаго здоровья экипажа.—Значительность потери въ людяхъ во время кампаніи.—Разруженіе.—Будущая ревизія постановленій объ отчетности, обнаруженныхъ 1846.—Окончательныя размышленія.

19 мая 1850, сообщивъ моему преемнику самыя подробныя свѣдѣнія о судахъ, поступившихъ подъ его начальство, я, на фрегатѣ *Пенелопы*, направилъ путь къ берегамъ Франціи, и черезъ 21 день бросилъ якорь на Лоріанскомъ рейдѣ; со времени выхода изъ этого порта, фрегатъ, въ 20 мѣсячную кампанію, сдѣлалъ 6,790 морс. миль, я между тѣмъ возвратился въ весьма добромъ состояніи.

Несмотря на столь быстрый переходъ, я успѣлъ во время его, окончить весьма важное изслѣдованіе, начатое мною въ кампаніи, и имѣвшее цѣлю сдѣлать самихъ матросовъ участниками въ рѣшеніи вопросовъ, касающихся до ихъ пищи, обмундировки, и до тѣхъ постановленій, по которымъ производится внесеніе въ списокъ (*inscription*), и раздѣленіе этихъ записныхъ или вольныхъ матросовъ на морскіе кварталы (*quartiers maritimes*).^{*} — Учрежденная мною на сей предметъ

^{*} Со временъ царствованія Людовика XIV, Морская Франція раздѣляется на округа и подъ-округа (*arrondissements et Sous-arrondissements*). Каждый округъ и подъ-округъ подраздѣляется на

коммиссія, находилась подъ моимъ личнымъ предѣдательствомъ и состояла изъ фрегатскихъ офицеровъ; а экипажъ былъ приглашенъ отвѣчать, безъ малѣйшей боязни и откровенно, на вопросы, предложенные мною въ слѣдующемъ порядкѣ.

1) Довольны ли вы морскою порціей?

2) Довольны ли вы нынѣшнею обмундировкой?

3) Принадлежите ли вы къ вольнымъ матросамъ или конскриптованнымъ? Этотъ и всѣ послѣдующіе вопросы до 9-го, касаются только до вольныхъ матросовъ.

квартилы (quartiers) и подквартилы (Sous-quartiers), которые въ свою очередь также раздробляются на Синдикаты. Каждый округъ состоитъ подъ начальствомъ морскаго префекта; каждый под-округъ управляется старшимъ офицеромъ, подъ начальствомъ префекта, а кварталы и Синдикаты—управляются комиссарами и Синдиками. Морскихъ округовъ, въ настоящее время пять, под-округовъ восемь; а кварталовъ 53.

Всѣ моряки, по достиженіи 18-ти лѣтняго, возраста, обязаны записываться въ управленіи (bureau des classes) своего квартала, и послѣ того они подлежатъ набору до 50-ти лѣтняго возраста. Въ этомъ званіи они пользуются особенными правами и выгодами. Моряки, записавшіеся въ кварталы, подраздѣляются на четыре класса: 1) холостыхъ, 2) бездѣтныхъ вдовцевъ, 3) женатыхъ, не имѣющихъ дѣтей, и 4) женатыхъ, имѣющихъ дѣтей. Второй классъ призывается на службу по очередному списку тогда, когда уже не остается на лицо ни одного матроза изъ перваго класса; то же правило соблюдается относительно 3-го и 4-го классовъ. Эти классифицированные или записные моряки (marins classés ou inscrits), составляющіе такъ сказать вольныхъ матросовъ называются *моряками морской записи* (marins de l'inscription maritime).

Недостатокъ записныхъ моряковъ для военнаго флота побудилъ правительство, во времена бывшей Имперіи, прибѣгнуть къ конскрипціи. Конскриптованные матросы составили линейные экипажи существующіе и до нынѣ. Конскрипція доставляетъ въ на-

4) Не предпочитаете-ли вы службу на коммерческих или рыболовных судахъ, службѣ на военномъ флотѣ?

5) Почему?

6) Не имѣете ли вы, или не имѣлъ-ли кто либо причины жаловаться на комиссаровъ или синдиговъ квартала, къ которому вы принадлежите, относительно порядка рекрутскаго набора, денежныхъ выдачъ семействамъ, или относительно управления рыбными промыслами въ определенной для васъ мѣстности?

7) Не находители вы управленія кварталами слишкомъ строгимъ?

8) Довольны-ли вы тою пенсіею, которую въ послѣдствіи получите, и тѣмъ пособіемъ, которое назначено вашимъ семействомъ послѣ васъ?

9) (Относится до конскриптованныхъ, какъ и 10). Какого рода изберете вы занятіе, когда выслужите законное число лѣтъ? Поступите ли снова на военные суда или на коммерческія?

10) По истеченіи вашей службы, не будете ли вы сожалѣть, что служили матросами, а не солдатами, и на военныхъ судахъ, а не въ полку?

Протоколъ, въ который внесены показанія каждого матроса состоитъ, по крайней-мѣрѣ изъ 90 страницъ, и, слѣдовательно, не можетъ войти въ этотъ краткій отчетъ. Но я постараюсь, въ самомъ сжатомъ очеркѣ, передать эти отвѣты, отобранные отъ 220 человекъ унтеръ-офицеровъ и матросовъ, допрошенныхъ въ

стоящее время на военный флотъ четвертую часть всѣхъ матросовъ.

Срокъ службы конскриптованнымъ и записнымъ матросамъ полагается въ линейныхъ экипажахъ семи-лѣтній. Моряки этого рода называются *вербованными* или *конскриптованными* (*marins de recrutement*). (Code maritime, par A. Beausant, 1840).

Прим. ред.

залѣ комиссіи, въ продолженіе десяти застѣданій ея. Для объясненія наличности 220 человѣкъ, я долженъ сказать, что офицеры, гардемарины, деньщики, нестроевые и юнги не входили въ число допрашиваемыхъ.

1-й Вопросъ. Довольны-ли вы морскою порціей?

Коммиссаріатъ морскаго министерства, я думаю, будетъ очень доволенъ отвѣтомъ на этотъ вопросъ; особенно потому, что этотъ единодушный и положительный отвѣтъ передаетъ ему тотъ отрядный командиръ, который часто былъ весьма взыскателенъ, въ своихъ требованіяхъ, по предмету снабженія эскадры его провизіей. Изъ 220 человѣкъ унт. оф. и матросовъ, ни одинъ не подалъ голоса противъ доброты морской провизіи. Впрочемъ, корабельные содержатели почитали при семъ случаѣ обязанностію замѣтить, что 20 фр. (5 р. с.) порціонныхъ (*Suplement mensuel*), получаемыхъ въ мѣсяцъ, недостаточны для покрытія издержекъ на столъ; и если суммы этой довольно въ Европѣ, то недостаточно въ отдаленныхъ странахъ, такъ что они вынуждены прибавлять еще 10 фр. (2 р. 50 к. с.) изъ ежемѣсячнаго жалованья и безъ того уже незначительнаго, послѣ удѣленія нѣкоторой части его для содержанія своихъ семействъ.

2-й Вопросъ. Довольны-ли вы нынѣшнюю обмундировкой?

192 унтеръ офицера и матроса отвѣчали утвердительно; 28 другихъ присовокупили, что, находя нынѣшнюю обмундировку исполнѣ хорошею и дешевою, позволяютъ себѣ сдѣлать нѣкоторыя замѣчанія (которыя я и привожу здѣсь), а именно: 6 человѣкъ не были довольны башмаками, которыя они называли «*кожаными губками*»; 5 другихъ находили, что шерстяныя рубахи очень рѣдки (неплотны); трое говорили, что эти же самыя рубахи весьма коротки; наконецъ, 14 остальныхъ жаловались, что платье ихъ худо сшито и худо пригнано, и сожалѣли объ уничтоженіи заднихъ швовъ на рукавахъ; ибо

нынешній ихъ фасонъ стѣсняетъ свободу рукъ и движенія вообще. Я нахожу эти замѣчанія весьма основательными, за исключеніемъ мнѣнія о короткости шерстяныхъ рубашъ.

3-й Вопросъ. Принадлежите ли вы къ вольнымъ матросамъ или къ конскриптованнымъ?

Изъ полученныхъ мною отвѣтовъ оказалось, что изъ 220 человѣкъ вопрошаемыхъ, 166 принадлежали къ различнымъ кварталамъ нашей морской записи, и, слѣдовательно къ такъ-называемымъ «*матросамъ по рожденію и по ремеслу*»; 54 конскриптованныхъ, т. е. поступившихъ въ службу по жребію, чему подвергаются всѣ Французы безъ изъятія. Въ этомъ числѣ 16 матросовъ, которые, выслуживъ положенные 7 лѣтъ, поступили на вторую службу.

Дѣлая это перечисленіе, я съ удовольствіемъ замѣтилъ, что вопросы мои будутъ относиться къ матросамъ, родившимся въ различныхъ мѣстахъ Франціи, хотя большая часть экипажа состояла изъ Бретонцевъ; а именно изъ 220 человѣкъ вопрошаемыхъ, 152 объявили себя уроженцами Бретани, 32—Нормандіи, 23 внутреннихъ провинцій и 13 южныхъ береговъ Франціи.

4-й Вопросъ. Не предпочитаете-ли вы службу на коммерческихъ и рыболовныхъ судахъ, службѣ въ военномъ флотѣ и 5-й Вопросъ. Почему?

Эти вопросы разумѣется касались только 166 человѣкъ, матросовъ по рожденію и по ремеслу. Изъ нихъ 84 записались на службу въ военныхъ портахъ, и 71 человѣкъ объявили, что желаютъ служить на военныхъ судахъ всю свою жизнь; остальные 10 отвѣчали, что, получивъ отставку, они желали бы плавать на коммерческихъ или рыбопромышленныхъ судахъ. Другіе 85 человѣкъ причислялись къ кварталамъ коммерческихъ портовъ; изъ нихъ 72 объявили желаніе возвратиться на коммерческія суда послѣ отставки, а 13 служить въ военномъ фло-

тѣ. Тѣ, которые предпочитали коммерческія суда, въ оправданіе свое приводили, что служба у купцовъ свободнѣе и прибыльнѣе, и что при этомъ еще они могутъ чаще бывать на родинѣ и видѣться съ родными. Тѣ же, которые предпочитали званіе военнаго матроса, причиной тому приводили также родственныя связи, ибо большая часть изъ нихъ родились въ военныхъ портахъ, а что еще болѣе удерживаетъ ихъ въ государственной службѣ—это привычка къ военному образу жизни, которую они ведутъ съ-измала, удобства которыми они пользуются на судахъ и надежда на значительный пансіонъ, обеспечивающій ихъ преклонныя годы, если прослужатъ государству 25 лѣтъ сроку.

Я сказалъ, что изъ 85 матросовъ, записанныхъ въ коммерческіе порты, 13 объявили желаніе продолжать службу на военныхъ судахъ и не возвращаться на купеческія. На изъясненное мною по сему случаю удивленіе, они отвѣчали, что надежда на сказанный пансіонъ и удобства жизни на военныхъ корабляхъ, для нихъ важнѣе той свободы, которою они могутъ пользоваться на купеческихъ судахъ.

6-й Вопросъ. Не имѣете-ли вы, или не имѣть-ли кто-либо причины жаловаться на комиссаровъ или синдиковъ квартала, къ которому вы принадлежите, относительно порядка рекрутскаго набора, денежныхъ выдачъ семействамъ, или относительно управленія рыбными промыслами въ опредѣленной для васъ мѣстности?

За исключеніемъ шести унтеръ-офицеровъ и матросовъ, всѣ прочіе вольные матросы отвѣчали, что они не имѣютъ никакой претензіи подобнаго рода. Показаніе ихъ выражено слѣдующими словами: «Достигнувъ 20 лѣтняго возраста, мы были записаны въ военные матросы въ первый разъ; впрочемъ, многіе изъ насъ сами предупредили этотъ наборъ и поступили на службу едва достигнувъ означенныхъ лѣтъ, побуждаясь къ тому роди-

телями, которые смотрѣли на дисциплину военнаго судна, какъ на лучшее средство сдѣлать изъ насъ *людей* проворныхъ и порядочныхъ. Послѣ двухъ или трехъ лѣтней службы, мы были уволены, и плавали на судахъ по нашему произволу, года три или четыре; потомъ насъ вторично потребовали на военные суда, гдѣ, прослуживъ сразу отъ 4 до 5 лѣтъ, мы могли снова наниматься на куческія или рыбопромышленныя суда и уже на всю остальную жизнь свободны отъ службы. *Старики*, провожая насъ на службу, говорили о ней много худаго, чего намъ не привелось видѣть; но и то—сказать: тогда было время, а теперь другое!»

Что касается до показаній шести человекъ, обнаружившихъ нѣкоторыя злоупотребленія, то я привожу ихъ единственно только для полноты собранныхъ мною свѣдѣній.

Одинъ урядникъ объявилъ, что знаетъ трехъ человекъ изъ своего квартала, которые не были, подобно другимъ, записаны въ военные матросы, а по какой причинѣ—неизвѣстно.

Одинъ квартирмейстеръ и одинъ матросъ показали то же; матросъ объявилъ, что кромѣ того, подобный же случай былъ и въ его кварталѣ, но что съ назначеніемъ новаго синдика (старшины) такіе пропуски прекратились.

Еще урядникъ объявилъ, что въ его кварталѣ люди отпускались въ поденщики на рыболовные суда, и эти поденщики, даже послѣ трехъ и четырехъ лововъ, не были внесены въ списокъ и поэтому не сданы въ военные матросы.

Наконецъ, еще урядникъ объявилъ, что знаетъ нѣкоторыхъ рыбопромышленниковъ, которые *никогда* не были набираемы въ военную службу.

Я только передаю показанія въ томъ видѣ, въ какомъ онѣ были отобраны; нисколько не ручаясь за ихъ достовѣрность. Однакожъ не худо бы было сообщить кварталамъ, что даже на судахъ извѣстно кое-что изъ происходящаго тамъ, хотя показанія прочихъ 160 человекъ и доказываютъ, недовѣрчивымъ, совершенно правильный ходъ тамошняго дѣлопроизводства.

7-й Вопросъ. *Не находите-ли вы управленія квартирами слишкомъ строгимъ?*

8 Вопросъ. *Довольны-ли вы тѣмъ пансіономъ, который въ послѣдствіи получите, и тѣмъ пособіемъ, которое назначено вашимъ семействамъ послѣ васъ?*

Пять матросовъ жаловались на строгость закона о разрядахъ; четыре отвѣчали, что претензіи ихъ были удовлетворены нѣкоторыми выгодами; всѣ прочіе 157 унт. оф. и матросовъ отвѣчали, что не только не находятъ закона этого строгимъ, но что увѣренность въ кускѣ хлѣба подѣ старость, избавляющѣмъ отъ необходимости просить подавнія, вознаграждаетъ ихъ за всѣ лишенія, и заставляетъ предпочитать настоящій законъ всѣмъ прочимъ; что постановленіе о разрядахъ и большой пансіонъ (*la grande tontine*), служащій ему основаніемъ, предупреждаетъ врожденную въ матросѣ безпечность, по которой онъ не можетъ знать навѣрное соберетъ ли что-либо для будущаго, если бы правительство не взяло эту заботу на себя. Короче, отмѣненіе закона объ инвалидныхъ кассахъ въ высшей степени не понравилось-бы морскому сословію. Замѣтьте это, господа преобразователи, налагающіе руку на великое зданіе Кольберта!

Квартирмейстеры жаловались на ту печальную участь, которая ожидаетъ ихъ послѣ разрушенія военныхъ судовъ, когда они еще не выслужили пансіона при отставкѣ, но слишкомъ стары и утомлены для того, чтобы идти на купеческія суда, а тѣмъ болѣе приниматься за соху. Справедливость подобной жалобы признаетъ каждый морской офицеръ, и нѣтъ сомнѣнія, что ревизіонная коммиссія разсмотритъ ее внимательно.

9-й Вопросъ. *Какого рода изберете вы занятіе, когда выслужите законное число лѣтъ: поступите ли снова на военныя суда, или на купеческія?*

10-й Вопросъ. *По истеченіи срока вашей службы,*

не будете-ли вы сожалѣть что служили, матросами, а не солдатами, и на военныхъ судахъ, а не въ полку?

Эти два вопроса относятся до конскриптованныхъ матросовъ. Ихъ было, какъ я сказалъ уже, 54 человѣка; изъ нихъ 8 объявили, что они, по выслугѣ лѣтъ, оставлять морскую службу, а 19 отвѣчали, что еще не сдѣлали выбора, хотя и чувствуютъ большую склонность къ продолженію морской жизни; остальные 27 желали на всегда остаться въ военномъ флотѣ, исключая одного, который объявилъ желаніе сдѣлаться рыболовомъ послѣ отставки.

На десятый же вопросъ, предложенный наудачу нѣкоторымъ матросамъ, во время самыхъ трудныхъ работъ, посреди лишеній и опасности,—всѣ въ одинъ голосъ, и даже съ одушевленіемъ, отвѣчали, что не только не имѣютъ причинъ завидовать солдатамъ, но что, напротивъ, они считаютъ за счастье это назначеніе; такъ отзывались даже и тѣ 8 человѣкъ, которые имѣли намѣреніе, по выходѣ въ отставку, заняться хлѣбопашествомъ. Этотъ единодушный отзывъ, лучше всего доказываетъ склонность нашихъ рекрутъ, изъ внутреннихъ провинцій, если не къ замысловатымъ работамъ оснастки, то, по крайней мѣрѣ, къ корабельной жизни, въ томъ видѣ, какъ ее допускаютъ военно-морскія постановленія и обычаи. Можетъ быть придетъ время, когда Франція прибѣгнетъ къ этимъ людямъ для укомплектованія своего флота, и тогда пріятно будетъ убѣдиться въ ихъ готовности явиться на призывъ отечества, не только по необходимости, но даже съ нѣкоторымъ пристрастіемъ къ морской службѣ.

Въ такихъ-то занятіяхъ прошла большая часть времени при обратномъ переходѣ, и я думаю, что время это употреблено было наилучшимъ образомъ.

Спустя нѣсколько дней по прибытіи *Пенелопы* на Лоріанскій рейдъ, главный командиръ, въ сопровожденіи частныхъ портовыхъ начальниковъ, посѣтилъ фрегатъ и произвелъ ин-

спекторскій смотръ, какъ людямъ, такъ и всѣмъ фрегатскимъ принадлежностямъ.

Я съ своей стороны былъ очень радъ этому смотру, потому болѣе, что при этомъ обнаружилось прекрасное физическое состояніе экипажа, на зло тѣмъ слухамъ, которые распространялись во время нашего отсутствія и возмущали спокойствіе нашихъ семействъ. Морское и медицинское начальство порта вполне удостовѣрилось въ несправедливости этихъ слуховъ, при видѣ такихъ здоровыхъ, хотя и загорѣлыхъ подъ солнцемъ Африки, молодцовъ матросовъ, какъ—будто бы они сей часъ только пришли изъ Средиземнаго моря, гдѣ плаваніе бываетъ непродолжительно, а якорная стоянка сущее раздолье. Впрочемъ, не одна *Пенелопы* можетъ гордиться здоровьемъ своего экипажа; тоже можно видѣть на судахъ: *Дюпти-Туаръ*, *Прюдантъ*, и *Решершъ*, возвратившихся на Брестскій рейдъ. Короче сказать, независимо отъ этого очевиднаго свидѣтельства, медицинскому начальству были представлены официальные документы, доказывающіе, что ужасное крейсерство у береговъ Африки, такъ пугающее наши семейства, вовсе не ужасно, ибо между всѣми экипажами отряда, смертность составляла среднимъ числомъ только $\frac{1}{10}$ процента.

Прибавлю къ этому, что различныя экзерциціи, которыми занималась команда *Пенелопы*, въ теченіе 6-ти часовъ, въ присутствіи главнаго командира, заслужили въ такой степени его одобреніе, что онъ исходатайствовалъ у министра новыя награды раненымъ. Я упоминаю объ этомъ только для доказательства, что крейсерство на отдаленныхъ станціяхъ, есть лучшая школа для обученія экипажей морскому дѣлу и сраженію—двойной главнѣйшей цѣли военнаго флота. Впрочемъ, достойный товарищъ мой, капитанъ корабля г. Шарль Пено (*Charles Renaud*) достаточно доказалъ это, обучивъ блестящимъ образомъ экипажъ фрегата *Шартъ* во время плаванія въ южныхъ моряхъ.

Дойдя до ввода фрегата въ гавань, разруженіи и сдачи его, на основаніи правилъ отчетности, установленныхъ циркуляромъ 15 генваря 1846, мнѣ остается только откровенно выразить свое мнѣніе объ этихъ правилахъ. Конечно, мнѣніе мое не принесетъ уже никакой пользы, ибо я увѣренъ, что въ скоромъ времени сказанныя правила будутъ пересмотрѣны съ цѣлію *упростить* формы отчетности, сколько возможно, и сдѣлать ихъ общими для всѣхъ портовъ. Подобный трудъ не легокъ, и если онъ принесетъ честь тому, кто его исполнитъ, то и мнѣ дастъ новый случай повторить сказанное мною выше, а именно: чрезвычайная сложность отчетности нашего флота есть слѣдствіе обязанностей, придуманныхъ самими же представителями Палатами и возложенныхъ ими на морское вѣдомство.

Здѣсь кончается мой отчетъ, безъ сомнѣнія весьма длинный, несмотря на стараніе соединить сколько можно тѣснѣе дѣла и событія относящіеся къ лицамъ, нашъ флотъ составляющимъ и къ его матеріальному устройству. Уже двадцать пять лѣтъ хожу я по морямъ всего свѣта, и какихъ успѣховъ, какого усовершенствованія, не былъ я свидѣтелемъ, въ этотъ промежутокъ времени! Говорятъ, что геній французскаго народа враждебенъ мореплаванію, потому что, изволите видѣть, въ насъ нѣтъ соображенія и предусмотрительности—двухъ качествъ, необходимыхъ для моряка. Но на это можно отвѣчать, что флотъ нашъ, подобно древнему философу, передъ которымъ утверждали, что нѣтъ движенія—всталъ и пошелъ!

Считаю еще обязанностію сообщить всѣмъ, кого интересуетъ нашъ флотъ, что отечество можетъ удостоить своихъ отдаленныхъ крейсеровъ, такую-же довѣренностію, какою пользуется превосходная во всѣхъ отношеніяхъ эскадра Средиземнаго моря; въ наше время всѣ военныя суда наши, близко-ли они или далеко, должны быть видимы насквозь, какъ домъ мудреца; это лучшее средство дать о нихъ вѣрное понятіе правительству

и націи. Надѣюсь, что я могу причислить себя къ тѣмъ, которые менѣе всѣхъ способствуютъ къ исполненію мысли о совершенномъ измѣненіи нашихъ морскихъ постановленій. Здѣсь, да позволено будетъ мнѣ одно замѣчаніе: морской бюджетъ не долженъ быть мячикомъ періодическихъ революцій Франціи. При возстановленіи прочнаго правительства, легко поймутъ, что флотъ есть необходимое орудіе политики, коммерціи и военной обороны государства. Но правительство потрясается революціей и бѣдный морской бюджетъ обрѣзываютъ до-нельзя со всѣхъ концовъ, какъ будто-бы онъ виновникъ всѣхъ смутъ! Такъ было послѣ 1815, послѣ 1830 и, наконецъ, послѣ революціи 1848 года. Пусть же ревизіонная коммисія устроитъ этотъ бюджетъ такимъ образомъ, чтобы онъ не измѣнялся при каждомъ политическомъ потрясеніи.

Перевелъ **В. Мельницкій.**

НѢСКОЛЬКО СЛОВЪ О ТУРЕЦКОМЪ ФЛОТѢ.

(Изъ письма морскаго офицера).

Извѣстно, что всѣ морскія силы Турціи сосредоточены въ Константинополѣ. Въ этомъ же портѣ и близъ его, на берегахъ Мармурнаго моря, производится главное кораблестроеніе.

Прекрасная гавань Царьградская образуется вершиною глубоко-вдавашагося залива *Золотоу Рогѣ*, отдѣляющаго высокіе берега Галаты и Перы отъ Стамбула. Оттоманскій флотъ, возвратившійся изъ двухъ-мѣсячнаго крейсерства въ Архипелагъ, стоялъ въ этой гавани, въ октябрѣ 1850 года, въ полномъ еще вооруженіи, въ линіи параллельной берегу, на которомъ располо-

жено адмиралтейство. Большое разстояние между первыми двумя кораблями отъ входа, указывало еще на мѣсто, на которомъ стоялъ взлетѣвшій на воздухъ несчастный *Неври-Шефхетъ*. Флотъ этотъ составляли слѣдующія суда: 110 - ти пуш. корабль одинъ, 84-хъ пушечныхъ три (эти двухдечные корабли имѣютъ, каждый, до 100 орудій), 74-хъ пуш. фрегатъ одинъ, 56-ти пуш. фрегатомъ 5, 21 пуш. паровой фрегатъ съ винтомъ одинъ; 12-ти пуш. бриговъ 3, тендеровъ 2; пароходъ фрегатъ въ 400 силъ одинъ, среднихъ пароходовъ 3 и малыхъ также 3.

Кромѣ этихъ судовъ, вооружались и отдѣлявались: 120-ти пуш. корабль, 74-хъ пуш. корабль, бригъ, шхуна, 400-сильный парох.-фрег. и малый пароходъ. Тимберовались: 84 хъ пуш. корабль и фрегатъ. Находились въ откомандировкахъ: два фрегата, бригъ, и два большіе парохода. Изъ фрегатомъ одинъ былъ посланъ въ Америку, другой въ Англію.

Поэтому *весь турецкій военный флотъ*, состоитъ изъ слѣдующаго числа судовъ:

120-ти пуш. кор.	— — 1.	21-пуш. паров. фрег.	1.
110-ти — — —	— — — 1.	Бриговъ — — —	5.
84-хъ — — —	— — — 4.	Шкуна. — — —	1.
74-хъ — — —	— — — 1.	Тендеровъ — — —	2.
74-хъ — фрег.	— — — 1.	Больш. пароходовъ,	4.)
56-ти — — —	— — — 5.	Среднихъ — — —	3.) (?)
44-хъ — — —	— — — 3.	Малыхъ — — —	4.

О числѣ и величинѣ пароходовъ трудно было узнать что-либо положительное, потому что часть ихъ была въ откомандировкахъ. Но вообще паровой турецкій флотъ быстро увеличивается и въ настоящее время въ Англіи заказано нѣсколько большихъ машинъ.

Десять старыхъ кораблей, стоящихъ вдоль берега, безъ

мачтъ, столь по видимому ветхи, что ни на плавучиѣм баттарей, ни на блокшивы, употреблены быть не могутъ.

Наружный видъ турецкихъ судовъ, можно сказать, столь же неправиленъ, какъ и судовъ всякаго другаго военнаго флота: рангоутъ выправленъ, такелажъ обтянутъ, и корпуса чисто выкрашены. По вооруженію можно замѣтить слѣдующее: ватеръ—вулengi на всѣхъ судахъ цѣпные, какъ на американскомъ флотѣ; флажги проведены весьма странно: не имѣя на бушпритѣ краговъ, флаги продѣты по сторонамъ его въ особые бисы, подобные бисамъ форъ—стенгъ—штаговъ; послѣ чего, взятые подъ бушпритомъ накрестъ, идутъ къ скуламъ судна, гдѣ и тянутся. Швицъ—сарвень—стропы обыкновенные, безъ бугеля или цѣпи на мачтѣ. Сто—пушечный корабль имѣлъ, вмѣсто гака, одинъ выстрѣлъ, который обращался на шарнирѣ, утвержденномъ на серединѣ гака—борта. Постоянныхъ громоотводовъ на флотѣ нѣтъ, а по словамъ офицеровъ, навѣшиваются цѣпные. Корпуса судовъ—хотя новѣйшія и построены по послѣднимъ чертежамъ—представляютъ, въ натурѣ, исторію чертежей послѣдняго полулѣтка: между ними имѣются отъ самыхъ круглобкихъ у ватерлиніи, до красивыхъ прямоствѣнныхъ. Носы и кормы вообще тяжелы, причѣмъ видъ первыхъ еще много портятъ большихъ размѣровъ статуи, представляющія растянувшагося по шеку льва. Нижніе порты вообще высоки; такъ, на вновь спущенномъ *Махмудіе*, они около $7\frac{1}{2}$ футовъ надъ водою; но погонные и отступные порты расположены не хорошо, кромѣ того же корабля, на которомъ число ихъ больше. На этомъ же одномъ кораблѣ нѣтъ шкафутныхъ орудій.

Внутренность турецкихъ судовъ—отъ шкапецъ до самаго трюма—отличается большою чистотою; но нельзя сказать, чтобъ онѣ щеголяли отдѣлкою; такъ что на иныхъ судахъ кажется будто и столяръ работалъ топоромъ. Внутреннее расположеніе соответствуетъ назначенію плаванія турецкихъ кораб-

лей, которое едва ли скоро выйдет за предѣлы Архипелага.* Навѣсный кубрикъ почти сплошной и, идя черезъ весь ахтеръ-люкъ, оставляетъ открытымъ только мѣсто надъ систернами, отъ которыхъ отдѣляется легкими перилами. Этотъ второй кубрикъ тоже занятъ каютами и только отчасти запасами. Всѣ 4 каната цѣпные. Артиллерія разнокалиберная и, исключая не многихъ баттарей, вся старыхъ чертежей. Въ послѣднее время Турки всѣ почти свои мѣдныя орудія перемѣнили на чугуныя, которыя выписываютъ изъ Англіи. Нижнія баттарен вооружены 32-хъ фунтовыми длинными пушками; 74-хъ пуш. фрегатъ имѣлъ по одной бомбовой пушкѣ на сторонѣ, бомбы которыхъ снабжены мѣдными трубками турецкой работы. Замки орудій—кремневые, а потому въ употребленіи и фитиль и рогъ. Кокора кожаные, банниковъ два рода: небольшіе шерстяные, кажется верблюжьи, употребляемые только во время примѣрныхъ учений, и щетинные—при заряданіи съ порохомъ. Станки обыкновенные, но имѣютъ по большому и малому клину, форма которыхъ не соответствуетъ однако ихъ назначенію. Подколесныхъ клинъевъ нѣтъ. Порты нижняго дека 120-ти пуш. корабля *Махмудіе* (на которомъ не были еще поставлены орудія), необыкновенно велики: въ ширину около 3 ф. 10 д., въ высоту 3 ф. 7 д. Прислуга орудій больше чѣмъ на какомъ-либо другомъ флотѣ; такъ, 32-хъ ф. длин. пушки имѣли, по росписанію, по 17-ти чел., а короткія по 15-ти. По словамъ видѣвшихъ примѣрное дѣйствіе орудіями, артиллерійское ученіе передано на турецкій флотъ со всѣми послѣдними улучшеніями, и исполняется, на многихъ судахъ, съ большою быстротою и точнымъ соблюденіемъ всего требуемаго ихъ учителями, Англичанами; и это ученіе есть одно изъ занятій, на которое Турки наибольшее

* Отрядъ Турецкаго флота посылается теперь въ Адриатическое море, какъ это было и прошлаго лѣта.

обращаютъ вниманіе. Особеннаго артиллерійскаго корпуса на флотѣ нѣтъ. Штурманскіе офицеры имѣются. Одна десятая часть настоящаго числа офицеровъ выпущена уже изъ морской академіи. Это заведеніе предполагается раздѣлить на два отдѣленія: теоретическое и практическое; послѣднее изъ нихъ устроивается на одномъ изъ Принцевыхъ острововъ. Срокъ службы матросовъ—10 лѣтъ, и сверхъ этого они 5 лѣтъ находятся безсрочными; повтому старое лицо между ними рѣдкость.

Флотъ Порты увеличился недавно винтовымъ фрегатомъ *Шерки*, подареннымъ Султану Египетскимъ Пашею. Фрегатъ выстроенъ и вооруженъ въ Александрію, послѣ чего отправленъ въ Англію, гдѣ на него поставлена машина въ 550 силъ и винтъ. Вооруженъ фрегатъ двадцатью 24-хъ фунт. длинными пушками и одною 2-хъ пуд. бомбовою на вращательномъ станкѣ, которую еще ожидали изъ Англіи и предполагали поставить на югъ. Машина *Шерки*, работы Равенгилля и Миллера, состоитъ изъ двухъ горизонтальныхъ цилиндровъ, расположенныхъ на правой сторонѣ, поперекъ судна; поршни ихъ, дѣйствуя на ось большаго маховаго колеса, находящагося на лѣвой сторонѣ, вращаютъ колесо, которое, задѣвая зубцами своими за шестерню на оси винта, обращаетъ послѣдній. Котлы помѣщены значительно впереди гротъ-мачты, около шести футовъ ниже ватерлиніи. Подробности, относящіяся до дѣйствія машины не у кого было узнать, потому что при двукратномъ моемъ посѣщеніи этого фрегата, капитанъ и машинистъ были на берегу, а помощники ихъ разногласили. Гротъ-ванты пеньковые, а штагъ, взятый серединою кругомъ топа и служащій, чрезъ это, почти какъ ординарный—дѣловой.

Небольшое константинопольское адмиралтейство было занято отдѣлкою корабля *Махмудіе*, одного 74-хъ пуш. корабля, брига, шкуны и двухъ пароходовъ, и тимберовкою корабля и

фрегата. Последний, почти оконченный, не имѣлъ ни одного стараго шпангоута. Изъ запасовъ, самые обильные—лѣсные; по словамъ Турокъ, при константинопольскомъ портѣ лѣсу на 12 кораблей, доставленнаго уже 5 и 6 лѣтъ тому назадъ. Остальные запасы, кажется весьма недостаточны для настоящаго числа судовъ. Парусина русская и англійская, и тюки послѣдней имѣютъ турецкій гербъ; такое меркантильное вниманіе со стороны нашихъ торговцовъ упущено. При такелажной есть сарай для образцовыхъ вещей. Кузница въ 35 горновъ. Станочная, судя по безпорядку въ ней, врядъ ли отработываетъ свои вещи съ точностію. Въ числѣ имѣвшихся на берегу запасныхъ якорей, нѣкоторые были системы Паркера.

Пароходные заводы въ предмѣстьѣ С. Стефанъ, приходившіе уже къ окончанію, и которые, по словамъ посѣщавшихъ ихъ, предназначены для самыхъ большихъ машинъ, мнѣ, въ пяти дневное пребываніе въ Босфоръ, не удалось посѣтить. Турки полагаютъ, что черезъ пять лѣтъ заводы ихъ и мастерскія будутъ на такой ногѣ, что Турція, для флота, ничего болѣе не будетъ выписывать изъ за границы. Изъ этого, конечно, видно одно ихъ желаніе достигъ самостоятельности; но сравнивая настоящее состояніе матеріальной части турецкаго флота съ состояніемъ не болѣе какъ за 15 лѣтъ, извѣстнымъ изъ описаній и доказываемымъ старыми ихъ судами, нельзя не видѣть, что по части этой, въ короткое время сдѣлано весьма много. Вообще Турецкій флотъ, въ настоящемъ его положеніи, заслуживаетъ полнаго вниманія. Онъ быстро улучшается, какъ собственными стараніями Турокъ, такъ и ревностію ихъ учителей, иностранцевъ. — Зная, однако, ближайшее назначеніе своего флота, защищать Босфоръ, Турки преимущественно несутся объ артиллерійской и пароходной частяхъ.

Вообще ясно видно, что вѣра въ предопредѣленіе оставляетъ европейскихъ магометанъ; отказавшись отъ празднои бездѣй-

ственности, они дѣятельно развиваютъ силы свои, какъ на берегу такъ и на тѣсныхъ своихъ водахъ.

С М Ъ С Ъ.

Обшиваніе судовъ цинкомъ вмѣсто мѣди. Первое употребленіе цинка, для обшиванія судовъ, сдѣлано въ Голландіи, тому болѣе тридцати лѣтъ, и, несмотря на дурное качество цинка, добываемаго въ то время, новые опыты безпрестанно подтверждали выгоду такого употребленія. Это приложеніе осторожныхъ и бережливыхъ Голландцевъ, введено вскорѣ и въ другихъ земляхъ; особенно во Франціи, корабельные мастера и владѣльцы судовъ, получивъ свѣденіе объ отличномъ качествѣ цинка, изъ рудниковъ и литейной, принадлежащихъ компаніи Старой-Горы (*Vielle Montagne*), стали тотчасъ употреблять этотъ металлъ, который по упругости и тягучести своей, несравненно превосходитъ употреблявшагося дотогѣ цинка.

И въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки встрѣчаются суда обшитыя цинкомъ, хотя не въ такомъ числѣ какого бы можно ожидать, по многоразличнымъ выгодамъ этого способа. Это обстоятельство отчасти можетъ быть объяснено тѣмъ, что нѣсколько лѣтъ тому назадъ, изъ Англіи былъ отправленъ туда нехорошаго качества цинкъ, и что листы, употребленные для обшиванія судовъ, были слишкомъ тонки, именно № № 9, 10 и 11, вмѣсто выгоднѣйшихъ для того № № 15, 16 и 17. Случалось даже, что, отступая отъ общепринятой величины обшивныхъ листовъ, употребляли листы изъ весьма тонкаго цинка, шириною въ 3 фута, а длиною въ 7 футовъ.

Доказательствомъ, сколько обшиваніе цинкомъ выиграло въ последнее время въ общемъ мѣнѣніи, можетъ служить то, что въ портахъ: Нантъ, С-тъ Мало и Гравиль, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, считалось 203 судна, обшитыхъ мѣдью, и только 45 обшитыхъ цинкомъ, тогда какъ теперь въ нихъ состоитъ 104 только обшитыхъ мѣдью, а 81 цинкомъ. Это показываетъ, что не только новыя, но и старыя суда, имѣвшія мѣдную обшивку, обшиваются теперь преимущественно цинкомъ. Въ спискѣ судовъ французскаго Лойда, находится до 1800 судовъ, разныхъ націй, обшитыхъ цинкомъ, и въ Гамбургѣ уже нѣсколько судовъ получили такую обшивку.

Опытъ доказалъ, что мѣдная обшивка, толщины обыкновенно употребляемой на купеческихъ судахъ, служитъ не болѣе 4-хъ лѣтъ, а обшивка изъ желтой мѣди не болѣе 3-хъ лѣтъ, тогда какъ средняя продолжительность служенія цинковой обшивки, изъ рудниковъ Старой-Горы—шесть лѣтъ; во многихъ случаяхъ, этотъ цинкъ служилъ 8 и 9 лѣтъ. Обшивка цинкомъ стоитъ менѣе третьей части мѣдной обшивки.

Извѣстно, что при мѣдной обшивкѣ, всѣ болты должны быть мѣдные же. Желѣзо и мѣдь, взаимно разрушаются отъ прикосновенія въ водѣ. Напротивъ того, цинкъ охраняетъ желѣзные болты, а потому, вмѣстѣ съ введеніемъ цинковой обшивки, должно вводить и желѣзные болты для крѣпленія судовъ. Такіе болты гораздо дешевле мѣдныхъ и крѣпче; а потому цинковая обшивка и въ этомъ отношеніи доставляетъ судохозяевамъ и мореходцамъ значительную выгоду. Прочность судна увеличивается, а стоимость въ то же время уменьшается.

Суда, имѣющія мѣдное крѣпленіе, также можно обшивать цинкомъ. Единственная при этомъ предосторожность состоитъ въ томъ, чтобъ обить сначала корпусъ судна подъ цинкъ бумагой, напитанной составомъ изъ шеллака, распущеннаго въ маслѣ, извлекаемомъ изъ дегтя; бумага должна быть прикрѣ-

плена къ судну малыми цинковыми гвоздями. Этотъ способъ мѣдные болты и крѣпленія изолируются и гальваническій токъ между обоими металлами прерывается.

Въ тропическихъ моряхъ, болѣе чѣмъ въ другихъ, къ мѣдной и цинковой обшивкѣ, крѣпко прилипають черви и ракушки; этому пособляютъ, очищая иногда подводную часть. Послѣ такого очищенія, цинковая обшивка, сохраняемая образовавшеюся на поверхности ея твердою окисью, оказывается въ совершенной цѣлости, тогда-какъ мѣдная обшивка показываетъ совершенно противное. Окись мѣди, при каждомъ очищеніи дна, отдѣляется вмѣстѣ съ наростами и ракушками, прилипшими къ ней; а потому каждый разъ уменьшается толщина мѣдныхъ листовъ. Тоже дѣйствіе происходитъ, когда суда придуть въ прѣсную воду; тогда черви и ракушки сами собою отпадаютъ, не отрывая съ собою никакихъ частицъ цинковой окиси, и напротивъ, отдѣлая всю окись мѣди.

Цинковые листы, приготовляемые на литейномъ заводѣ «Старой-Горы» имѣютъ обыкновенныя размѣренія мѣдныхъ обшивныхъ листовъ, то есть 14 дюймовъ ширины и 48 дюймовъ длины. Толщина по бельгійской пробѣ № 15, 16 и 17, вѣсомъ отъ 24, 26 и до 30 унцій въ квадратномъ футѣ. Для обшиванія, подобно какъ при мѣдныхъ листахъ, механическими способами продавливаются дырѣя въ цинковыхъ листахъ, и прибиваются они цинковыми же гвоздями съ утопленными шляпками, длиною $1\frac{1}{4}$ и $1\frac{3}{8}$ дюйма, по 150 и до 400 штукъ на фунтъ.

По точному исчисленію издержекъ на килеваніе, очищеніе, оконпаченіе и т. п., въ теченіе шести лѣтъ, тѣхъ судовъ, которыя не обшиваются мѣдью, явствуетъ, что экономія отъ необшиванія судовъ, въ сравненіи съ обшиваніемъ цинкомъ, столь малозначуща, что лучшее сбереженіе деревянной обшивки и ббольшая скорость судна съ излишествомъ вознаграждаютъ за

небольшую издержку. На сихъ фактахъ основаны слѣдующія заключенія:

1.) Отъ употребленія цинка, вмѣсто мѣди, для обшиванія судовъ, сберегается значительная сумма при первоначальномъ пріобрѣтеніи матеріала, какъ въ отношеніи обшивки, такъ и въ отношеніи цѣнности болтовъ, при крѣпленіи судна употребляемыхъ.

2.) Пріобрѣтается болѣе крѣпость, отъ употребленія желѣзныхъ болтовъ вмѣсто мѣдныхъ, и отъ обшиванія судна болѣе толстыми цинковыми листами, которые не становятся безпрерывно тоньше, какъ это бываетъ съ мѣдными.

3.) Цинковая обшивка, дѣлаясь негодною, оставляетъ болѣе стараго металла, чѣмъ мѣдная.

Можно съ выгодною употреблять цинкъ и для другихъ судовыхъ потребностей, какъ напримѣръ, для пороховыхъ ящиковъ, для обиванія провизіонныхъ помѣщеній, для храненія льда, для водяныхъ ящиковъ, стекольныхъ рамъ и обиванія половъ. Пробитый дырами цинкъ, есть лучшій матеріалъ для шкафовъ, назначенныхъ хранить свѣжее мясо, а также для обивки отдѣленій трюма, гдѣ предназначено помѣщать соленый грузъ или хлѣбъ въ зернахъ, чтобы сохранить эти отдѣленія отъ крысъ и мышей; вообще цинкъ годится для многообразнаго употребленія, и капитаны, владѣльцы и строители судовъ вскорѣ и во многихъ отношеніяхъ отдадутъ ему преимущество предъ красною и зеленою мѣдью, свинцомъ и жестью.

Крѣпленіе судовъ цинковыми болтами могло быть введено только въ новѣйшее время, потому что прежде не умѣли производить цинкъ въ такой чистотѣ, плотности, упругости и тягучести, чтобъ изъ него дѣлать болты, которые были бы достаточно прочны и могли бы быть заклепаны. Теперь же, когда качества цинка, производимаго на заводѣ общества Старой-Горы, совершенно удовлетворяютъ всѣмъ этимъ требованіямъ, сдѣланные опыты подтвердили ожидаемую отъ цинковыхъ бол-

товъ пользу, и можно надѣяться, что употребленіе этого металла въ видѣ крѣпительныхъ болтовъ будетъ ежедневно увеличиваться, и вѣроятно, со временемъ, вытѣснитъ всѣ другіе металлы.

Цинковымъ болтамъ, посредствомъ особаго пропусканія ихъ между катками, придается достаточная твердость, и они по отличнымъ своимъ качествамъ, въ тоже время нехрупки. Заказы всѣхъ цинковыхъ издѣлій принимаютъ въ Гамбургѣ агенты общества Старой-Горы, г.г. Шульте и Шемманъ (*Schulte und Scheman*).

=

Два прусскіе военные парохода. Извѣстные англійскіе инженеры г.г. Робинсонъ и Руссель, построили недавно, для Прусскаго правительства, два желѣзные военные парохода: *Саламандра* и *Никсъ*, равныхъ размѣреній: длина 186 ф., ширина 26 ф., и глубина $11\frac{1}{2}$ футовъ; водоизмѣненіе 560 тоновъ; машины по 160 силъ; цилиндры, качающіеся, 48 д. въ діаметрѣ, а ходъ поршня $4\frac{1}{2}$ фута. Въ совершенно полномъ грузу, т. е. съ артиллеріею, (4 пушки 68 ф. и 4 пушки 32 ф.) вооруженіемъ, запасами и углемъ, (котораго берутъ на 10 дней) углубляются только на 6 ф. 9 д. и не болѣе 7 футъ. Имѣютъ двѣ мачты безъ реевъ. Первый изъ этихъ пароходовъ отведенъ въ Пруссію прошлою осенью, а послѣдній только теперь.

Г.г. Робинсонъ и Руссель взяли привиллегію на особый способъ вооруженія колесныхъ пароходовъ артиллеріею, которая состоитъ изъ четырехъ большаго калибра орудій, на поворотныхъ платформахъ, поставленныхъ на крѣпкихъ *спонсонахъ* (*sponsons*) или площадкахъ у кожуховъ, по одному на каждой сторонѣ кожуха, и слѣдовательно около середины судна. Орудія приспособлены такъ, что онѣ весьма удобно могутъ дѣйстви-

вать подъ угломъ съ линіею кили и параллельно къ ней. Во время опыта, *Саламандра* стрѣлялъ изъ своихъ орудій 8-ми дюймового калибра, наводя ихъ впередъ, такъ что выстрѣлы его пересѣкались передъ носомъ, на разстояніи отъ него 175 сажень. Суда, устроенныя такимъ образомъ, могутъ весьма удобно дѣйствовать съ носу, представляя непріятелю сравнительно меньшую и не легко повредимую цѣль.

Навѣсныя площадки или *спонсоны* устроены такъ, что представляютъ весьма незначительное сопротивленіе на большомъ волненіи; бока судна скрѣплены съ внутренней стороны, и для предупрежденія сотрясеній, связаны нѣсколькими вертикальными желѣзными листами. На судахъ этихъ устроены рули на форъ и ахтеръ-штевняхъ, и такъ-какъ носъ и корма отвѣсныя, совершенно одинаковы, то можно съ равною удобностію дѣйствовать по непріятелю съ обѣихъ оконечностей и отступать въ любомъ направленіи безъ поворота, а слѣдовательно не подставляя бортъ свой непріятелю. Этимъ усовершенствованіемъ достигается та важная цѣль, что судно, имѣя весь тяжелый свой грузъ и орудія около середины, получаетъ качества легкаго и хорошаго морскаго судна.

Оба парохода раздѣлены на 13 отдѣленій 12-ю перегородками, непроницаемыми для воды. Они имѣютъ двѣ пары котловъ: одна спереди, а другая сзади машинъ и потому на нихъ по двѣ трубы; котлы эти въ особыхъ отдѣленіяхъ, и окружены слоемъ угля, толщиною въ 4 фута, лежащимъ въ угольныхъ ящикахъ, которые составляютъ вмѣстѣ съ тѣмъ и отдѣленія по длинѣ судна, непроницаемыя для воды; кромѣ-того котлы обшиты досками изъ тика, толщиною въ 8 дюймовъ.

Машинная рама устроена также особенно, по способу, впервые введенному г.г. Робинсонъ, въ Мэнчестерѣ; она, будучи вся изъ кованаго желѣза, упирается въ борты судна и про-

ходить по всему его дну, къ которому и привинчивается, что придаетъ большую крѣпость корпусу судна и машинамъ.

Средняя скорость этихъ пароходовъ, выведенная изъ шести рейсовъ по вымѣренной милю, оказалась $13\frac{1}{2}$ узловъ; машины дѣлали отъ 36 до 38 оборотовъ въ минуту.

(Изъ Англ. журналовъ, болѣе изъ журнала *the Artizan*, за мартъ 1851 г.)



Нѣтъ болѣе пожаровъ на морѣ. Подъ такимъ заглавіемъ напечатана въ англійской газетѣ *Nautical Standard* (№ 6, 1851) статья, которая если не пухъ, то достойна замѣчанія; извлекаемъ изъ нее все фактическое, къ сожалѣнію сообщенное очень коротко. Въ началѣ января нынѣшняго года, произведенъ въ Блэкваллѣ, близъ Лондона, публичный опытъ надъ приборомъ тушенія пожара, при обстоятельствахъ, каковыхъ едва ли можно ожидать въ морѣ. Для этого опыта избрали судно, около 150 тоновъ; трюмъ его наполнили самыми удобо-сгаряемыми веществами, въ такомъ количествѣ и соединеніи, въ какомъ онѣ врядъ-ли встрѣтились бы въ грузѣ какого бы то ни было корабля. Тутъ были бочки изъ подъ сахарнаго неса, скипидара и дегтя, мѣшки изъ подъ сѣры, всѣ наполненныя щепками, пропитанными самыми горючими веществами, каковы скипидаръ и смола; и, въ довершеніе всего, въ трюмъ набросали множество смоленыхъ щепокъ. Закрывъ плотно люкъ, зажгли всѣ эти вещества и дали имъ горѣть въ продолженіе нѣсколькихъ минутъ, доказывая тѣмъ, что сильный огонь можетъ разгорѣться и при маломъ количествѣ воздуха. По снятіи люка, пламя бросилось изъ трюма, представляя страшное зрѣлище. Давъ огню свирѣпствовать нѣсколько минутъ, поднесли къ нему два прибора, весьма небольшіе и не тяжелые; эти при-

боры испустили изъ себя на пламя и въ трюмъ, сквозь люкъ, такое количество паровъ, которое въ нѣсколько секундъ прекратило пламя и освободило трюмъ отъ дыма. Другіе опыты, производимые надъ тѣми же горючими веществами въ деревянныхъ строеніяхъ на берегу, увѣнчались также полнымъ успѣхомъ. Вещества, употребляемыя для прекращенія пожаровъ, изобрѣтателемъ этого способа, г-мъ Филиппсомъ, состоятъ изъ угля селитры и гипса, соединенныхъ вмѣстѣ въ видѣ кирпича; въ срединѣ кирпича поставлена склянка, содержащая въ себѣ смѣсь изъ хлорноватокислаго кали съ сахаромъ, надъ которою находится стеклянный шарикъ съ сѣрною кислотою. Шарикъ и склянка, будучи разбиты въ одно время, производятъ воспламененіе, отъ котораго загорается упомянутый составъ. Отдѣляющіеся при этомъ газы, смѣшиваются съ образующимися парами воды, заключенной въ особомъ отдѣленіи прибора, и вылетаютъ съ необычайною быстротою изъ трубообразнаго отверстія, почти такимъ же образомъ, какъ вода изъ пожарныхъ трубъ. Одна изъ главныхъ выгодъ этого изобрѣтенія состоитъ въ томъ, что производимые такимъ образомъ и направляемые на огонь пары, могутъ быть вдыхаемы людьми совершенно безвредно; до того даже, что можно спуститься въ трюмъ корабля или войти въ каюту, немедленно по затушеніи пожара. Для моряковъ такое изобрѣтеніе почти неоцѣнимо. За нѣсколько фунтовъ стерлинговъ судно становится безопаснымъ отъ огня; три, четыре такихъ прибора, да на нѣсколько шиллинговъ потребныхъ матеріаловъ, доставить ему противъ пожирающей стихіи защиту, доселѣ невѣдомую. Мы не сомнѣваемся въ томъ, что отнынѣ ни одинъ судовладелецъ не отпуститъ своего корабля въ море, не снабдивъ его напередъ этимъ изобрѣтеніемъ.

=

Модели спасительныхъ лодокъ. Въ короткое время, говорятъ, доставлено въ Англійское Адмиралтейство, со всѣхъ концовъ Великобританіи и Ирландіи, около 200 моделей спасительныхъ лодокъ, для состязанія на премію во сто гиней (около 670 руб. сер.) предлагаемую контръ-адмираломъ Герцогомъ Нортумберлэндскимъ, за наилучшую модель спасительной лодки. Герцогъ предлагаетъ еще прибавочную премію во сто же гиней, за лодку, построенную по модели, которая удостоится преміи. Онъ, сказываютъ, ведетъ переписку съ Королевскимъ—національнымъ институтомъ для предупрежденія кораблекрушеній, состоящимъ въ Лондонѣ, и общается сообщити ему результаты своихъ изысканій. Такъ и слѣдуетъ, потому что общество, составляющее этотъ институтъ, и издержавшее въ разное время до 6000 фунтовъ стерлинговъ (почти 38000 руб. сер.) на спасительныя лодки, печется неусыпно объ увеличеніи числа своихъ заведеній съ такими лодками, на берегахъ Великобританіи и Ирландіи, гдѣ ежегодно разбивается множество судовъ. Изъ отчета одного Ливерпульскаго заведенія спасительныхъ лодокъ (*Liverpool Life Boat Establishment*) видно, что съ 1840 по 1850 г. включительно, спасено 1128 человекъ съ 269-ти судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе.



Дѣятельность Ньюіоркскаго адмиралтейства и предстоящая гонка кораблей-клипперовъ. Военное адмиралтейство и арсеналь Нью-іорка, находятся возлѣ этого порта, на особомъ островѣ; оно называется *Брукляйнскимъ* (*Brooklyn Dockyard*), и возрасло такъже быстро, какъ и все въ этой удивительной странѣ. Недавно оконченъ тамъ сухой докъ, длиною 316 ф., шириною 103 фута. Это огромное сооруженіе, одно изъ первыхъ въ свѣтѣ, особенно замѣчательно тѣмъ, что

основаніе его сдѣлано въ сыпучемъ пескѣ. Въ Бруклайнѣ строится всегда много военныхъ судовъ; одно изъ нихъ, 44-хъ пуш. фрегатъ *Забрина*, по разнымъ обстоятельствамъ, стоитъ на стапелѣ 27 лѣтъ.—Достоинъ особаго замѣчанія, превосходный 20 пушечный корветъ *Германтаунъ*, имѣющій восемнадцать 32-хъ фунт. пушекъ, каждая по 145 пудъ, и четыре пушки 8-ми дюймового калибра, на поворотныхъ платформахъ, по 195 пудъ каждая.—Два парохода-близнецы *Саранакъ* и *Санъ-Яцинто* отличаются красотою формъ; первый съ колесами, второй съ винтомъ; вмѣстительность каждого 1500 тоновъ, число силъ 720, длина 233 ф., ширина 38 футъ. Артиллерія первого огромная: 16 пушекъ 8-ми дюйм. калибра, по бортамъ, вѣсомъ 177 п. каждая, и двѣ пушки, такого же калибра, на поворотныхъ платформахъ, но до 330 пудовъ вѣсомъ каждая. Баттарей его на 12 ф. выше ватерлинии. Экипажъ этого парохода 250 чел.; каменнаго угля беретъ онъ 400 тоновъ, слѣдоват. на 16 дней, считая расходъ топлива, при полномъ ходѣ, по 25 тоновъ въ сутки; но съ отсѣчкою паровъ, сохраняя однакожъ скорость до 10 узловъ, ему достаточно будетъ угля на 30 дней. Въ настоящее время въ Ньюіоркѣ строится много славныхъ *кораблей-клипперовъ*, величиною отъ 1000 до 2500 тоновъ, для перевоза грузовъ въ Калифорнію, Китай и Лондонъ. Изъ этого же рода судовъ, строится тутъ *колоссальная яхта*, для состязанія съ равною ей англійскою. Объ этомъ спорѣ соперниковъ кораблестроителей Великобританіи и Сѣв. Америки, упоминали мы въ предыдущемъ номерѣ М. Сб. (Т. V. стр. 265), теперь можемъ еще прибавить, что г. Томасъ Тукеръ, строитель ливерпульскій, объявилъ, что онъ готовъ на борьбу, если только найдетъ значительную опору въ англійскихъ капиталистахъ, съ тѣмъ условіемъ, чтобы оба судна имѣли то же число тоновъ водонизмѣщенія; чтобы, мачты и реи на обѣихъ судахъ были

одинаковой длины; чтобы произведены были предварительные опыты для узнанія качества хода судовъ; чтобы наконецъ, если отправленіе на гонку опредѣлено будетъ изъ одного изъ портовъ Англіи, то назначить, для приуготовительныхъ опытовъ, англійскому судну дополнительную отсрочку, временемъ равную переходу американскаго судна чрезъ Атлантическій океанъ.

Нѣтъ сомнѣнія, что англійскіе капиталисты примутъ на свой счетъ издержки, и будутъ помогать своему соотечественнику. Ньюйоркскіе негоціанты подали уже имъ примѣръ, собравъ по подпискѣ, въ нѣсколько часовъ, 90.000 долларовъ (122 т. р. с.), которые пойдутъ на постройку судна. Англійская публика вѣроятно не отстанетъ, и есть надежда думать, что меньше чѣмъ черезъ годъ, мы увидимъ эту замѣчательную борьбу, въ которой можетъ быть приметъ участіе и Франція.

Извѣстный французскій морской литераторъ Эдуардъ Корбье, желая чтобы и Франція участвовала въ этой гонкѣ, написалъ въ гаврскую газету письмо, которымъ вызываетъ составить капиталъ въ 800,000 франковъ (подпискою по 5 фр. за билетъ). Сумму эту считаетъ онъ необходимою на постройку судна въ 1600 тоновъ, подобнаго тѣмъ, которыя построятъ въ Ньюйоркѣ и Ливерпулѣ. Любопытно знать, какъ примется предложеніе это во Франціи.

==

— *Анекдотъ о Поля Джонсѣ.* Фрегатъ Соединенныхъ Штатовъ *Св. Лаврентій*, на которомъ будутъ привезены въ Лондонъ произведенія сѣверо-американской промышленности на всемірную выставку, отвезетъ въ Америку прахъ командора Поля Джонса, который умеръ въ 1792 г. и погребенъ въ Парижѣ. По этому случаю, рассказываютъ объ этомъ Дюгъ-

Труднѣе Новаго-Свѣта анекдотъ, случившійся въ 1779 году, во время войны за независимость. Благодаря удачнымъ и смѣлымъ своимъ маневрамъ и превосходству хода своего фрегата, Поль Джонсъ благополучно вошелъ въ Брестъ. Онъ ускользнулъ отъ англійскихъ крейсеровъ, бороздившихъ Ируазъ (*Iroise*), и горѣвшихъ мщеніемъ противъ смѣлаго моряка, наносившаго жестокіе удары, какъ ихъ военному, такъ и купеческому флоту.

Поль Джонсъ былъ принятъ въ первомъ французскомъ военномъ портѣ съ уваженіемъ, приличнымъ его сану и наиболѣе высокой репутаціи, пріобрѣтенной имъ блистательными подвигами корсара и послѣ военного моряка.

Когда порученіе его, состоявшее въ сношеніяхъ съ морскимъ начальствомъ, было окончено, онъ назначилъ день своего отплытія. Наканунѣ этого дня, вечеромъ, отправился онъ въ кофейную *комедию*, въ которой собирались тогда обыкновенно морскіе офицеры. Всѣ удивлялись храброму американскому капитану; нѣкоторые изъ нихъ ему завидовали.

Установился общій разговоръ; говорили объ опасностяхъ, которымъ подвергался Поль Джонсъ, избѣгая во второй разъ отъ превосходныхъ силъ непріятеля, почитавшаго его уже своею вѣрною добычею.

Одинъ молодой корабельный лейтенантъ, гордившійся своимъ высокимъ именемъ, казалось, старался затронуть его намеками; правда темными, но подстрекаемыми холоднымъ достоинствомъ, съ которымъ принималъ ихъ Поль Джонсъ; такъ-что вскорѣ эти намеки обратились въ положительный вызовъ.

Американскій герой не терялъ своего хладнокровія, составлявшаго одну изъ главныхъ чертъ его прекраснаго характера.

«Г. лейтенантъ! сказалъ онъ своему противнику, спокойнымъ и твердымъ голосомъ, у дѣтей моего отечества не много рукъ. Я долженъ проливать мою кровь за отечество, а не за пустую ссору, почему и не могу имѣть чести рѣзаться съ вами.»

При этомъ неожиданномъ объявленіи, ропотъ неудовольствія пробѣжалъ между присутствовавшими офицерами. Поль Джонсъ опять началъ говорить, бросивъ вокругъ себя гордый взглядъ и остановивъ его на своемъ противникѣ.

«Милостивый государь, сказалъ онъ ему, вы меня обидѣли! я требую отъ васъ удовлетворенія!»

Лейтенантъ поклонился. «Итакъ, продолжалъ Поль Джонсъ, не угодно ли вамъ за мной слѣдовать? Я надѣюсь, что мнѣ позволить взять васъ съ собою. Завтра съ разсвѣтомъ я снимаюсь и вѣрно буду атакованъ превосходнѣйшими силами: это неизбежно, и, клянусь вамъ, я буду сражаться. Вы будете возлѣ меня. Мы увидимъ, кто изъ насъ двухъ поблѣдитъ первымъ. Хотите ли мнѣ сдѣлать эту честь?»

Всѣ офицеры, свидѣтели этой странной сцены, перешли отъ неудовольствія къ удивленію, и потомъ къ восхищенію.

Приведенный въ смущеніе лейтенантъ, попробовалъ было пробормотать отвѣтъ, но вдругъ покорясь, великодушному влеченію, приблизился къ Полю Джонсу съ распростертыми руками.

«Капитанъ! сказалъ онъ съ живостію, я признаю свою несправедливость! Простите мнѣ мою ошибку и почтите меня вашей дружбой!....Вѣрьте.....

«Довольно, довольно, храбрый молодой человѣкъ! прервалъ американскій герой, принимая руку лейтенанта, которую онъ пожалъ сильно, по англійскому обычаю. Будемъ друзьями!...

==

Пароходныя сообщенія въ Россіи въ 1851 году. Здѣсь постараемся мы указать на всѣ мѣста, между которыми учреждены у насъ сообщенія этого рода и часто ли онѣ отправляются. Петербургъ, конечно, болѣе всѣхъ мѣстъ въ Россіи имѣеть этихъ сообщеній, изъ него постоянно отправляются пароходы въ слѣдующія мѣста:

1) Въ *Штетинъ* почтовые пароходы отходятъ каждую субботу, также и изъ *Штетина*.

2) Въ *Любекъ*, Любскіе пароходы, каждую среду и оттуда въ тотъ же день.

3) Въ *Лондонъ* и въ *Гуль* отправляются Англійскіе пароходы, черезъ двѣ недѣли въ каждой портъ; но иногда сроки отправлений ихъ измѣняются, по числу пароходовъ назначаемыхъ на эти линіи. Сообщенія съ *Гуллемъ* однако всегда почти чаще, чѣмъ съ *Лондономъ*, отъ того что изъ *Гуля* посылаютъ къ намъ свои пароходы двѣ компаніи, слѣдовательно есть конкуренція. Какъ *Лондонскіе*, такъ и *Гульскіе* пароходы каждой разъ заходятъ въ *Копенгагенъ*.

4) Въ *Дюнкирхенъ* пароходное сообщеніе каждыя двѣ недѣли, если останутся на эту навигацію два Французскіе парохода, какъ было прежде, когда ходили они кромѣ *Дюнкирхена* и въ *Гавръ*. Теперь нѣтъ еще положительныхъ извѣстій объ этомъ пароходствѣ.

5) Финляндскіе пароходы содержатъ слѣдующія сообщенія:

а) Въ *Выборгъ*, *Фридрихсгамъ*, и *Гельсингфорсъ*, ежедневно.

б) Въ *Ревель*, *Гельсингфорсъ* и *Або*, ежедневно. Изъ *Або* есть пароходное сообщеніе въ *Стокгольмъ*.

в) Въ *Ловизу*, *Гельсингфорсъ*, *Экнесъ* и *Або*, преимущественно съ грузомъ, въ двѣ недѣли разъ.

6) Въ *Ригу* каждую среду, заходя въ *Ревель* и *Монъ-Зундъ*. Въ *Ригѣ* есть пароходы въ окрестныя мѣста, какъ въ *Болдераа* и *Добельнъ*, но кромѣ того и за границу:

а) Въ *Штетинъ*, въ двѣ недѣли разъ и

б) Въ *Гуль* (вновь учреждено съ настоящей навигаціи, по 33½ руб. сер. за первое мѣсто) ежемѣсячно.

7) Въ *Кронштадтъ* и *Петергофъ* ежедневно по нѣсколь-
ку разъ; въ послѣдній, въ лѣтніе мѣсяцы, 12 разъ въ день,

а въ первой не болѣе трехъ; весной же и осенью, по два раза въ сутки. Изъ Кронштадта въ Ораніенбаумъ пароходъ нѣсколько разъ въ день. Изъ Кронштадта въ Петергофъ неопредѣленно.

8) Въ *Шлиссельбургъ* ежедневно, туда и назадъ. (Отъ лѣтняго сада въ 9^ч утра и изъ Шлиссельбурга въ 4^ч дня). Изъ Шлиссельбурга есть пароходы:

а) Въ *Сердоболь*, по Ладожскому озеру, заходя въ *Колывець* и *Валаамъ*,—еженедѣльно.

б) Въ *Новую Ладогу*, въ недѣлю три раза.

9) Сверхъ того предполагено учредить правильное пароходство въ Петербургъ изъ *Ростока*, *Киля* и *Стокгольма*; последнее будетъ чрезъ Готскій каналъ и продолжится до Гулля.

Такимъ образомъ Петербургъ, въ теченіе полугодовой навигаціи своей, имѣетъ частыя пароходныя сообщенія со многими портами Балтики и съ нѣкоторыми въ Нѣмецкомъ морѣ. Но Балтійскому пароходству нашему не уступаетъ въ дѣятельности Черноморское, гдѣ центромъ соединенія пароходныхъ линій служитъ *Одесса*, откуда пароходы отправляются:

1) Въ *Константинополь*, ходятъ пароходъ—фрегаты, въ мѣсяцъ три раза: 10-го, 20-го и 30-го чиселъ, а приходитъ въ Одессу положено имъ 6-го, 16-го и 26-го чиселъ.

2) Въ *Дунайскіе порты*: *Измаиль* (останавливаясь въ *Сулинѣ* на $\frac{1}{4}$ часа), *Рени* и *Галацъ*, каждыя двѣ недѣли. Изъ Галаца ходятъ австрійскіе пароходы въ Вѣну. Нынѣ учреждено тутъ одинъ разъ въ мѣсяцъ, *ускоренное* пароходство: съ пассажирами изъ Вѣны въ Галацъ въ пятой день, а съ товарами въ десятой.

3) Въ *Херсонъ* еженедѣльно, по вторникамъ, съ остановкою на $\frac{1}{4}$ часа у Очакова.

4) Въ *Николаевъ* еженедѣльно, по пятницамъ, съ тою же остановкою.

5) Въ *Крымскіе порты*: *Евпаторію*, *Севастополь*, *Ялту*,

Одессію, и Керчь, каждыя двѣ недѣли; обратно черезъ тѣ же мѣста.

6) Въ *Севастополь, Ялту, Одессію, Керчь, Сухумь-Кале и Редутъ-Кале*, ежемѣсячно. Въ послѣднемъ портѣ пароходъ остается пять дней.

Всѣ эти шесть линій пароходства идутъ изъ Одессы.

7) Въ *Днѣстровскомъ лиманѣ* пароходное сообщеніе между *Овидіополемъ и Аккерманомъ*.

8) Изъ Керчи въ *Азовскіе порты: Бердянскъ, Мариуполь, Ейскъ и Таганрогъ*, каждыя двѣ недѣли; обратно чрезъ эти же мѣста въ Керчь.

9) Между *Таганрогомъ и Ростовомъ* пароходъ дѣлаетъ отъ 4-хъ до 6-ти рейсовъ въ недѣлю.

10) Между *Керчью и Таманью* ежедневно.

11) Изъ Керчи по сѣверовосточному берегу Чернаго моря, въ слѣд. мѣста: *Анапа, Новороссійскъ, Геленджикъ*; укрѣпленія: *Новотроицкое, Тенгинское, Вельяминовское, Лазаревское, Головинское, Навагинское и Св. Духа, Гагры, Пицунда, Бомборы и Сухумъ-Кале*. Свѣденіе объ этомъ послѣднемъ сообщеніи заимствовано изъ Новороссійскаго календаря на 1850 годъ. Подробности о пароходахъ плавающихъ изъ Одессы печатаются въ *Одесскомъ Вѣстникѣ* и помѣщены были въ № 10 Херсонскихъ Губ. Вѣдомостей нынѣшняго года.

Пароходство на Черномъ морѣ дѣйствуетъ около осьми мѣсяцовъ; съ исхода марта до начала ноября, въ Константинополь же пароходы ходятъ въ теченіе цѣлаго года, прекращая иногда рейсы свои на самое короткое время зимою.

На Каспійскомъ морѣ почтовые пароходы отправляются изъ Астрахани 1-го и 15-го чиселъ каждаго мѣсяца и заходятъ въ слѣд. мѣста: на *Бирючью косу, въ Петровское укрѣпленіе, (или Тарки), въ Дебенъ, Баку, на ос. Сару, въ Энзели и Астрабатъ*. Пробывъ въ семь послѣднихъ портѣ

почти двое сутокъ, отправляются обратно чрезъ тѣже мѣста и возвращаются въ Астрахань, въ 25-й день по отплытіи. Все это исполняется, конечно, при благопріятныхъ обстоятельствахъ. Кроме упомянутой стоянки въ Астрабадѣ, пароходы эти останавливаются на сутки въ Баку, на полсутки въ Энзели и по нѣсколькимъ часамъ въ прочихъ мѣстахъ. Такимъ образомъ съ 1-го апрѣля, въ продолженіе всей навигаціи, совершаютъ они 13 полныхъ рейсовъ, отъ Астрахани по западному и южному берегамъ Каспія до Астрабада и назадъ. Подробности этого пароходства напечатаны въ № 9 Астрах. Губ. Вѣд., 1851 г. и помѣщаются въ Кавказскомъ календарѣ.

Кромѣ того ходитъ изъ Астрахани пароходъ ежемѣсячно (въ 1850 году, отправлялся 10-го числа) въ *Ново-Петровское укрѣпленіе*, что въ Тюкь-Караганскомъ Заливѣ, и въ *Гурьевъ-Городокъ*, къ устью Урала.

Сверхъ поименованныхъ, большею частію, морскихъ, пароходныхъ сообщеній въ Россіи, есть еще нѣкоторые на внутреннихъ ея водахъ, какъ то: по р. эмбаху, озерамъ Чудскому и Псковскому и р. Великой—между Дерптомъ и Псковомъ—еженедѣльно; по р. Волхову, изъ Новгорода до Соснинской пристани, ежедневно; на Волгѣ между Рыбинскомъ и Астраханью. Главная цѣль Волжскаго пароходства есть буксировка судовъ, съ хлѣбомъ вверхъ и съ кладью внизъ рѣки, но тутъ берутся и пассажиры. Пароходныя сообщенія съ Волги развиваются въ Оку и Каму. Также есть буксирные пароходы на Онежскомъ озерѣ, на оз. Селигерѣ, по Днѣпру (?), въ Архангельскѣ, на Оби (?), на Байкалѣ и наконецъ два малые парохода въ Ситхѣ. Повторимъ, что послѣдніе пароходы, начиная съ Волжскихъ, болѣе буксирные, а не *пассажирные*, о которыхъ собственно хотѣли мы сообщить въ этой статьѣ, чтобы знать гдѣ можно пользоваться пароходами въ Россіи и какъ часто.

БИБЛИОГРАФІЯ**I.**

Каталогъ атласовъ, картъ и книгъ, продающихся отъ Гидрографическаго Департамента Морскаго Министерства. 1851 г. Въ 8 д. 11 стр.

Это книгамъ книга, указатель книгъ, впрочемъ только продающихся, которыхъ тутъ до семидесяти, также атласовъ и картъ, изданныхъ здѣшнимъ Гидрографическимъ управленіемъ. Атласы и карты здѣсь почти всѣ, какія были издаваемы въ С. Петербургѣ съ 1752 года—старѣе не имѣется—и если ихъ пополнить изданными отъ Черноморскаго Гидрографическаго управленія—каталогъ которымъ мы также имѣемъ—то будемъ имѣть очень полную и, надо прибавить, очень объемистую коллекцію Русскихъ Гидрографическихъ картъ. Но куда дѣваются морскія книги? Отчего ихъ здѣсь только *семьдесятъ*, тогда какъ въ критическомъ каталогѣ, напечатанномъ въ послѣднихъ четырехъ частяхъ записокъ Гидрографическаго Департамента, перечислено ихъ и то лишь до начала настоящаго царствованія, — *сто шестьдесятъ*, и, вѣроятно, въ одно настоящее царствованіе, наберется еще столько же? Конечно, не всѣ морскія книги были издаваемы отъ Гидрографическаго управленія (нынѣ Департаментъ, прежде Депо, заступившія мѣсто, вмѣстѣ съ Ученымъ Комитетомъ, съ 1827 г., Адмиралтейскаго Департамента) и не всѣ экземпляры ихъ удерживаемы казною; многія книги были издаваемы другими присутственными мѣстами, нѣкоторыя частными средствами или особыми распоряженіями Правительства, безраздѣльно въ пользу авторовъ. Но отчего же мы не встрѣчаемъ другихъ объявленій о продажѣ такихъ книгъ? Отчего и совсѣмъ не находимъ въ продажѣ ихъ, развѣ случайно, гдѣ нибудь у букинистовъ? Отчего на

всѣ эти книги такая неопредѣлительная цѣна, что за иную просятъ безмѣрно дорого, другую отдаютъ за безцѣнокъ? Отчего могло случиться, это недавно еще, что одинъ книгопродавецъ, объявляя о продающихся у него разныхъ книгахъ, въ томъ числѣ нѣсколькихъ морскихъ, по цѣнѣ *вдвое уменьшенной*, назначилъ послѣднимъ такую цѣну, которая была *вдвое выше*, въ тоже время объявлявшейся Гидрографическимъ Департаментомъ?—Не ужели все это оттого происходитъ, что мало читаютъ морскихъ книгъ и еще менѣе покупаютъ ихъ, или «спрашиваютъ,» какъ выражаются книгопродавцы? И экземпляры неударжаные казною, но отданные авторамъ, неужели гниютъ гдѣ-нибудь въ кладовыхъ или пущены на макалатуру?—Нельзя рѣшительно опредѣлить, но, признаюсь, новый каталогъ продающихся отъ Гидрографическаго Департамента книгъ—третій по нашему счету, съ 1837 года—и сравненіе его съ выше упомянутымъ критическимъ каталогомъ, въ Зап. Гидр. Департамента, наводитъ на мысли не весьма утѣшительныя! Занимательнѣйшая изъ морскихъ книгъ, «Описаніе кораблекрушеній» соч. *Дункена*, переведенная и дополненная крушеніями Русскихъ судовъ *Головнинымъ*, была издана въ 1822 году, только въ 600 экземплярахъ, и половина ихъ, удержанная казною, продается теперь еще... Вся цѣна имъ, за 4 толстыя книги, 1 р. 50 к.!—Въ томъ же числѣ экземпляровъ изданныя путешествія *Головнина*, на шлюпѣ *Дианъ* и на шлюпѣ *Камчаткѣ*, тоже имѣются въ продажѣ! Не разошлись еще изданія — незнаемъ какъ были велики они, но едвали болѣе завода, т. е. 1200 экземпляровъ, вѣроятно вполовину менѣе—«Трехязычнаго Морскаго словаря» *Шушкова*, изданнаго въ 1795 году, доселѣ единственнаго руководства къ пониманію морскихъ англійскихъ и французскихъ книгъ. Не разошлась «Всеобщая исторія о мореходствѣ,» изданная въ 1801—26 г.г.—книга, правда, довольно тяжелая, но пока не замѣняемая въ своемъ родѣ. Не разошлись: Путешествіе *Литке* къ

Новой Землѣ, Письма Петра Великаго, Путешествія Ванкувера, Биллингса, Скорезби, Хвостова и Давыдова, и мн. др. книги, можетъ быть не столь занимательныя и общедоступныя. Остановимся еще на одномъ, много-знаменательномъ фактѣ; Записки Адмиралтейскаго Департамента — этотъ интереснѣйшій сборникъ морскихъ статей, такъ уважаемый всѣми моряками и даже не моряками, заключающій въ себѣ столько полезнаго и занимательнаго, даже въ настоящее время—эти Записки, издававшіяся съ 1807 по 1826 годъ, показаны продающимися, кромѣ 3-й и 4-й частей. Но вотъ какія интересныя библиографическія подробности объ этомъ изданіи, мы находимъ въ VIII ч. зап. Гидр. Деп. «Не знаемъ, въ какомъ числѣ экземпляровъ печатались первыя двѣ части, которыхъ теперь имѣется въ продажѣ до 120 экземпляровъ; 3-й и 4-й было по 300 оттисковъ, и въ продажѣ ихъ не имѣется; остальные части печатались въ числѣ 400 экземпляровъ, и остаются нераспроданными, по частямъ, отъ 26 до 115 экземпляровъ. По 60 экземпляровъ каждой части было разсылаемо безденежно.»—Расходилось слѣдовательно, только по 250; да и тутъ, надо учесть экземпляры вполнѣдствіи разсылавшіеся Адм. Департаментомъ, отпущавшіеся на корабли, утраченные, и пр. Не великъ сбытъ!—На ряду съ этимъ изданіемъ, показываются въ продажѣ первыя шесть частей записокъ Морскаго Ученаго Комитета, которыхъ было издано всего шестнадцать. Не разошлись-же, конечно, остальные части, если продаются еще первыя!—А гдѣ купить остальные? Одного рода книги, безспорно хорошо расходятся у насъ—это учебныя; напр. Теорія и Практика Гамалѣя, съ 1806—8 по 1840—41 г. имѣла *четыре* изданія, а его Высшая Теорія, два (1801—4 и 1810—13 г.). Но тутъ, конечно, дѣйствуетъ таже причина, какою объяснялъ Крыловъ большой расходъ его басенъ: ихъ даютъ читать дѣтямъ, а дѣти любятъ рвать книги.—Вотъ еще одна странность: въ числѣ

продающихся книгъ показано *Сочиненіе Ломоносова «Краткое описаніе разныхъ путешествій по сѣвернымъ морямъ»*, изданное Гидр. Департаментомъ въ 1847 году. Сочиненіе это не есть спеціально-морское, но обще-литературное, одинъ изъ важнѣйшихъ ученыхъ трудовъ знаменитаго писателя, замѣчательный и самъ по себѣ и особенно потому предпріятію, которое было вызвано имъ (экспедиція Чичагова), сочиненіе, доселѣ остававшееся вовсе неизвѣстнымъ, и изданное книжечкой, въ форматѣ другихъ сочиненій, Ломоносова и прочихъ авторовъ, издаваемыхъ Смирдинымъ... и чтожъ? Между тѣмъ, какъ все Смирдинское изданіе Ломоносова, сдѣланное конечно не въ одномъ заводѣ, давно разошлось и уже обѣщано новое изданіе, эта книжечка—мало того что продается, изданная, вѣроятно, не болѣе какъ въ одномъ заводѣ—но едва ли и раскупается, съ самаго начала ея появленія. Знаемъ покрайней мѣрѣ навѣрное, что многіе любители литературы даже не слыхали объ этой находкѣ, и что въ самыхъ недавнихъ обзорахъ дѣятельности Ломоносова, объ этомъ его трудѣ даже не упоминается. При появленіи этой книги, два-три журнала сдѣлали о ней глухіе отзывы, не съумѣвъ даже опредѣлить ея историческое значеніе, а всѣ остальные и не упомянули. . . . Чего же ждать сбыта морскихъ, спеціальныхъ книгъ, когда и такія не расходятся? Недавно, одинъ нашъ литературный журналъ, не шутя проповѣдовалъ, что о хорошей книгѣ, для пользы самой публикѣ, надобно больше *кричать* (не помню точнаго выраженія), и что безъ этого, у насъ не пойдетъ ни какая книга, и публика не узнаетъ о ней. Хорошо положеніе! Хвала тому кто перекричитъ!

Замѣтимъ въ заключеніе что умѣренныя цѣны, продающихся отъ Гидр. Департамента картъ и книгъ, дѣлають ихъ весьма доступными. Относительно картъ, назначая общую цѣну, какъ старымъ такъ и новымъ, по 60 коп. съ листа, Гидр. Департаментъ, кажется, согласуется въ этомъ съ обще-установившеюся, въ Европѣ

и въ Америкѣ, цѣнностію морскихъ картъ, издаваемыхъ Правительствомъ, обыкновенно ограничивающеюся матеріальною стоимостью бумаги и печатанія, безъ всякихъ для себя выгодъ. Польза мореходства — обильнѣйшее вознагражденіе за всѣ издержки, и съемки и гравированія.

Читатель.

II.

Каталогъ атласамъ, картамъ, чертежамъ, книгамъ, эстампамъ и астрономическимъ, геодезическимъ, математическимъ и физическимъ инструментамъ, продающимъ ся при Черноморскомъ Гидрографическомъ депо. Николаевъ. 1850. 13 стр., въ 8-ю д. л.

Въ предъидущей статьѣ упомянуто было объ этомъ каталогѣ, онъ заключаетъ въ себѣ 18 номеровъ атласовъ и картъ; 15 плановъ портовъ, лимановъ и пр.; 76 книгъ; 19 номеровъ чертежей, портретовъ и эстамповъ, и наконецъ 45 номеровъ инструментовъ.

Въ началѣ каталога стоитъ *Атласъ Чернаго моря*, капитана Манганари, 1841 года. Его составляютъ 25 картъ и 17 листовъ видовъ береговъ; изданіе атласа прекрасно до роскоши; онъ составленъ съ описей, произведенныхъ съ 1825-го по 1836 г., капитаномъ 1-го ранга *Е. П. Манганари*, и теперь употребляется на флотѣ.

Изъ 76-ти книгъ приведенныхъ въ этомъ каталогѣ, только пятая часть *не морскаго* содержанія, но и тѣ имѣли, или и теперь еще имѣютъ, интересъ временной или мѣстной; какъ на примѣръ: «Замѣчанія о чумѣ» и «Средства отъ прилипчивости» и т. п. Собственно же морскія книги этого каталога, всѣ давно изданы и довольно извѣстны, чтобы объ нихъ говорить, развѣ упомянуть только о двухъ, которыя по новости и рѣдкости еще мало извѣстны:

1) *Правила о выдѣлкѣ якорей и цѣпныхъ канатовъ. Николаевъ 1849. Въ 1/2 листа 64 стр. и 11 листовъ чертежей.* Книга эта начинается объясненіемъ техническихъ терминовъ частей якоря и замѣчаніями о достоинствахъ желѣза употребляемаго для выдѣлки якорей. Откуда видно, что въ Англіи для обработки желѣза употребляютъ каменной уголь и коксъ содержащіе нѣсколько сѣры и фосфора, которые соединившись съ желѣзомъ, много вредятъ его качествамъ. У насъ же употребляется для этого древесной уголь и дрова, а потому наше желѣзо, при одинаковой обработкѣ, лучше англійскаго.

Содержаніе самой книги составляютъ слѣдующія статьи: объ опредѣленіи вѣса якорей; о толщинѣ канатовъ, пеньковыхъ и цѣпныхъ; о фигурѣ якорей вообще; о выковкѣ якорей по старому способу; о якоряхъ Перинга, Паркера, Портера и Роджера; на стр. 13 говорится о паровомъ молотѣ Насмита; далѣе о пробѣ якорей, и наконецъ о цѣпныхъ канатахъ. Послѣ того помѣщены необходимыя таблицы и подробные чертежи разнаго рода якорей и цѣпныхъ канатовъ, въ масштабѣ дюймъ за футъ.

Здѣсь кстати указать на статью г-на Поручика Котляревскаго: *Описаніе способа выдѣлки якорей на Воткинскомъ заводѣ по системамъ Перинга, Броуна и Ленкса, Паркера и Портера.* Статья эта напечатана въ №№ 3 и 4 Горнаго Журнала 1850 года. Она во многомъ можетъ послужить дополненіемъ рассматриваемой книги, преимущественно же трактуетъ о заводскомъ дѣлѣ якорнаго производства.

2) *Размѣренія рангоутовъ на судахъ Черноморскаго флота* (года не означено, вышла сколько извѣстно въ 1849 г.), заключаетъ подробныя размѣренія этого рода на всѣхъ военныхъ судахъ отъ 10-ти пуш. тендера до 120-ти пуш. корабля включительно; также на пароходахъ и транспортахъ. Особо замѣчательны чертежи парусовъ, приложенные къ этой

книжкѣ, они показываютъ сравнительную величину прямыхъ парусовъ, а именно: на первомъ чертежѣ находятся марсели, брамсели и бомъ-брамсели, на каждой мачтѣ, съ означеніемъ обводовъ этихъ парусовъ на 15-ти корабляхъ, восьми фрегатахъ и семи корветахъ. Другой чертежъ представляетъ такіе же паруса, для одиннадцати бриговъ и особо для столькихъ же транспортовъ. Общія примѣчанія приложенныя въ концѣ этой книжки нѣсколько пространнѣе тѣхъ, которыя находятся (на 252 страницѣ) въ штатѣ настоящаго вооруженія военныхъ судовъ нашихъ 1840 года.

Подобно этимъ сравнительнымъ чертежамъ парусовъ, въ разсматриваемомъ нами каталогѣ есть сравнительный чертежъ миделеваго сѣченія судовъ Черноморскаго флота, построенныхъ съ 1833 по 1841 годъ, и нѣкоторыхъ англійскихъ.

Такіе сравнительные чертежи весьма полезны для многихъ соображеній и чрезвычайно наглядны.

III.

Въ послѣднее время явилось нѣсколько книгъ и статей, на которыя долгомъ считаемъ указать нашимъ читателямъ:

1) *Лесфортъ и потѣхи Петра Великаго до 1689 года*, отрывокъ изъ перваго тома исторіи царствованія этого Государя, сочиненіе академика и професора Н. Г. Устрялова. Напечатанъ въ Ж. М. Н. Пр. № 1, 1854 г.

2) *Александръ Семеновичъ Шишковъ въ его литературной дѣятельности*, въ томъ же журналѣ №№ 1 и 3.

3) *О градусномъ измѣреніи дугъ меридіана въ Индіи, произведенныхъ на издѣіи Остъ-Индской компаніи*—статья Профессора А. Н. Савича, въ мартовской книжкѣ журнала М. Н. Пр.

4) *Геологъ путеводитель по Финляндскимъ берегамъ*,

Ладожскаго озера и Финскаго залива, соч. Профессора С. С. Куторга, въ № 2 Библіотеки для чтенія 1851 г.

5) Въ V-й книжкѣ Императорскаго Русскаго Географическаго Общества, вообще весьма интересной, отмѣчаемъ только слѣдующія статьи: а) *Описаніе Аральскаго моря*, Генер. Штаба штабсъ-кап. *Макшеева*, участвовавшаго въ экспедиціи капитанъ лейтенанта Бутакова, для изслѣдованія этого моря, въ 1848 и 1849 годахъ; б) *Описаніе Хивинскаго ханства*, Генер. Шт. полк. *Данилевскаго*, посѣтившаго Хиву въ 1843 г. с) *Полснительная записка къ картѣ Аральскаго моря и Хивинскаго ханства, съ ихъ окрестностями*, составленная *Я. В. Ханьковымъ*; d) *Обзоръ тригонометрическихъ работъ въ Россіи*, Корпуса Топографовъ капитана *Максимова*.

6) *Математическая географія и первыя начала Космографіи*, составилъ Проф. *А. Н. Савичъ*, какъ руководство для военно-учебныхъ заведеній; это была цѣль сочиненія, но въ исполненіи оно вышло гораздо суріознѣе и можетъ съ пользою послужить и для взрослыхъ. Книга эта напеч. въ тип. В. Уч. Зав., 1850 г.; въ 8-ю д. л., IV и 210 стр. и 6 листовъ чертежей.

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Въ иностранныхъ газетахъ пишутъ изъ Триеста, что 22 марта Его Величество Императоръ Австрійскій, въ сопровожденіи многочисленной свиты, посѣтилъ Русскій военный бригъ *Эней*, состоящій подъ командою флигель адъютанта Его Императорскаго Величества, Капитанъ-Лейтенанта Уньковскаго. Произведенными на бригъ въ присутствіи Императора маневрами, Его Величество изволилъ остаться совершенно доволенъ. Послѣ того, Его Величество былъ на Австрійскомъ фрегатѣ *Венера*,

который готовится къ отплытію въ морѣ съ братомъ Императора, Эрцгерцогомъ Фердинандомъ, посвящающимъ себя морской службѣ.

— Въ Венеціи съ 27 марта нов. ст. опять порто-франко. Тамъ положено построить два 60 пуш. фрегата.

— Апрѣля 2 н. ст. изъ Дюнкерка вышло 93 судна, отправившіяся для рыбной ловли къ острову Исландіи; готовятся еще 14 судовъ. Для соблюденія порядка обыкновенно отряжается туда одно военное судно; теперь назначенъ тендеръ *Фавори*, подъ командою лейтенанта Мартино.

— Датскій флотъ составляютъ теперь слѣд. суда: 5 кораблей, изъ нихъ три 84 пуш., одинъ 80-ти и одинъ 66-ти пуш.; 7 фрегатъ отъ 40 до 50 пуш. и одинъ фрегатъ 44 пуш. строится; 4 брига отъ 12 до 16 пуш.; 6 мелкихъ судовъ; 86 лодокъ и юлъ; 6 париходовъ по 160 силъ и одинъ париходъ съ винтомъ, въ 260 силъ съ 12-ю орудіями. — Въ Даніи одинъ вице-адмиралъ, три контръ адмирала, 7 командоровъ (наши капитаны 1-го ранга), 17 капитанъ-командоровъ (капитаны 2-го ранга), 17 капитановъ (наши капитанъ-лейтенанты), 27 лейтенантовъ и 41 лейт. втораго класса. Кромѣ того 35 лейтенантовъ состоящихъ временно на службѣ, на мѣсячномъ жалованьи; кадетъ 30 и состоящихъ по флоту 3 кап. ком. и 40 капитановъ и лейтенантовъ.

— Въ Константинополѣ, именно въ Галатѣ, образовалось въ мартѣ мѣсяцѣ, общество для учрежденія съ будущаго года правильнаго париходнаго сообщенія между столицею Порты, Гавръ-де-Грасомъ и Антверпеномъ. Пять директоровъ избраны акціонерами Турками и одинъ директоръ изъ Европейцевъ.

— Французскій паровой корветъ *Шанталь*, съ винтомъ, назначенный для отвоза контръ-адмирала Романъ де Фоссе изъ Бреста въ Пирей, вышелъ изъ перваго порта, по исправленіи поврежденій (см. М. Сб. Т V стр. 268), но минуя Ос. Уэсанъ, у него снова открылась течь въ машинѣ; густой туманъ

препятствовалъ ему возвратиться въ Брестъ, почему адмиралъ и рѣшилъ, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, идти подъ парусами, безъ помощи машины и пришелъ благополучно въ Кадиксъ; откуда по окончаніи исправленій продолжалъ свое плаваніе, и 26 марта н. ст. прибылъ въ Пирей (гавань у Аѣинъ).

— Пишутъ изъ Стокгольма, отъ 4 апрѣля, что тамъ образовалось общество для учрежденія правильного пароходнаго сообщенія съ С. Петербургомъ и Гуллеми, чрезъ Готскій каналъ. Будетъ 8 желѣзныхъ пароходовъ съ винтами, въ 70 силъ и въ 40 тоновъ каждый; они будутъ останавливаться въ Стокгольмѣ и Готенборгѣ, въ Швеціи, и въ Христіаніи или въ Христіансандѣ, въ Норвегіи.

— На всемірной выставкѣ будетъ, говорятъ, машина для спуска тросовъ, сдѣланная еще въ 1799 году, знаменитымъ Фультономъ.

— Пишутъ (*la Marine* № 39), что англійское адмиралтейство положило не посылать болѣе экспедицій, на свой счетъ, для отысканія Франклина.

=

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

Апрѣля 20-го получено здѣсь, въ С. Петербургѣ, прискорбное извѣстіе, для всего Русскаго Флота, о смерти Главнаго Командира Черноморскаго флота и портовъ, Генераль Адъютанта, Адмирала Михаила Петровича Лазарева, скончавшагося въ Вѣнѣ апрѣля 11-го.

=

Май 1851
Томъ V.

Май, 1851.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 5.

Содержаніе:

	стр.		стр.
Военныя дѣйствія Русскаго флота въ 1714 году. <i>Р. Скаловскаго</i>	371.	Подвигъ Генерала Ноаля. <i>В. Ш.</i>	411.
Употребленіе протрактора при рѣшеніи навигаціонныхъ вопросовъ. <i>Н. Неашицова</i>	400.	Библіографія	416.
		Смѣсь.	423.
		Разныя извѣстія.	445.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обзорѣніе 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 cadaго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ V.

№ 5.

МАЙ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1854.

ВОЕННЫЯ ДѢЙСТВІЯ РУССКАГО ФЛОТА

въ 1714 году.

Сооруженіе Русскаго флота въ царствованіе Императора Петра Великаго и военные подвиги этого флота въ первые годы его существованія, принадлежать къ дивнымъ событіямъ отечественной исторіи нашей. Съ начала началъ великое дѣло свое Петръ; — но къ такому началу не обращался еще ни одинъ Вѣнценосецъ, ни одинъ изъ нихъ не черпалъ славы своей изъ такихъ источниковъ. Это было самоотверженіе, переступившее черту необыкновенныхъ дѣлъ. Собственная, державная рука Его вооружилась топоромъ на дѣло кораблестроенія; нетронутые отъ вѣковъ лѣса Россіи, узнали наконецъ мощнаго владыку своего и загромодили собою побережья рѣкъ и морей. Явился флотъ, развѣлся новый флагъ посреди флаговъ Европы, и государство, окрыленное Петромъ, надежно начало опираться на вновь созданную силу, которая не замедлила доставить ему другое значеніе и славу, и приумножить его владѣнія.

Замѣдлитель и руководитель флота, Петръ Великій, всегда раздѣлялъ также и всѣ славные подвиги его и всѣ опасности; въ кровавой сѣтѣ—показывалъ примѣръ мужества; въ минуты бѣдъ—

ствій—первымъ являлся на спасеніе. Такой рядъ событій, равно блистательныхъ и равно поучительныхъ, нечислится намъ исторія въ теченіе царствованія этого Государя, и 1714 годъ составляетъ въ этомъ ряду одинъ изъ лучшихъ эпизодовъ.

Событія этого достопамятнаго года неоднократно были уже описываемы; и еще недавно въ Морск. Сборникѣ (№ 12, 1850 года) видѣли мы любопытную статью, напомнившую намъ Гангутское сраженіе, со дѣями, предшествовавшими и послѣдовавшими обстоятельствами. Невзирая на это, мы вознамѣрились сдѣлать новое обзорѣніе происшествій 1714 года, относящихся до дѣйствій флота, съ нѣкоторыми указаніями на тѣ свѣденія, какія почерпнули изъ дѣлъ адмиралтейскаго архива.

Военныя дѣйствія 1713 года были вполнѣ успѣшны, и большая часть Финляндіи очищена отъ непріятеля. Главныя города: Гельсингфорсъ, Тавастгусъ и Або были заняты, и русскія войска расположились между этими тремя пунктами на зимнія квартиры. Въ Гельсингфорсѣ построены были укрѣпленія. Въ Финляндіи оставленъ былъ 15-ти тысячный корпусъ, подъ начальствомъ генерала князя Голицына, и ему приказано было въ теченіе зимы, съ 1713 на 1714 годъ, стараться отбросить непріятеля къ Торнео и даже «выгнать съ берегу чрезъ море». Онъ расположился, «на Эстерботской дорогѣ и у Абова,» и не давалъ отдыха шведскимъ отрядамъ. Отъ 5 января 1714 г. писалъ онъ графу Апраксину: «повелите-ли мнѣ послать изъ Абова на островъ Аландъ, который въ 12 миляхъ, имѣетъ 8 кирокъ, въ окружности 6 миль; отъ Абова до него море мерзнетъ, а отъ него до Стокгольма не мерзнетъ. . . .»¹

На предстоящую кампанію 1714 года избраны были два пункта для большихъ запасовъ провіанта: Гельсингфорсъ и Або, «ибо магазейну на весну весьма здѣсь надлежитъ быть, ради

1. Дѣла канцеляріи генералъ-адмирала графа Апраксина.

многихъ разномыслии военныхъ»³, писалъ Государь въ генералъ-адмиралу. Въ Гельсингфорсѣ большое количество провіанту доставлено было на судахъ въ исходѣ навигаціи 1713 года; снабженію же Абова предоставлено было князю Голицыну; по этому оному, не надѣясь «сбратъ съ кирою достаточное количество провіанту (какъ ему было предписано), а провіантъ который былъ оставленъ въ Або, ввезъ на Шведскій флотъ и понтоны сожжены», перевезъ нѣкоторую часть изъ Гельсингфорса по зимнему пути, на тысячахъ подводяхъ³.

Наконецъ, во время пребыванія своего въ Або, 2 сентября 1713 г., Государь предписывалъ генералъ-адмиралу: «надлежитъ также отъ сего мѣста до кирки Инго осмотрѣть пристани большими кораблями до материка (гдѣ оныя мелкими судами преходить могутъ), только что Гаугутъ и Тверемюнде или еще нныя есть? и оныя поставить на карту: въ которыхъ нѣтъ неприятеля, то нныя учинить; а гдѣ есть, то по отходу оныхъ и не можнотъ оныя въ веснѣ отъ большаго моря ходъ испортить.» Въ слѣдствіе этого, генералъ-адмиралъ немедленно отправилъ двѣ скампавей и двѣ лодки для осмотра фарватеровъ и рейдоу; а на генерала князя Голицына возложено было «найти лодмановъ, знающихъ плаваніе отъ Финскихъ береговъ въ Сигусъ Ботникусъ.»

Итакъ, для кампаніи 1714 года предприняты были всѣ мѣры осторожности и предусмотрѣны всѣ препятствія, могущія встрѣтиться. Такою же дѣятельностію оживлены были адмиралтейство и верфи, на которыхъ строились скампавей и лодки; корабельный флотъ долженъ былъ увеличиться кораблями, вновь купленными за границей и построенными въ Архангельскѣ. Но обширный планъ этой кампаніи весьма много измѣнилъ

2. Дѣла Канц. графа Апраксина. 3. Тамъ же. 4. Тамъ же.

ся, по поводу ~~неприятельских~~ дружескихъ отношеній Короля Датскаго къ Государю. Причиной къ неудовольствію были условія, заключенныя между княземъ Мемлинскимъ и Королемъ Прусскимъ, относительно секвестра Штетина, Стразбурга, Висмара и Голштиніи. «Къ Датскому Королю посылается генералъ-адъютантъ Ягушинскій съ тѣмъ, — пишетъ генералъ-адмиралъ къ кн. Голицыну въ Финляндію, отъ 20 ноября 1713 г. — «что-бы еще держался, за что обѣщаны не малые деньги.»⁵ Однако, невзирая ни на какія убѣжденія, Датскій Король не согласился принять участіе въ кампаніи 1714 года и отказать вспомошествовать флотомъ. У него просили «эскадры отъ восьми до десяти кораблей, которые не менѣе были бы 40 пушекъ.» Такимъ образомъ Петръ Великій, имѣвшій намереніе перенести войну на самый Скагивакскій полуостровъ, и, подѣляя гордой столицы Карла XII-го, требовать выгоднаго мира, — долженъ былъ ограничиться тѣми дѣйствіями, какія представляли Ему собственные средства противъ непріятеля, имѣвшаго хотя безпорядочными, но все-еще многочисленными морскими силами.

8 мая 1714 года, флотъ, состоявшій изъ 9 кораблей, 5 эскадръ и 4 шнявъ⁶, вышелъ на Кронштатскій рейдъ. Государь имѣлъ свой флагъ на кораблѣ Св. Екатерины, капитанъ Гоцлеръ. Капитанъ-командоръ Шельтингъ былъ на кораблѣ Рига, (въ послѣдствіи, во время слѣдованія къ Ревелю, пересѣлъ на кор. Полтаву). Снятыя съ якоря располагали немедленно по очищеніи Финскаго залива отъ льда; и 20 мая двинулись отъ Кронштата въ сопровожденіи ста скампавей⁷ и множества трап-

5. Дѣла канцел. гр. Апраксина.

6. Рукописный журналъ на Голландскомъ языкѣ, въ дѣлахъ канцеляріи генералъ-адмирала.

7. Скампавей могли перевозить до 120 солдатъ; на бригантинахъ не помѣщали болѣе 50.

снортовъ съ провансомъ. Гребной флотилей командовалъ генералъ-адмиралъ графъ Апраксинъ; на ней было до 16-ти тысячъ сухопутнаго войска, къ которому должна была еще присоединиться дивизія генерала князя Голицына⁸. Корабельный флотомъ начальствовалъ Шпаубенатъ—Государь.

Цѣль гребной флотиліи состояла въ завладѣніи Аландскихъ островами, откуда располагали дѣлать набѣги на Шведскій берегъ; къ Аландскимъ шхерамъ она должна была слѣдовать вдоль Финляндскихъ береговъ. Назначеніе корабельнаго флота состояло въ прикрытіи гребной флотиліи и въ недопущеніи непріятеля заградить ей путь. Достигнувъ Выборга, 31 мая, оба флота разстались, и корабельный отправился въ Ревель, куда прибылъ 14 іюня; при немъ находилась эскадра галеръ, подъ командою генералъ-маіора Головина.

Съ большими предосторожностями плылъ корабельный флотъ отъ Кронштата къ Ревелю. Въ продолженіе пути этого были, большею частью, самые тихіе вѣтры и безвѣтрія, во время коихъ суда обыкновенно становились на якорь.⁹ Крейсеры дѣтельно высматривали непріятельскія суда; главное начальство надъ крейсерскимъ отрядомъ, состоявшимъ изъ 3 фрегатовъ и 3 шнявъ, поручено было капитану Бредалю; 31 мая, когда

8. Снаряженіе для кампаніи 1713 года было также велико, и даже едва ли не болѣе. Оно состояло изъ 93 галеръ, 60 карбусовъ и 50 большихъ лодокъ, съ 16,050 чел. войска; а въ письмѣ къ князю Меншикову о снаряженіи этой армады, Государь говоритъ: «насъ всѣхъ будетъ до 280 парусныхъ судовъ, а людей 17 тысячъ, кромѣ конницы и пѣхоты, которая пойдутъ по травѣ.»

9. Въ Морск. Сборн. № 12, 1850 г. стран. 488, сказано, что изъ предосторожности, «къ ночи и за противнымъ вѣтромъ, обыкновенно останавливались на якорѣ.» Изъ Журнала Петра Великаго этого вовсе не видно; напротивъ, въ двухъ мѣстахъ означено, что по наступленіи вѣтра, снялись съ якоря ночью.

флотъ стоялъ на якорѣ у Варн-Ваддал, они довели, что двѣ непріятельскіе корабли не допустили ихъ дойти до Кампервика. Капитанъ-поручикъ Снявину, находившемуся въ Ревелѣ, заблаговременно послано было приказаніе взять у ландратовъ до ста надежныхъ человѣкъ верховыхъ и поставить по берегу морскому отъ Рогервика до Ревеля и Кампервика; они должны были наблюдать за появленіемъ непріятельскихъ судовъ и немедленно о томъ доносить посредствомъ огня, «для того» писать Государю, «дабы нечаянно на непріятеля не набѣжать».¹⁰ Вообще же относительно дѣйствій флота, положено было вступить въ сраженіе только въ такомъ случаѣ, когда онъ будетъ сильнѣе непріятеля третьею долею кораблей равной величины; если же непріятель будетъ кораблями сильнѣе, или хотя въ равномъ числѣ, то въ сраженіе съ нимъ не вступать.¹¹

Распоряженія эти не показываютъ однако, чтобы «на корабельный флотъ возлагали еще столь робкія надежды», какъ сказано въ Морск. Сборн. № 12, 1850 г. стр. 487. Правда, что онъ болѣею частью состоялъ изъ кораблей купленныхъ

10. Голиковъ. Т. 5, стр. 234.

11. Письма Петра Великаго.—У Голикова, Т. 5, стр. 566, упоминается о письмѣ Государя къ графу Апраксину отъ 25 мая, въ которомъ Онъ испрашиваетъ позволенія быть во время бою на фрегатѣ и въ линіи. Мы обращаемъ особенное вниманіе на эту мысль Государя,—искуснѣйшаго морскаго офицера своего времени,—потому, что и въ послѣдствіи многіе извѣстные начальники флотовъ также были того убѣжденія, что главнокомандующему адмиралу полезно быть на фрегатѣ въ продолженіи сраженія. Такъ напримѣръ, въ 1778 году, поступилъ Англійскій адмиралъ Лордъ Гау; въ 1797 году, адмиралъ Донкенъ, знаменитый побѣдитель у Компердоуна, и которому всегда старался слѣдовать Нельсонъ,—какъ самъ выражался въ письмѣ своемъ къ Донкену,—говорилъ, что флагманъ во время сраженія долженъ быть на фрегатѣ, для лучшаго управленія дѣйствіями флота.

за границей, которые Государь называлъ «приюминами», и которые вообще были «туны на парусахъ»;¹² но почти всѣ командеры судовъ были люди отважные и свѣдущіе въ своемъ дѣлѣ; на флотѣ находилось много хорошихъ, своихъ и иностран-ныхъ, офицеровъ, боцмановъ и матросовъ; путевая экзерциція и дѣйствіе парусами всегда составляли одно изъ главныхъ упражненій, и одну изъ главныхъ заботъ Государя. Но флотъ нашъ, отправившись изъ Кронштата, въ числѣ 9-ти кораблей и 5-ти фрегатовъ, и ежеминутно ожидая встрѣчи съ многочисленными непріятельскимъ флотомъ, состоявшимъ изъ 16-ти кораблей¹³, долженъ былъ принимать мѣры предосторожности, чтобы обезпечить прибытіе свое въ Ревель, для соединенія съ тамошнимъ отрядомъ, и не быть атаковану по настигъ.

Осторожность не есть еще выраженіе недовѣрчивости къ своимъ силамъ; притомъ она составляла всегданнюю, рѣдительно-ю черту Петра Великаго въ его военныхъ предпріятіяхъ: такимъ видимъ мы Его подъ стѣнами Азова, Ноттенбурга, на поляхъ Полтавы; такимъ былъ Онъ, указывая графу Апрак-ну въ предшествовавшемъ 1713 году, что «нѣтъ нужды отда-

12. Письмо къ гр. Апраксину, 13 іюня 1713 года.—Корабли покупались за границей чрезъ комиссіонеровъ Салтыкова, Соловьева и другихъ; нѣкоторые изъ лицъ этихъ уличены были въ лихоимствѣ, бывшемъ причиною того дурнаго состоянія судовъ, въ какомъ онѣ приходили. Салтыковъ, напримѣръ, по Высочайшему повелѣнію былъ присланъ въ Россію какъ преступникъ.

13. Нѣтъ сомнѣнія, что о снаряженіи шведскаго флота, его числѣ, составѣ и времени выхода въ море, Государю было подробно извѣстно. Покореніе Финляндіи представляло много къ тому способствъ; кромѣ того, въ исходѣ 1713 года, Государь писалъ Ягусинскому въ Копенгагенъ, «потщитесь, во что-бы то ни стало, нѣтъ ли корреспондента сыскать въ Карльскронѣ, которой бы уведомилъ сколько и куда Шведы кораблей наряжать будутъ въ слѣдующее лѣто...»

вать себя въ азартъ», хотя силы наши на водѣ были тогда гораздо болѣе непріятельскихъ; наконецъ, точно такъ же, при всѣхъ успѣхахъ князя Голицына въ Финляндіи, съ 1713 и 1714 г., и достаточной силѣности его флота, Густавъ предписывалъ ему «въ баталіи не азартовать если непріятель будетъ сильнѣе нашего войска.»¹⁴ Въ отношеніи же флота нашего можно сказать, что вообще при тогдашнихъ обстоятельствахъ войны и средствахъ, не столько важна была побѣда надъ непріятельскимъ флотомъ, сколько необходима цѣлость нашего, составлявшаго главную защиту Кронштата и Петербурга; и что тогда гораздо расчётливѣе было дѣйствовать выжидательно, пользоваться одними благоприятными случаями, или опираться на непріятеля, нежели «отдавать себя въ азартъ», какими бы то ни было образомъ.

Въ Ревелѣ флотъ соединился съ находившимся тамъ отрядомъ подъ командою капитанъ-командора Сиверса, и состоявшимъ изъ купленныхъ за границей кораблей: Арондель, Армонтъ, Фортуна, Лефериъ, и Перлъ,¹⁵ и двухъ прибывшихъ изъ Архангельска: Гавріила и Рафаила; третій архангельскій корабль, Михаилъ, пришелъ въ іюль.¹⁶ На третій день по прибытіи,

14. Дѣла канцеляріи гр. Апраксина.

15. Первые три пришли въ Ревель въ началѣ марта 1714 года; Лефериъ въ исходѣ мая, а Перлъ въ половинѣ іюля.

16. Въ первыхъ числахъ іюля 1713 г. (дѣла канцеляріи гр. Апраксина) на Архангельской верфи спущены были на воду три 53 пушечные корабля, Архангелы: Гавріилъ, Рафаилъ и Михаилъ, которымъ приказано было изготавиться со всею поспѣшностію и въ то же дѣло отправиться въ море, дабы они могли зимовать въ Датской Норвегіи, а въ январѣ или февралѣ будущаго 1714 г. прійти въ Ревель. На всѣхъ трехъ корабляхъ поставлено было по 30 пушекъ 8-ми фунтовыхъ и имѣлось по 300 человекъ экипажа. Судя эти не могли, однако, подойти къ бару ранѣе 30 сентября, и два изъ нихъ: Гавріилъ, капитанъ Симсонъ (онъ же былъ и начальни-

пошла на корабль Св. Екатерины, морская язва; однако она прекратилась без важных последствий. Въ опись изъ семьи Петра Великаго сказано, что въ одну неделю заболѣло болѣе тысячи человекъ, но ничего не упомянуто о числѣ умершихъ. Настоящая причина этой болѣзни неизвестна; и хотя въ статьѣ Морск. Сборника, 1850 г. № 42, стр. 489, сказано, что: «долговременное плаваніе, при обыкновенной тогда нечистотѣ и тѣснотѣ на корабляхъ, причинило болѣзни, развитію которыхъ способствовалъ и бывший тогда цесарь, впрочемъ, по этому случаю, отлучившійся Государемъ»; но мы не полагаемъ, чтобы были справедливы заключенія эти, выражающія величайшій безпорядокъ во флотѣ нашемъ и дурное его снаряженіе. Во первыхъ, отъ 20 мая, когда флотъ ушелъ изъ Кронштата, до дня прибытія его въ Ревель, 11 іюня, прошло только три недѣли;—такого плаванія нельзя назвать ни долговременнымъ, ни труднымъ, въ особенности когда онъ часто долѣе, сколько сутокъ оставался на якорѣ. Во-вторыхъ, изъ прилагаемой росписи судовъ видно, что на нихъ было не болѣе команды, какъ сколько находилось-бы и въ настоящее время на корабляхъ такого ранга; и едва ли можно допустить, чтобы у капитана Гослера, отличнаго морскаго офицера и потому любимаго Государемъ, могла существовать въ такой степени нечистота, что бы породить подобную болѣзнь, начавшуюся именно на его корабль Св. Екатерины, гдѣ находился и самъ Государь. Наконецъ, изъ журнала Петра Великаго, стр. 407,

комъ отряда), и Рафаилъ, командующій поручикъ Вибей, успѣли перейти баръ, догрузиться, и 17 октября отправились въ путь, по назначенію. Но Михайлъ пропустилъ полную воду и удобное время, и видя ледъ, скопляющійся въ рѣкѣ, возвратился зимовать въ Архангельскъ. Мы приводимъ обстоятельство это для показанія, въ какое позднее время отправлялись новые корабли изъ Архангельска.

видно, что болѣзнь открывалась не между матросами, но на обер-провантмейстерѣ Тихомировѣ.

Для прекращенія болѣзни, корабли поставлены были въ гавани ихъ чистили и курили, а людей всѣхъ свезли на берегъ, оставляя на каждомъ кораблѣ только по 30 матросовъ и 50 солдатъ. Въ это время, 17 іюня, около полудни, показалась шведская эскадра, изъ 6-ти кораблей; тотчасъ данъ былъ сигналъ свозить людей съ берега на суда, и галерамъ буксировать корабли изъ гавани; въ продолженіе ночи всѣ корабли были уже на своихъ мѣстахъ, въ боевомъ порядкѣ. На разсвѣтъ слѣдующаго дня, шведская эскадра находилась въ виду Ревельскаго рейда и лавировала до полудня. Во весь тотъ день вѣтеръ былъ очень тихій. Шведы, лучше зная мѣстность, избегали подводныхъ камней; тогда-какъ наши крейсера, не имѣвшіе хорошихъ лоцмановъ, принуждены были дѣйствовать осторожно; при всемъ томъ одинъ изъ нихъ, корабль Арондель, сталъ на мель, но вскоре съ нее сошелъ. Къ вечеру непріятель совсѣмъ удалился, и крейсерскія суда наши возвратились, «и такимъ случаемъ непріятель ушелъ: но ежелибъ люди всѣ были на корабляхъ, то бы ни коимъ образомъ непріятелю уйти было невозможно.»¹⁷

20-го іюня, находясь на кораблѣ Св. Екатерины, Государь приказалъ флоту соблюдать слѣдующую линію баталіи:¹⁸

17. Журналъ Петра Великаго, Ч. 1, стр. 405.

18. Рукописный журналъ на Голландскомъ языкѣ, въ дѣлахъ архива.

Л И Н И Я Б А Т Л И Н.

<i>Корабли.</i>	<i>Пущ.</i>	<i>Командиры.</i>	<i>Чис. люд.</i>	<i>Фрегаты.</i>	<i>Пущ. Командиры.</i>	<i>Чис. люд.</i>
Гавриилъ	52	Кап. Симсонъ	323	Св. Петръ	32 Кап. Экгофъ	200
Св. Антоній	52	Кап. фонъ Гоотъ	323	Шн. Наталія	18 Кап.-лейт. Транъ	90
Полтава	52	Кап.-ком. Шельтингъ	351			
Арондель	44	Кап. Фитшъ	300			
Перновъ	52	Кап. Беземакеръ	323			
Рига	52	Кап. Кроценбургъ	323	Самсонъ	32 Кап. Брандъ	200
Рафаилъ	52	Кап. Иванъ Синявинъ	323	Св. Павелъ	32 Кап. Бредадь	200
Св. Екатерина	62	Кап. Гослеръ и Шау- бенахтъ-Государъ.	456	Св. Іюлія	32 Нельсонъ	200
Перлъ	50	Кап. Ванъ	320	Принцесса	20 Кап.-лейт. Мухановъ	100
Аронгъ	50	Кап. Ро	320			
Эсперансъ	48	Кап. Эдвардъ	320			
Рандольфъ	50	Кап. Вессель	320	Лансдоу	32 Кап. Гаукъ	200
Фортуна	52	Кап. Бекеръ	323	Шн. Діана	18 Риге	90
Леернъ	74	Кап.-ком. Сиверъ	518			
Оксфордъ	50	Кап. Фанъ Гентъ	320			
Викторія	62	Кап. Блекій	450			

Авангардъ.

Кордебаталия.

Арриергардъ.

27 іюня получено было уведомленіе отъ графа Апраксина, что непріятельскій флотъ стоитъ на якорѣ у Гангзудда и ему съ галерами пройти невозможно.

Гребной флотъ достигъ Гельсингфорса въ то же самое время, когда корабельный бросилъ якорь на Ревельскомъ рейдѣ, 11 іюня. Въ Гельсингфорсѣ пробылъ онъ десять дней; выгрузилъ часть провіанта, и, взявши съ собою нѣсколько зимовавшихъ тамъ галеръ и прамовъ, всего до 12 судовъ, отправился къ Твереминне, куда прибылъ 28 іюня. На пути этомъ, у Экенеса, принята была на суда дивизія князя Голицына, пришедшая изъ Або. Государь постоянно заботился о томъ, чтобы гребной флотъ достигъ Твереминской бухты какъ можно ранѣе, и, до прибытія непріятеля, миновалъ Гангзуддскій мысъ, составлявшій, въ эту кампанію, ключъ ко всѣмъ дальнѣйшимъ дѣйствіямъ. Получивъ первыя извѣстія отъ крейсеровъ о появленіи непріятельскихъ судовъ, что случилось въ первый же день разлученія обомъ флотовъ, 31 мая, Государь немедленно уведомилъ о томъ генералъ-адмирала, прося его поспѣшить «захватить» вышесказанный пунктъ. Однако ожиданія не сбылись и гребной флотъ встрѣтилъ сильную преграду.

Для крейсерства въ Балтійскомъ морѣ, въ 1714 году, и прикрытія Финляндскихъ береговъ, регентство, управлявшее Швеціею во время продолжительнаго отсутствія ея Короля, рѣшилось послать адмирала Ваттранга, съ 16-ю линейными кораблями, двумя гребными фрегатами и 12-ю галерами. Снаряженіе этого флота было весьма дурно; вооруженный въ-торопяхъ, онъ не имѣлъ ни достаточнаго числа офицеровъ, ни командъ, которыя притомъ были еще неопытны. На пути изъ Або къ Гангзудду, Ваттрангъ потопилъ до 80 мелкихъ судовъ нашихъ со множествомъ матросовъ, и въ исходѣ мая занялъ пунктъ этотъ,¹⁹ т. е. цѣлымъ мѣсяцемъ ранѣе прибытія графа Апраксина.

19. La bataille á l'Ouest d'Hango Udd, l'an 1714, selon les

Графъ Анраксонъ, увидя многочисленный непріятельскій флотъ, подкрѣпленный природою мѣста, избраннаго имъ для заслоненія западныхъ шхеръ, приостановился и не рѣшался искать успѣха въ какомъ либо слишкомъ отважномъ предпріятіи; но не умѣя ретироваться, просилъ Государя сдѣлать диверсію корабельнымъ флотомъ, или, въ случаѣ невозможности этого, самому пріѣхать для осмотра и совѣта.

Извѣстіе о необходимости въ личномъ присутствіи, призвало Государя къ новой дѣятельности, къ новымъ трудамъ и опасностямъ. Въ общемъ совѣщаніи всѣхъ капитановъ судовъ, положено было не дѣлать диверсій корабельнымъ флотомъ, за неимѣніемъ ходкихъ кораблей; не было также и лодмановъ. Нападеніе на дальнемъ разстояніи находили бесполезнымъ и не-должнымъ; на смѣлую атаку съ моря не рѣшались изъ осторожности, что, въ случаѣ перевѣса на сторонѣ непріятеля, корабли дурно ходящіе не могли бы ретироваться съ безопасно-стію. Можетъ быть также и болѣзнь, не совсѣмъ тогда прекратившаяся и ослабившая корабельныя команды, составляла одно изъ обстоятельствъ, входившихъ въ расчетъ. Определено было корабельному флоту нашему пройти шхерами, и, сблизившись съ непріятелемъ, напасть на него помощію буксированія судовъ въ тихій вѣтеръ или штиль. Немедленно капитанъ-командоръ Сиверсъ со штурманами отправленъ былъ въ шхеры, для прѣмѣра глубины и узнанія возможно ли кораблямъ пройти до Гангвудда. Начальство надъ корабельнымъ флотомъ поручено было капитанъ-командору Шельтингу, и, 4 іюля, Государь, на фрегатѣ Св. Павелъ, конвоируемый двумя кораблями, двумя

rapports Svedois, redigés par *F. Roswall*. По его показанію у Шведовъ было: 15 военныхъ кораблей, 2 гребные фрегата и 12 галеръ.

галерами и шнявой, отплылъ къ Гельсингфорсу. Однако, крупнѣе противныя вѣтры заставили его возвратиться; не прежде 18 числа, вторично предпринялъ Онъ путь и, по двудневномъ благополучномъ плаваніи, 20 іюля, прибылъ къ гребному флоту, стоявшему въ Твереминне. Слѣдующій день проведенъ былъ въ осмотрѣ непріятельскаго флота; а 22 числа такой же осмотръ флота и мѣстности сдѣланъ при поѣздкѣ сухимъ путемъ. Въ журналѣ Петра Великаго сказано, что непріятель состоялъ тогда изъ 13 линейныхъ кораблей на якорѣ и 6 въ крейсерствѣ, 4 фрегатовъ, 1 блокгауза, 2 бомбардирскихъ галіотовъ, 2 шнявы и 6 большихъ и малыхъ галеръ; кромѣ того, за островами видѣлись еще три судна, но неизвѣстно чьи. Начальствовалъ флотомъ адмиралъ Ваттрангъ, вице-адмиралъ Лелій, и шаубенахты Эреншильда и Анкерштерна. Въ послѣдствіи оказалось, что западнѣе Гангэудда, въ проливѣ Юнгферзундъ, находился еще шаубенахтъ Тоубъ, съ однимъ кораблемъ и нѣсколькими галерами.

Положеніе Гангэудскаго полуострова и его мыса, окруженнаго отмелями и группой острововъ, тѣснящихся одинъ возлѣ другаго иногда въ разстояніи отъ 150 до 50 сажень, составляетъ сильную дефилю, и достаточно взгляда на карту, чтобы видѣть всѣ выгоды этого пункта для той цѣли, для какой избралъ ее шведскій флотъ. Въ 18 верстахъ къ востоку отъ мыса Гангэ находится бухта Твереминне, загражденная островами и имѣющая одинъ корабельный входъ отъ SO. Ширина бухты, въ самомъ широкомъ мѣстѣ, около $2\frac{1}{2}$ верстъ; длина до 3 верстъ; глубина повсюду отъ 15 до 8 сажень. Для перехода сюда изъ Гангэудскаго рейда, корабли должны обогнуть всѣ самыя отдаленныя мели и сдѣлать такимъ образомъ около 45 верстъ; прямое же разстояніе между эти двумя пунктами, или по шхерному фарватеру, не болѣе 20 верстъ. Въ

этой бухтѣ²⁰, Государь нашель свою флотилію. Уже окомо мѣсяца обѣ воюющія стороны находились въ бездѣйствіи: одни, не желая отказаться отъ дальнѣйшаго слѣдованія, сопряженнаго съ важными послѣдствіями; другіе, дорежа непроницаемой позиціей своей и боясь какиѣмъ либо движеніемъ измѣнить ея выгоды.

Но съ прибытіемъ Государя измѣнился ходъ прежнихъ дѣлъ и, по необыкновенной дѣятельности и смѣлымъ намѣреніямъ, Шведы скоро узнали о присутствіи грознаго соперника своего. Государь приказалъ переташить самыя легкія галеры чрезъ перешеекъ Драгель, находящійся на Гангәудскомъ полуостровѣ, въ нѣсколькихъ верстахъ сѣвернѣе мыса. «Въ 23 и 24 числахъ²¹, ѣздили и осматривали переволоки, и нашли оную, которая только 1170 сажень трехъ-аршинныхъ, отъ Вереминскаго залива до другаго, которой по Востную сторону Ангута²², и по смотру велѣно мостъ дѣлать, дабы нѣсколько легкихъ галеръ переташить и пропустить для дѣйствъ, и тѣмъ бы непріятеля привести въ конфузю, чтобы удержать непріятель никакъ немогъ.» Узнавши объ этомъ намѣреніи отъ рыбаковъ, адмиралъ Ваттрангъ немедленно отрядилъ шаубенахта Эреншилльда съ однимъ 18 пушечнымъ фрегатомъ (Олифантъ), шестью галерами, имѣвшими по 16-ти пушекъ, и тремя шести пушечными шхерботами, къ западной, то есть къ противоположной сторонѣ пере-

20. Въ этой же самой бухтѣ Твереминне, за годъ предъ тѣмъ, стоялъ флотъ вице-адмирала Мелія, заграждая путь къ Або; Государь осматривалъ его и располагалъ употребить брандеры для удаленія непріятеля.

21. Журналъ Петра Великаго, стр. 407.

22. Изъ Дѣлъ канцеляріи Генер. Адмирала видно, что два чухонца, вознагражденные потомъ деньгами, указали мѣсто гдѣ можно переташить галеры чрезъ перешеекъ, и потомъ, провели русскія суда между узкостями, мимо Шведскаго флота, когда онѣ обгибали мысъ Гангәудъ.

шейка, для воспрепятствования переправѣ; и въ то же время, 25 іюля, вице-адмиралъ Лелій, съ 14 судами, отделился отъ адмирала съ намереніемъ атаковать флотилію въ Твереминне.

Кель скоро на флотиліи слышали пальбу, произведенную вѣроятно шведскими крейсерами, дѣлавшими сигналы, или судами вице-адмирала Лелія, но случаю отдѣленія ихъ отъ своего главнокомандующаго, Государь вознамѣрился въблизи осмотрѣть движенія непріятеля, и, взявши съ собою тридцать пять галеръ, отправился къ островамъ ближайшимъ отъ непріятельскаго флота. Тогда представилось совсѣмъ иное положеніе дѣлъ: отсутствіе эскадры Лелія, уменьшивъ шведскій флотъ до одной трети, дѣлало его не столь опаснымъ повелителемъ рейда. Однако, рѣшительныя дѣйствія отложены были до того времени, когда Государь вмѣстѣ съ генералъ-адмираломъ, бывшимъ къ нему на просьбѣ, удостовѣрились, что намереніе Лелія, при коемъ находились и бомбардирскіе галіоты, состояло не въ слѣдованіи къ Ревелю, для нападенія на русскій флотъ, — какъ первоначально заключали по курсу его на 80, выводящему изъ шхеръ, — но для нападенія на флотилію въ Твереминне. Это обнаружилось не прежде утра 26-го іюля. Благопріятная минута не была потеряна; спокойное море и маловѣтріе также много ручалось за успѣхъ. Немедленно послано было приказаніе «всему флоту готовиться выйти изъ узкаго мѣста, гдѣ стояли, дабы непріятель не заперъ въ Авангутѣ;» и въ слѣдъ за тѣмъ капитанъ-командеръ Змаевичъ, бригадиръ Волковъ и капитанъ Бредаль, получили приказаніе съ 20 галерами, изъ числа 35-ти подошедшихъ къ рейду, обойти шведскій флотъ съ морекой стороны. Движеніе это привело непріятеля въ большое замѣшательство. Адмиралъ Ваттманъ открылъ сильную пальбу, и началъ шлюпками буксироваться къ отряду Русскихъ; но Змаевичъ миновалъ всѣ опасности и безвредно достигъ мыса Гангвудда. За первымъ пред-

пріятіємъ вскорѣ послѣдовало второе, не менѣе удачное, и непопавшее остальными пятнадцатью галерами, подъ начальствомъ бригадира Лефорта, съ капитанами Дежимонтомъ и Грисомъ. Такимъ образомъ оба отдѣленія благополучно соединились по западную сторону рейда.

Адмиралъ Ваттрангъ, видя намѣренія свои уничтоженными, возвратилъ эскадру вице-адмирала Лелія, который и присоединился къ нему въ тотъ же вечеръ; но отрядъ шхерныхъ судовъ, подъ командою шаубенахта Эреншильда, будучи теперь отрѣзанный отъ помощи и ретирады, долженъ былъ сдѣлаться добычей непріятеля. О назначеніи и мѣстопребываніи этого отряда, Государь узналъ не-задолго до отправления капитанъ-командора Змаевича, и ему приказано было сдѣлать на него немедленное нападеніе; однако, за наступившей темнотою, онъ принужденъ былъ отложить исполненіе до слѣдующаго дня. Этимъ заключились происшествія 26 іюля.

Въ теченіе слѣдующей ночи происходили совѣщанія, и положено было прорѣзать непріятельскій флотъ, невзирая на многочисленность его.²³ Въ Журналъ Петра Великаго сказано объ этомъ событіи слѣдующее: «И въ 27 день по утру Генераль-Адмиралъ Графъ Апракинъ со всѣмъ при немъ бывшимъ флотомъ съ полуночи пошедь, и того же утра приближаясь къ непріятелю, указъ далъ пробиваться сквозъ онаго, не огребая кругомъ, что съ помощію Божіею и учинено, и такъ безвредно, что только одна галера стала на мель, которую непріятель взялъ; а протчіе всѣ, какъ суда, такъ и люди безъ вреда прошли, хотя со всего непріятельскаго флота стрѣляли

23. У Голицына, Т. 5, стр. 575, сказано что непріятельскій флотъ состоялъ тогда изъ 16 линейныхъ кораблей, 7 фрегатовъ, 2 шнявъ, одного брандера и двухъ бомбардирскихъ судовъ; всего на нихъ было 1197 орудій, кромѣ мортирь.

по нашихъ надъ мѣру жестоко, отъ которой стрѣльбы у одного капитана ногу отбили, а когда Адмиралъ прошолъ, тогда рапортовалъ его Капитанъ-Командоръ Змаевичъ, что онъ благовалъ непріятеля: потомъ, когда Генералъ-Адмиралъ въ то мѣсто прибылъ, и учредя флотъ къ бою послалъ Генералъ-Адъютанта Ягушинскаго къ командиру тою шведскою эскадрою Шаутбенахту Эрншильту, чтобъ оный отдался; на что онъ сказалъ, что того учинить не можетъ: тогда, видя нѣ упорство Генералъ-Адмиралъ, далъ сигналъ авангардіи нашей онаго атаковать, которою тогда командовалъ Шаутбенахтъ корабельный и Генералъ Вейде, и оная атака началась въ третьемъ часу по полудни и продолжалась даже до пятого часа; и хотя непріятель несравненную артиллерію имѣлъ предъ нашими, однакоже по зѣло жестокомъ супротивленіи, перво галеры одна по одной, а потомъ и фрегатъ взяты, и такъ крѣпко непріятель оборонялись, что ни единое судно безъ абординванія отъ нашихъ не отдалось. Шаутбенахтъ опусти флагъ скочилъ въ шлюбку съ своими гранодеры и хотѣлъ уйти, но отъ нашихъ пойманъ, а именно, Ингерманландскаго полка отъ Капитана Бакѣва съ гранодеры. Воистинну нельзя описать мужество нашихъ какъ начальныхъ, такъ и рядовыхъ; понеже абординваніе такъ жестоко чинено, что отъ непріятельскихъ пушекъ нѣсколько солдатъ не ядрами и картечами, но духомъ пороховымъ разорваны».

Такъ увѣнчались подвиги этого достопамятнаго дня. Изъ Журнала Петра Великаго видно, что мѣстопробываніе остальной части флотиіи нашей на Тверемюнскомъ рейдѣ было не выгодно, «въ зѣло опасномъ мѣстѣ стояли, ибо былъ одинъ выходъ, который бы непріятель легко могъ захватить.» Но ни изъ этого Журнала, ни изъ другихъ источниковъ не явствуетъ, чтобы положеніе ея было таково, какъ объясняетъ г. Бесту-

жевь,²⁴ или статья въ Морскомъ Сборникѣ,²⁵ гдѣ сказано: « между тѣмъ часть нашихъ галеръ, по ту сторону мыса, оставалась отрѣзанною. Предстояло послѣднее, отчаянное (?) средство, пробиваться сквозь непріятельскій флотъ ».

Петръ Великій первоначально желалъ построить батареи на оконечности Гангзудскаго мыса, что-бы подъ ихъ выстрѣлами могли пройти нѣсколько галеръ къ западной сторонѣ, или даже вся флотилія; но это найдено было невозможнымъ.²⁶ Второе намѣреніе Его было «перетащить нѣсколько легкихъ галеръ и пропустить для дѣйствъ²⁷». Изъ этого слѣдуетъ заключить, что раздѣленіе силъ составляло какъ-бы одно изъ условій въ задуманномъ планѣ, и если бы намѣреніе это удалось, перетащенные галеры остались бы также отрѣзаны; поэтому отправленіе 35 галеръ съ Змаевичемъ и Лефортомъ, было осуществленіемъ того, что замыслили исполнить, сначала явно, — подъ прикрытіемъ своихъ батарей, а потомъ скрыто, — сухимъ путемъ. Флотилія, находясь въ Тверемюнне, всегда могла ожидать нападенія, или, по крайней мѣрѣ, прегражденія шхернаго фарватера къ Гангзуду; другой же шхерный фарватеръ къ Экенесу, былъ у нея въ тылу и слѣдовательно обезпеченъ; поэтому, положеніе ея нисколько не измѣнилось и не сдѣлалось опаснѣе того, въ какомъ бы она находилась, если бы часть галеръ была перетащена чрезъ перешеекъ. Что-бы не допустить заслонить шхерный фарватеръ къ Гангзуду, она должна была «поспѣшить выбираться изъ узкостей», до прибытія эскадры в. адм. Лелія въ Тверемюнне. Отсутствіе этой эскадры изъ Гангзудскаго рейда, давало возможность флотиліи удобно ин-

24. Труды Вол. Общ. Росс. словесности, Ч. 24, 1823 г.

25. № 12, 1850 г. стр. 493.

26. Письма Петра Великаго.

27. Журналъ Петра Великаго, стр. 407.

новать преграду, сдѣланную неприятелямъ; съ возвращеніемъ же Лелія на Гангзудскій рейдъ, возстановился-бы и прежній ходъ дѣлъ, если-бы часть галеръ не была послана съ Знаевичемъ. Но отправленіе отряда изъ 35 галеръ, сдѣлано было «по многихъ военныхъ совѣтахъ,» и потому должно предполагать, что всѣ возможные послѣдствія и случаи приняты были въ соображеніе, тѣмъ болѣе такіе, которые могли довести флотилію до *послѣдняго, отчаяннаго средства*. Послѣдующія обстоятельства показали, что суда генералъ-адмирала не подвергали себя особенной опасности; и чему-бы не надлежало приписать успѣхъ этотъ: состоянію ли погоды; оплошности ли неприятеля; или, наконецъ, *отчаянію*, мы можемъ только присовокупить, что военныя предпріятія почти всегда тѣмъ успѣшнѣе, чѣмъ онѣ рѣшительнѣе; и что часто тамъ, гдѣ, по видимому управляетъ отчаяніе, кроется настоящая тайна победы для гениальнаго военачальника. Таковы законы войны.

Побѣду Гангзудскую надобно отнести не столько къ неустрашимости незабвенныхъ сподвижниковъ этого дня, сколько къ военному искусству великаго ихъ Предводителя. Перетащить легкія галеры чрезъ перешеекъ Драгель, — было вещь удобоисполнимою при 20-ти тысячной арміи и другихъ средствахъ, имѣвшихся на флотиліи; даже самая мысль была уже не нова, хотя въ Морск. Сборн. предпріятіе это и названо необыкновеннымъ, Олеговскимъ: во время осады Ноттенбурга (Шлюссельбурга), тоже самое исполнено было при гораздо труднѣйшей мѣстности и въ Журналѣ Петра Великаго сказано: «Того же числа (т. е. 30 сентября 1702 год.) съ 50 судовъ съ Ладожскаго озера съ подняли сухимъ путемъ чрезъ дѣсь волочены въ Неву рѣку». — Для того, чтобы прорваться сквозь неприятельскій флотъ, требовалось, безъ сомнѣнія, большого самоотверженія и личной храбрости отъ исполнителей. Побѣда надъ Эреншилдомъ стояла много крови; хотя впрочемъ не

представляетъ ничто особеннаго: 120 русскихъ галеръ, потерявши до 470 человекъ убитыми и ранеными, ²⁸ должны были овладѣть горстью героевъ, завязшихъ между камнями, отрѣзанныхъ отъ всякой помощи, и въ десять разъ слабѣйшихъ. Но всѣ подвиги эти должны уступить первое мѣсто искусству разбросать вниманіе непріятеля, вывести его изъ бездѣйствія, породить новыя обстоятельства и въ нихъ найти новыя средства на успѣхъ. Изъ предшествовавшаго видно, что появленіе непріятеля у Гангзудда не только не могло считаться неожиданной преградой, но всегда входило въ расчетъ военныхъ дѣйствій этого года; однако, преграда эта, во всякомъ случаѣ озадачила генералъ-адмирала. Но явился Петръ, окинулъ все могучимъ окомъ Своимъ, пошевелилъ воинство свое, пробудилъ непріятеля, привелъ въ движеніе всѣ пружины, и по обыкновенію проложилъ путь тамъ, гдѣ никто-бы преложить не вознамѣрился.

Адмирала Ваттранга упрекають въ двухъ ошибкахъ: во первыхъ въ томъ, что онъ ослабилъ позицію свою на Гангзудскомъ рейдѣ, чрезъ отдѣленіе эскадры вице-адмирала Лелія, для нападенія на русскую флотилію въ Твереминне; и во вторыхъ за отозваніе этой эскадры, не достигшей, по этому, своего назначенія. ²⁹ Но могъ ли шведскій адмиралъ оставаться празднымъ зрителемъ дѣйствій флотиліи и позволить ей такимъ образомъ ускользнуть отъ него? Зная хорошо мѣстность, онъ долженъ былъ сдѣлать нападеніе на нее въ Твереминне и вообще употребить всѣ средства, что-бы воспрепятствовать не-

28. По Журналу Петра Великаго; у Г. Бестужева показано 1500 чел. убитыми и ранеными. У Росваля, 300 убитыхъ и 1600 раненыхъ.

29. Г. Бестужевъ.—Мор. Сбор. № 12, 1850, стр. 494

ренравѣ судовъ водою или сухимъ путемъ. Коль скоро два отдѣленія русской флотиліи, скрывавшіяся отъ непріятеля за островами, успѣшно пробрались мимо остальной части шведскаго флота, адмиралъ Ваттрангъ естественно могъ, и долженъ былъ полагать, что эскадра Лелія не застанетъ болѣе русскихъ въ Твереминне, и что всѣ суда ихъ, если не придвинуты еще къ Гангзудскому рейду, то покрайней мѣрѣ находятся уже на безопасномъ пути къ нему, т. е. въ шхерномъ фарватерѣ. Поэтому, возвративши эскадру Лелія, онъ поступилъ весьма основательно. Состояніе тогдашней погоды можно принять за главное основаніе успѣха одной стороны и неудачи другой; и если бы задулъ ровный вѣтеръ, особенно изъ SO или SW четверти, то распоряженія адмирала Ваттранга не показались бы такъ ошибочны, какими представляются онѣ теперь. Можно сдѣлать одинъ только вопросъ: не предстояла ли возможность, по возвращеніи эскадры вице-адм. Лелія, занять, во время ночи, болѣе выгодную и непроницаемую позицію на Гангзудскомъ рейдѣ, нежели та, въ какой былъ шведскій флотъ утромъ 27 іюля; тѣмъ болѣе, что надобно было ожидать какого нибудь рѣшительнаго предпріятія со стороны Русскихъ, имѣвшихъ уже часть судовъ своихъ по западную сторону рейда?

Гангзудское сраженіе, кромѣ рыцарской храбрости, запечатлѣно и рыцарскими чувствами. Коль скоро Эреншилдь, раненный ядрами въ руку и ногу, взять былъ въ плѣнъ, упавши въ воду и запутавшись въ снастяхъ, въ то время, когда старался удержать одного изъ подчиненныхъ своихъ отъ побѣга въ шлюпкѣ, ⁵⁰—первыя самыя нѣжныя попеченія встрѣтилъ онъ отъ Петра; первое лице, представившееся полумертвому взору его, былъ Герой-побѣдитель, дружески лобызавшій окровавленное чело почетнаго Своего плѣнника.

Въ Гангэудскомъ сраженіи убито всего 124 человека, изъ нихъ 13 офицеровъ; ранено 342, изъ нихъ 20 офицеровъ ³¹. Шведы имѣли убитыми 9 офицеровъ и 352 нижнихъ чиновъ ³².

30 іюля, принеся благодарственные мольбы Богу за одержанную побѣду, отправились въ дальнѣйшій путь, къ Або. Адмиралъ Ваттрангъ, видя бесполезнымъ пребываніе флота своего у Гангэудда, оставилъ рейдъ еще на другой день сраженія, 28 числа, не дождавшись даже отвѣта на предложеніе свое о размѣнѣ плѣнныхъ. Онъ отправился къ своимъ берегамъ, въ намѣреніи прикрыть ихъ отъ вторженія непріятеля; но Государь, не зная достоверно цѣли столь поспѣшнаго отплытія шведскаго адмирала, и полагая, что флотъ нашъ въ Ревелѣ будетъ предметомъ его отищенія, послалъ приказаніе капитанъ—командору Шельтингу идти съ кораблями въ Гельсингфорсъ. Въ это же время капитанъ-командоръ Сиверсъ донесъ, что шхерами кораблямъ пройти нельзя. 3-го августа, генералъ адмиралъ советни судами флотиліи своей пришелъ къ Або, не заставши въ Юнферзундѣ шаутбенахта Тоуба, о которомъ упомянуто было выше, и который присоединился уже тогда къ своему адмиралу. 9-го числа обойдены и заняты были почти всѣ Аландскіе острова. Извѣстіе о происшествіи у Гангэудда и столь близкомъ соседствѣ русскихъ, навело ужасъ на Стокгольмское правительство, бѣдствовавшее въ отсутствіе Короля своего. Дворъ приготовился уже къ выѣзду изъ столицы, и приступили къ оборонѣ береговъ. Но потерянное время у Гангэудда, и приближающаяся осень, заставили Побѣдителя огра-

31. Журналъ Петра Великаго.

32. У Росвалля сказано: Побѣдители, имѣвшіе 20,000 войска, потеряли 3000 убитыми и имѣли 1600 раненыхъ; тогда какъ у Шведовъ, изъ 900 человекъ, 3 Капитана, 2 поручика и 700 нижнихъ чиновъ убито и тяжело ранено.

ничить кругъ своихъ дѣйствій, и потому положено было флотиліи идти на сѣверъ, вдоль восточной стороны Ботническаго залива, прогнать непріятеля съ прибрежныхъ мѣстъ и овладѣть всею Финляндіею. Генераль-адмиралъ оставленъ былъ привести въ исполненіе планъ этотъ, а Государь, со всѣми плѣнными офицерами, на пяти галерахъ, отплылъ въ Гельсингфорсъ, куда прибылъ 24 августа. Тутъ нашелъ онъ капитанъ—командора Сиверса съ плѣнными шведскими судами, отправленнаго изъ Гангзудда, и весь корабельный флотъ, который, по выходѣ изъ Ревеля, пробылъ около недѣли въ крейсерствѣ у Гогланда. Въ военномъ совѣтѣ, собранномъ въ Гельсингфорсѣ, положено было: кораблямъ зимовать въ Кронштатѣ, а прочимъ судамъ въ Ревелѣ; въ этомъ отрядѣ находились два корабля, 2 фрегата и двѣ шнявы, и начальство надъ нимъ поручено было капитану Фонтъ-Генту (на кораблѣ Оксфордъ).³³ 24 августа корабли вышли изъ Гельсингфорса; Государь находился на шнявѣ Принцессѣ, и, въ сопровожденіи галеръ, достигъ Березовыхъ острововъ, гдѣ пересѣлъ на корабль Св. Екатерину, 30 августа. Едва флотъ успѣлъ увидѣть посреди себя флагъ неустрашимаго Начальника своего, съ такой заботливостію спасавшаго его отъ заразы, какъ долженъ былъ приготовиться къ бѣдствію, чтобы быть свидѣтелемъ новаго подвига. Съ вечера 31-го августа крѣпкій вѣтеръ отъ SW, началъ переходить въ штормъ; кораблямъ предстояло отстаиваться на якоряхъ, и потому приняты были разныя мѣры: спущены реи, а съ полуночи—стенги; по утру 1-го сентября, вѣ-

33. Дѣла канцеляріи Графа Апраксина. Изъ нихъ также видно, что Капитанъ Фонтъ-Гентъ до 13 Октября простоялъ на Ревельскомъ рейдѣ; и что Капитанъ Бредакъ, съ отрядомъ крейсерскихъ судовъ подъ его начальствомъ, плавалъ до послѣдней возможности и только 2 Декабря бросилъ якорь на томъ же рейдѣ.

теръ скрѣпчалъ въ высшей степени, и на одномъ кораблѣ сломились фокъ-мачта, гротъ-стенгъ и бушпритъ; на другомъ полетѣла форъ-стенгъ; на Св. Екатеринѣ, бушпритъ надломился въ двухъ мѣстахъ, отъ ударовъ о воду; большая часть судовъ потерпѣли въ равной степени, и если бы вѣтеръ не началъ стихать, то намѣрены были рубить мачты, потому что «валы стали на бокъ вливаясь, и опасно было, дабы корабли подъ воду нырять не стали.»

Въ эту бурю, ночью, Петръ Великій, рѣшился оставить корабль свой, и въ небольшой шлюпкѣ поѣхалъ на ближайшій берегъ.

Вотъ какъ описываетъ событіе это г-нъ Голиковъ (Т. 5, стр. 252): » Ирой сей, видя неминуемое почти разбитіе корабля своего и отчаянную робость всѣхъ, бывшихъ на немъ, рѣшился сѣсть въ шлюпку, и выѣхавъ на землю, показать огнемъ флоту близость оной. Ужаснулись отъ предпріятія такого всѣ бывшіе на кораблѣ, и забывши собственную опасность, пали къ ногамъ его и молили со слезами не вдаваться въ толь явную смерть; но онъ, пребывъ въ намѣреніи своемъ непреклоненъ, сѣлъ въ оную съ одними гребцами, и управляя рулемъ, пробивался во тмѣ сквозь страшные валы, возносившіе оную на огромныя свои вершины и низвергавшіе въ бездну, и преодолевъ всю свирѣпость разъяреннаго моря и самую, можно сказать, смерть, прибывъ на берегъ Березовыхъ острововъ, отстоявшихъ отъ мѣста, съ коего онъ пустился, на двѣ морскія мили, тотчасъ разложилъ великій огонь, и далъ тѣмъ вѣдать бѣдствующему флоту о землѣ, и отчаяннымъ о его жизни поданнымъ, о себѣ.»

Изъ этихъ словъ г. Голикова,—самаго точнаго и правдиваго историка Петра Великаго,—очевидно, что поводъ къ столь безпримѣрному поступку былъ слишкомъ важенъ, слишкомъ необходимъ для безопасности и цѣлости флота; иначе

Государь не вознамѣрился бы, вопреки порядку службы, коего Онъ былъ первый строгій и неуклонный исполнитель, оставить обязанность Свою главнокомандующаго адмирала, и обречь себя на явную погибель. Пребываніе Его на флотѣ, во время бѣдственнаго шторма, должно было, безъ сомнѣнія, содѣйствовать къ возможному уменьшенію несчастій, потому что Его распоряжительность, какъ отличнаго морскаго офицера, и Его присутствіе духа, могли бы предпринять и исполнить то, чего не-возмогли бы прочіе начальники. Все это, повторяемъ, убѣждаетъ, что подобный подвигъ самоотверженія сдѣланъ былъ для флота, и не безъ особенной побудительной причины; хотя изъ описанія Голикова нельзя видѣть, въ какомъ именно положеніи находился тогда флотъ, т. е. въ какомъ расположеніи стоялъ онъ на якорѣ относительно береговъ, не были ли нѣкоторыя суда подъ парусами, и проч., и поэтому, какую именно пользу могъ доставить ему огонь на берегу. Въ Журналѣ Петра Великаго, къ сожалѣнію, ничего не упоминается объ этомъ случаѣ. Г-нъ Соймоновъ, служившій нѣкоторымъ источникомъ и для Голикова, говоритъ, что Государь рѣшился съѣхать на берегъ собственно потому только, что корабль его Екатерина, могъ получить «неминуемую вредность,» если бы сорвало съ якоря хотя одинъ изъ кораблей, стоявшихъ впереди.³⁴ Но показаніе Соймонова лишено логическаго основанія, и потому, невзирая на свой историческій авторитетъ, можетъ быть не принято. Характеры, подобные Петру Великому, никогда не-измѣняютъ самихъ себя; и ни въ предшествовавшей этому случаю, ни въ послѣдующей жизни Петра—нѣтъ ни одного при-мѣра, гдѣ бы Онъ избѣгалъ опасности, и гдѣ бы самоотвер-

34. Смот. также статью въ Морс. Сборникѣ, № 12, 1850 г. стр. 497.

женіе Его, какъ «перваго слуги и подданнаго Россіи,» не заставляло Его забывать о необходимости сохраненія жизни, какъ Государя. И потому, можно ли допустить, чтобы Тотъ, Кто съ такимъ мужествомъ управлялъ утлымъ челнокомъ на Ладожскомъ озерѣ, или въ Саандамѣ; Кто съ такимъ участіемъ въ теченіи трехъ недѣль прекращалъ заразу на флотѣ въ Ревелѣ, и Кто, наканунѣ еще, на водахъ Гангзудскихъ, встрѣчалъ смерть у самаго дула непріятельскихъ орудій, помышлялъ, во время бури, о томъ, что лично съ Нимъ случится, если какой нибудь корабль надрейфуетъ на Его корабль!

Итакъ, чтобы ни старались объяснять и доказывать намъ лица, гоняющіяся за историческою истиною и основывающія ее, безъ всякой критической оцѣнки, на словахъ г. Соймонова, мы остаемся при своемъ убѣжденіи и отдаемъ подвигу этому всю его цѣну и блескъ.

2-го сентября буря начала постепенно стихать, и 4-го весь флотъ отправился къ Кронштату, гдѣ приготовлена была торжественная встрѣча. Государь желалъ почтить Гангзудское сраженіе наравнѣ съ Полтавскимъ; и когда Шведскія плѣнныя суда, въ сопровожденіи нашихъ галеръ, подошли къ крѣпости, она привѣтствовала ихъ громомъ салюта, на который отвѣчалъ съ флагманскаго корабля; послѣ чего прибыли съ поздравленіемъ князь Меншиковъ и другія знатныя особы. Флоту приказано было втннуться въ гавань, а плѣнныя суда, для довершенія торжества, отправлены въ Петербургъ, куда прибыли 9 сентября. Отъ устья Невы началось парадное ихъ шествіе и рядъ почестей, которыя окончились общимъ салютомъ вице-адмиральскому флагу Государя, получившему это повышеніе за ревностную службу. Князь-Кесарь Ромадановскій, неизмѣнно представлявшій лице и голосъ отечества, былъ и въ этотъ разъ цѣнителемъ заслугъ Того, Кто перешелъ рядъ трудовъ и степеней отъ барабаника до побѣдителя подъ Полтавой, отъ кают-

наге имѣи до главнѣйшаго командующаго при Гангзудѣ, и всегда дѣлался первымъ подчиненнымъ, чтобы возвысить снѣтость чинопочитанія въ глазахъ народа. Ромадановскій, въ общемъ заведеніи сенаторовъ, встрѣтилъ Петра, какъ слугу Россіи, и принявши отъ Него рапортъ и рекомендательное письмо генералъ-адмирала, возвелъ въ чинъ вице-адмирала, которыхъ, какъ кровной заслугой, дорожилъ Онъ болѣе, нежели титуломъ Царскимъ. ³⁵

Петръ Великій считалъ Гангзудскую побѣду тѣмъ болѣе радостной, «николи у насъ не бывалой викторіей», что въ числѣ цѣнныхъ имѣлъ флагмана. Онъ просилъ Церковь навсегда принять 27 іюля, день Св. Пантелеймона, въ число благодарственныхъ за побѣды, ³⁶ и повелѣлъ выбить медали двухъ рисунковъ. На первой, съ одной стороны портретъ Государя съ надписью: *Петръ Алексѣевичъ Всероссійскій Повелитель*; на другой сторонѣ изображено гангзудское морское сраженіе съ надписью: *Прилѣжность и вѣрность превосходитъ силу*; внизу: іюля 27, 1714. На второй, съ одной стороны то же морское сраженіе, и подлѣ него побѣда, держащая въ правой рукѣ лавровый вѣнокъ, а въ лѣвой трезубецъ, съ короною и пальмовою вѣтвью, съ надписью *Classis Russicae Primitie*; съ другой стороны надпись: *Victoria Navalis Prope Alandiam, 27 Iul. S. V.* Первой медалью награждены были участвовавшіе въ побѣдѣ: генералы и офицеры получили золотыя, (числомъ 130), а солдаты и матрозы (числомъ 3284) сере-

35. Голиковъ, Т. 5, стр. 256.

36. Судьбѣ угодно было что-бы въ 1720 году, или чрезъ шесть лѣтъ послѣ гангзудскаго сраженія, въ этотъ же самый день, произошла вторая морская побѣда русскаго флота, при Гренгамѣ; такъ что въ Церквахъ, бываетъ благодарственное молебствіе 27 Іюля, за взятіе фрегатовъ при Гангутѣ и Гренгамѣ.

брянныя. Генералъ Вейде награжденъ орденомъ Св. Андрея. Всѣ взятыя въ плѣнъ суда повелѣно было сохранять навсегда. Въ Петербургѣ, на р. Фонтанкѣ, построена церковь во имя *Св. Пантелеймона*.³⁷

Со времени отбытія Государя изъ галернаго флота, 15 августа, генералъ-адмиралъ графъ Апраксинъ неутомимо дѣйствовалъ у западныхъ береговъ Финляндіи. Достигши Вазы, онъ послалъ, 11 сентября, на Шведскій берегъ генералъ-маіора Головина съ 9 галерами, для осмотра и сысканія лодчановъ; а самъ, съ остальными судами, двинулся къ Никарлеби, на 10 миль сѣверные Вазы, куда слѣдовалъ съ кавалерією генералъ-лейтенантъ Брюсъ, изъ Тавастгуса. Однако непріятельскія войска, подъ начальствомъ генералъ-маіора Армфельта, находившагося тогда въ Брагестатѣ, начали немедленно ретироваться къ сѣверу, коль скоро узнали о приближеніи русскихъ отрядовъ, и всѣ удалились въ Швецію; по этому, генералъ-адмиралъ со всею флотиліей своею предпринялъ обратный путь, 18 сентября, оставивши генералъ-лейтенанта Брюса, до ноября мѣсяца, для наблюденія за непріятелемъ въ тѣхъ мѣстахъ и преслѣдованій. Послѣ неудачныхъ переходовъ, замедляемыхъ крѣпкими вѣтрами, которые наносили большія поврежденія судамъ, графъ Апраксинъ достигъ Ништата 28 октября, потерявши 11 галеръ и 6 лодокъ съ 211 человѣками. Находясь у острова Рамзо за противной погодой, присоединился къ нему, 15 октября, генералъ-маіоръ Головинъ, также заплатившій дань осеннимъ бурямъ: у него погибло 5 галеръ съ 74 солдатами и матросами, но зато не безъ успѣха окончилъ онъ порученіе. Головинъ достигъ мѣстечка Умео, на Шведскомъ берегу, высадилъ свой десантъ изъ 800 человѣкъ,

37. См. Описаніе С. Петербурга, Георги, 1794 года.

разсыялъ отрядъ генераль-маіора Рамзо и захватилъ нѣсколькихъ лоцмановъ; жители окрестныхъ мѣстъ разбѣжались въ горы, и извѣстіе о появленіи непріятеля, привело въ ужасъ и отчаяніе самый Стокгольмъ.

Въ Ништадѣ, генераль-адмиралъ сдалъ начальство надъ галернымъ флотомъ генералу князю Голицыну, и отправился сухимъ путемъ въ Петербургъ, гдѣ Государь съ великолѣпнымъ торжествомъ встрѣтилъ его, какъ побѣдителя при Гангзуддѣ, и на донесеніе о потерѣ судовъ отвѣтилъ: «Слава Богу, что малымъ убыткомъ отдѣлались.»

Р. Скаловскій.

УПОТРЕБЛЕНІЕ ПРОТРАКТОРА ПРИ РѢШЕНІИ НАВИГАЦІОННЫХЪ ВОПРОСОВЪ.

Во 2 № *Морскаго Сборника* за настоящій годъ помѣщено описаніе усовершенствованнаго протрактора г. кап. 1 р. Манганари; тамъ-же изложено и рѣшеніе нѣкоторыхъ навигаціонныхъ задачъ помощію этого инструмента.

Мы думаемъ, что употребленіе протрактора въ навигаціи можно сдѣлать обширнѣе; и что, вообще, посредствомъ его можно рѣшать всѣ вопросы, относящіеся къ прокладкѣ на картѣ и къ счисленію пути корабля, разумѣется съ точностію, какая вообще доступна графическимъ способамъ, и которая, впрочемъ, совершенно достаточна на практикѣ, простираясь съ небольшимъ до одной мили, при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ.

Предлагая здѣсь описаніе употребленія протрактора въ навигациі, дозволяемъ себѣ, для полноты, повторить и тѣ задачи. рѣшеніе которыхъ изложено г. Манганари; впрочемъ, нѣкоторые изъ нихъ разрѣшены нѣсколько иначе.

А) ОПРЕДѢЛЯТЬ ПУНКТЬ КОРАБЛЯ НА КАРТѢ.

1.) По данной широтѣ и долготѣ опредѣлить пунктъ корабля на картѣ.

Укрѣпивъ одинъ изъ радіусовъ на 90° , ставлю центръ протрактора на число градусовъ данной широты, прикладываю неподвижный радіусъ по меридіану, и по другому радіусу провожу часть параллели противъ данной долготы; подобнымъ же образомъ, поставивъ центръ на данную долготу провожу меридіанъ. Въ точкѣ пересѣченія меридіана съ параллелью будетъ искомый пунктъ.

2.) Даннаго пункта на картѣ, опредѣлить широту и долготу.

Одну изъ подвижныхъ линеекъ ставлю на 90° , и прикладываю ее къ ближайшей параллели, а неподвижную—къ данному пункту: число градусовъ, на раздѣленной параллели соответствующее неподвижной линейкѣ, покажетъ долготу; приложивъ же неподвижную къ ближайшему меридіану, а подвижную къ пункту, и сосчитаю число градусовъ, соответствующее на раздѣленномъ меридіанѣ, получаю широту заданнаго пункта.

3.) Отъ даннаго пункта на картѣ провести данный румбъ.

Одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ ставлю на число градусовъ равное заданному румбу, а неподвижный прикладываю къ ближайшему меридіану такъ, чтобы другой радіусъ проходилъ чрезъ данный пунктъ: проведенная по этому радіусу черта, будетъ искомый румбъ.

Примѣчаніе. Если заданный румбъ близокъ къ N-ду или S-ду, а пунктъ отъ меридіана далеко, то слѣдуетъ поступать такимъ образомъ: поставивъ одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ на число градусовъ равное дополненію заданнаго румба, прикладывая этотъ радіусъ къ ближайшей параллели, а неподвижный къ данному пункту, и оканчиваю, какъ сказано выше.

4.) *Сыскать взаимное положеніе двухъ пунктовъ, данных на картѣ.*

Приложивъ одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ къ даннымъ пунктамъ, двигаю протракторъ по этому направленію, пока центръ и неподвижный радіусъ будутъ на ближайшемъ меридіанѣ; тогда число градусовъ и минутъ, показуемое индексомъ подвижной линейки, будетъ искомое число.

5.) *Отъ даннаго пункта на картѣ, по данному румбу, положить данное разстояніе.*

Снимаю заданное разстояніе, на который нибудь изъ радіусовъ протрактора, съ раздѣленнаго меридіана, противъ даннаго пункта; а потомъ переношу его на заданный румбъ.

Примѣчаніе. Если масштабъ карты довольно значителенъ, (какъ наприм. у всѣхъ новыхъ картъ Финскаго залива) и разстояніе не весьма большое, то показанный выше способъ можно употреблять до параллели 60° безъ чувствительной ошибки; въ противномъ случаѣ, откладываютъ по данному румбу разстояніе обыкновеннымъ образомъ—циркулемъ.

6.) *Смѣрять разстояніе между двумя пунктами, данными на картѣ.*

Приложивъ одинъ изъ радіусовъ протрактора къ даннымъ пунктамъ, отмѣчаю на немъ мѣста ихъ; число миль, заключенное между этими точками, сосчитанное на раздѣленномъ меридіанѣ, противъ заданныхъ пунктовъ, и будетъ искомое разстояніе.

Предъидущее замѣчаніе предлагается и къ этому вопросу.— Впрочемъ откладывать и жврать разстояніе легче циркулемъ.

7.) *Опредѣлить мѣсто корабля на картѣ по двумъ угламъ, измѣреннымъ между тремя предметами.*

Поставивъ индексы подвижныхъ радіусовъ на число градусовъ, соотвѣтственно равное взятымъ угламъ (замѣчая, въ какую сторону, который изъ нихъ отъ средняго предмета), накладываю неподвижный радіусъ на средній предметъ, и, не сводя его съ этой точки, двигаю протракторъ, пока другіе радіусы лягутъ на соотвѣтствующие крайніе предметы; точка, надъ которой станетъ тогда центръ инструмента, и будетъ искомая.

Если измѣрены были три угла, тогда, опредѣливъ мѣсто, какъ сказано выше, по двумъ изъ трехъ данныхъ угловъ, открѣпляю тотъ изъ подвижныхъ радіусовъ, который обращенъ къ четвертому предмету, и накладываю его на этотъ пунктъ; если тогда отщеть, соотвѣтствующій индексу, будетъ равенъ углу между среднимъ и четвертымъ предметомъ, значитъ углы измѣрены вѣрно. Въ практикѣ можно допустить несходство, на близкомъ разстояніи, до полуградуса, а на дальнемъ—до пяти минутъ.

8.) *Опредѣлить пунктъ корабля на картѣ по пеленгамъ примѣтныхъ мѣстъ.*

а.) *По тремъ пеленгамъ.*—Считая всѣ пеленги отъ того же начала, беру между ними разность, и получаю углы между пеленгованными предметами: остальное оканчиваю какъ въ предъидущемъ вопросѣ.

Способъ этотъ имѣетъ еще и то преимущество предъ обыкновенной прокладкой пеленговъ, что не требуетъ исправленія взятыхъ пеленговъ склоненіемъ компаса и девиаціею, ибо ясно, что разность и компасныхъ и правыхъ пеленговъ будетъ одинакова.

б.) *По двумъ пеленгамъ.*—Отъ одного изъ пеленгованныхъ пунктовъ провожу румбъ противный исправленному пеленгу

(задача 3); ставлю который нибудь изъ подвижныхъ радіусовъ на число градусовъ равное углу между взятыми пеленгами, и, приложивъ неподвижной радіусъ къ проведенному румбу, двигаю его по этому направленію, пока другой радіусъ придетъ на второй изъ пеленгованныхъ предметовъ; тогда центръ протрактора покажетъ мѣсто корабля.

Такимъ же точно образомъ опредѣляется пунктъ корабля по углу, измѣренному между двумя предметами и пеленгу одного изъ нихъ.

9.) *Опредѣлить мѣсто корабля по крѣпъ-пеленгу.*

Проведя отъ даннаго пункта румбы противныя исправленнымъ пеленгамъ, снимаю на одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ плаваніе, и ставлю этотъ радіусъ на число градусовъ равное углу между первымъ пеленгомъ и курсомъ; потомъ, наложивъ центръ инструмента на пунктъ и неподвижной радіусъ на первый пеленгъ, двигаю протракторъ по этому направленію, пока точка, на другомъ радіусѣ, означающая конецъ плаванія, придетъ на второй пеленгъ. Въ этомъ положеніи, центръ протрактора назначитъ мѣсто при первомъ пеленгѣ, а точка, соответствующая концу плаванія—мѣсто при второмъ.

Въ практикѣ нѣтъ надобности проводить пеленги сплошными чертами, а достаточно каждый изъ нихъ обозначить двумя короткими штрихами.

10.) *Опредѣлить мѣсто корабля по пеленгу и широтѣ.*

Проведя отъ пеленгованнаго пункта румбъ противный правому пеленгу, раздвигаю радіусы на 90° , ставлю центръ протрактора на данную широту, прикладывая неподвижной радіусъ къ раздѣленному меридіану: тогда въ точкѣ пересѣченія подвижнаго радіуса съ проведеннымъ пеленгомъ опредѣлится искомый пунктъ.

Подобнымъ же образомъ опредѣляется мѣсто на картѣ по

пеленгу и долготѣ, также по курсу и широтѣ, и по курсу и долготѣ.

В.) Простое меркаторское счисленіе.

Основываясь на вышеизложенномъ, можно весьма легко посредствомъ протрактора рѣшать всѣ вопросы счисленія плоскаго и меркаторскаго, простаго и сложнаго.

Рѣшеніе вопросовъ простаго плоскаго и меркаторскаго счисленія весьма легко, такъ-что нѣтъ надобности перечислять ихъ всѣ.—Для примѣра мы предложимъ рѣшеніе только нѣкоторыхъ.

I.) Даны: отшедшая широта, отшедшая долгота, курсъ и пришедшая широта, сыскать плаваніе и пришедшую долготу.

По данной широтѣ и долготѣ опредѣляю на картѣ отшедшій пунктъ (зад. 1.), отъ него провожу заданный курсъ (зад. 3.), и на неподвижную линейку протрактора снимаю точку, соответствующую числу градусовъ и минутъ пришедшей широты; эту точку переношу потомъ на проведенный курсъ, на которомъ и означится меркаторскій пришедшій пунктъ. Удаленіе этого пункта отъ ближайшаго меридіана, снятое на подвижную линейку протрактора, и приложенное къ экваторному масштабу, покажетъ разность долготы, а разстояніе между пришедшимъ и отшедшимъ пунктами, смѣрянное на раздѣленномъ меридіанѣ, будетъ плаваніе.

Примѣчаніе. Подобнымъ же образомъ найдется плаваніе и пришедшая широта, когда дано мѣсто отшедшаго пункта, курсъ и пришедшая долгота.

II.) Даны: отшедшая широта, отшедшая долгота, плаваніе и пришедшая широта, сыскать курсъ и пришедшую долготу.

Опредѣливъ отшедшій пунктъ, и раздвинувъ линейки на 90° , ставлю центръ протрактора на число градусовъ пришедшей ши-

роты, и по другой перпендикулярной линейкѣ провожу часть параллели; снявъ потомъ заданное плаваніе циркулемъ съ раздѣленнаго меридіана, и поставивъ одну ножку его на отшедшій пунктъ, застѣваю проведенную параллель. Въ точкѣ пересѣченія и будетъ пришедшій меркаторскій пунктъ; долгота его и курсъ опредѣлятся уже весьма легко, руководствуясь преждеизложенными задачами.

Этихъ примѣровъ достаточно для доказательства, что рѣшеніе простыхъ меркаторскихъ вопросовъ протракторомъ такъ же легко и быстро, какъ и обыкновеннымъ способомъ—посредствомъ циркуля, линейки и транспортира; что же касается до степени точности предложеннаго способа, то она весьма достаточна на практикѣ, ибо ошибка въ положеніи пришедшаго пункта, даже въ нашихъ широтахъ (Балт. море), не будетъ превышать одной мили, въ чемъ легко убѣдиться, испытавъ новый способъ на самомъ дѣлѣ.

С.) Составное меркаторское счисленіе.

Въ предъидущихъ вопросахъ мы опредѣляли протракторомъ мѣсто корабля по одному курсу, но если надобно будетъ многіе курсы привести въ одинъ, т. е. сдѣлать плоское или меркаторское составное счисленіе, то преимущества протрактора въ этомъ случаѣ, будутъ еще болѣе очевидны.

Такъ какъ составное меркаторское счисленіе отличается отъ плоскаго только тѣмъ, что въ немъ ищется разность долготы въ меркаторскомъ треугольникѣ, то мы и не остановимся на плоскомъ счисленіи, а прямо перейдемъ къ употребленію протрактора въ составномъ меркаторскомъ счисленіи. Оно производится слѣдующимъ образомъ:

Исправивъ курсы только дрейфомъ, и опредѣливъ для каж-

даго изъ нихъ соотвѣтствующее плаваніе *, провожу на листкѣ бумаги двѣ перпендикулярныя прямыя, изъ которыхъ одну принимаю за меридіанъ: другая будетъ параллель. Ставлю центръ протрактора на пересѣченіе параллели на картѣ, ближайшей къ отшедшему пункту, съ раздѣленнымъ меридіаномъ, и на одной изъ подвижныхъ линеекъ назначаю съ раздѣленного меридіана, послѣдовательно всѣ частныя плаванія, отмѣчая ихъ, для памяти, нумерами; отодвинувъ потомъ эту же линейку на число градусовъ, равное первому курсу, прикладываю протракторъ неподвижной линейкой къ меридіану на бумагѣ такъ, чтобы конецъ перваго плаванія пришелся на параллель; въ этомъ положеніи инструмента, отмѣчаю карандашемъ на бумагѣ мѣсто центра и точку, соотвѣтствующую концу плаванія**, тогда разстояніе отъ первой отмѣченной точки до пересѣченія меридіана на бумагѣ съ своею параллелью, изобразить меридіональную разность широты, а удаленіе второй отмѣченной точки отъ того же пересѣченія—разность долготы для взятаго курса и плаванія.—Подобнымъ же образомъ нахожу мерид. разн. широты и разность долготы для каждаго изъ прочихъ курсовъ и плаваній, откладывая ихъ, какъ и прежде, всегда отъ пересѣченія меридіана на бумагѣ съ своею параллелью. Кончивъ это, снимаю на линейку или на бумагу, отдѣльно, разности широты къ N и къ S—ду и, наложивъ меньшую сумму на большую, буду имѣть длину, равную генеральной меридіональной разности широты; подобнымъ способомъ получу и генер. разность долготы.—Обѣ эти найденныя величины откладываю, соотвѣтственно по меридіа-

* См. *Сокращенный способъ Меркаторскаго счисленія* предложенной Г. Храпцовымъ.—Морск. Сборн. Томъ I. стр. 261. и слѣд.

** Для памяти при этихъ точкахъ надобно ставить буквы N или S, O или W, смотря по тому въ какую сторону сдѣланы разности широты и разности долготы.

ну и по параллели, на бумагѣ, отъ общаго ихъ пересѣченія, и соединяю концы ихъ прямою. Тогда уголъ между меридіаномъ на бумагѣ и этою прямою будетъ генеральный курсъ по компасу, (величина его опредѣлится легко протракторомъ); длина же самой прямой, прикинутая къ меридіональному масштабу, покажетъ истинное генеральное плаваніе въ морскихъ миляхъ.

Для опредѣленія истинной разности долготы и разн. широты, найденный курсъ исправляю склоненіемъ компаса, и одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ ставлю на число градусовъ, равное этому правому генер. курсу; на томъ же радіусѣ отмѣчаю и длину ген. плаванія. Приложивъ потомъ неподвижную линейку къ меридіану на картѣ или на бумагѣ, а подвижную, концомъ плаванія, къ параллели, отмѣчаю карандашемъ на картѣ эту точку и еще мѣсто центра протрактора на меридіанѣ, и получаю истинную генер. меридіональную разность широты и разность долготы, соотвѣтствующія правому курсу. Число меридіональных минутъ въ первой, и число экваторныхъ во второй, покажетъ соотвѣтственно величину правой генеральной разности широты и генер. разности долготы, по которымъ легко найдется и положеніе пришедшаго пункта.

Нѣтъ надобности доказывать справедливость этого способа вычисленіемъ: теорія его совершенно та же, что и такъ-называемаго *сложнаго* меркаторскаго счисленія, которое одно есть истинное, ибо составное счисленіе допускаетъ, какъ извѣстно, предположеніе, что отшествія того же числа миль, сдѣланныя по разнымъ параллелямъ и въ противныя стороны, уничтожаютъ другъ друга.

При тщательной прокладкѣ, разность между выводами счисленія по протрактору, и чрезъ вычисленіе посредствомъ логарифмовъ и морскихъ таблицъ, никогда не будетъ больше двухъ минутъ; въ широтахъ же меньшихъ 60° , она сдѣлается еще незначительнѣе. Преимущества новаго способа очевидны:

кромѣ карты, по которой плаваютъ, нѣтъ надобности ни въ чемъ—ни въ таблицахъ меридіональных частей и разностей широтъ, ни въ логарифмахъ; притомъ и самое дѣйствіе, при маломъ навыкѣ, производится вдвое скорѣе противъ обыкновеннаго вычисленія.

Можно дѣлать сложное меркаторское счисленіе протрактомъ даже и безъ карты; для этого надобно только на одной, или пожалуй и на всѣхъ подвижныхъ линейкахъ сдѣлать произвольныя дѣленія (наприм. хоть линіи); тогда, принявъ каждое изъ такихъ дѣленій, (или извѣстное число ихъ) за меридіональную милю, отмѣчаю на которомъ нибудь изъ подвижныхъ радіусовъ послѣдовательное число дѣленій равное первому, второму и проч. плаваніямъ, считая всѣ ихъ отъ центра протрактора. Поступая во всемъ остальномъ, какъ сказано въ предыдущемъ способѣ, получу наконецъ двѣ длины, изъ коихъ одна будетъ во столько же разъ больше или меньше генер. компасной меридіональной разности широты, во сколько другая—разности долготы; и именно во столько, во сколько разъ абсолютная длина каждого изъ плаваній, отмѣченныхъ на линейкѣ, больше или меньше истинной своей длины, взятой съ меридіональнаго масштаба. Опредѣливъ потомъ, какъ въ предыдущемъ способѣ, компасный генеральный курсъ, и линію пропорціональную ген. плаванію,—курсъ исправляю склоненіемъ компаса, и опять, продолжая слѣдовать вышесказанному, опредѣляю для этого исправленнаго курса и пропорціональнаго плаванія, длину пропорціональной истинной мерид. разности широты; ищу сколько она содержитъ въ себѣ дѣленій, начерченныхъ на линейкѣ протрактора: число ихъ будетъ изображать число миль въ правой разности широты, по которой тотчасъ же получаю пришедшую широту; а по этой послѣдней и по курсу, легко уже, когда понадобится, нанести пришедшій пунктъ на карту.

Д.) Течение моря.

Все вопросы, относящиеся къ теченію моря, и разрѣшаемые въ Навигациі, приводятся къ двумъ главнымъ. 1.) По даннымъ: счислимому курсу и плаванію, направленію и скорости теченія, опредѣлить истинный курсъ и истинное плаваніе, и обратно; 2.) По даннымъ: истинному и счислимому курсу и плаванію опредѣлить направленіе и скорость теченія.—Мы покажемъ рѣшеніе каждой изъ этихъ задачъ посредствомъ протрактора.

1.) Даны: счисляемый курсъ, скорость по лагу, также направленіе и скорость теченія, опредѣлить истинный курсъ и истинную скорость.

Опредѣливъ на картѣ отшедшій пунктъ, провожу отъ него счисляемый курсъ, потомъ съ меридіональнаго масштаба снимаю на неподвижный радіусъ число миль, равное переплытому разстоянію, а на подвижной—число миль равное скорости теченія, умноженной на число часовъ плаванія, и ставлю этотъ послѣдній радіусъ на уголь, равный углу между теченіемъ и курсомъ; тогда, приложивъ центръ протрактора къ отшедшему пункту и неподвижный радіусъ къ проведенному курсу, переложу на него плаваніе, и потомъ ставлю центръ протрактора на конецъ этого плаванія, тогда отмѣтивъ на картѣ точку противъ назначенной, на подвижной линейкѣ, получаю истинное мѣсто корабля; послѣ этого легко уже опредѣлить истинный курсъ и скорость.

2.) Даны: истинный и счисляемый курсы, и такія же скорости, опредѣлить направленіе и скорость теченія.

Проведя отъ отшедшаго пункта счисляемый курсъ, и положивъ по немъ плаваніе по лагу, ставлю одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ на уголь равный числу градусовъ между данными курсами; на этотъ же радіусъ снимаю съ меридіональнаго масштаба истинное плаваніе; тогда, приложивъ неподвижную ли-

нейку къ счислимому курсу (имѣя центръ на отшедшемъ пунктѣ), отмѣчаю на картѣ конецъ истинной скорости; разстояніе между счислимыми и истинными пунктами будетъ скорость, а направленіе этой линіи,—направленіе теченія.

Если на линейкахъ протрактора сдѣлать упомянутыя выше дѣленія (разумѣется на всѣхъ одинакія), тогда предъидущія двѣ задачи можно рѣшать и безъ карты, отсчитывая для заданныхъ разстояній число дѣленій, равное числу миль, и измѣряя искомыя величины тѣми же масштабами.

Оканчивая это описаніе, мы должны замѣтить, что при рѣшеніи всѣхъ вообще задачъ предполагался протракторъ, усовершенствованный г. кап. 1-го ранга Манганари.—Безъ его усовершенствованій примѣненіе протрактора къ практической Навигации было бы ограниченнѣе, да и самыя рѣшенія задачъ сдѣлались бы медленными.

Н. Ивашинцовъ.

ПОДВИГЪ ГЕНЕРАЛА НОАЛЯ.

Изъ журнала *Navigateur*.

Въ 1793 году, во время французской революціи, Негры на Сентъ-Доминго возмутились и хотѣли освободиться отъ рабства. Зачинщикомъ былъ Негръ *Туссенъ-Лувертюръ*, который говорилъ: «я хочу быть такимъ же надъ черными, какъ Наполеонъ надъ бѣлыми», и онъ вытѣснилъ Французовъ изъ колоніи, овладѣлъ частью острова, принадлежащую Испанцамъ, и такимъ образомъ сдѣлался правителемъ острова. Наполеонъ, желая сохранить эту важную колонію для Франціи, послалъ туда войско, подъ начальствомъ генерала Леклерка, и утвердилъ Туссенъ-Лувертю-

ра правителемъ, но съ тѣмъ, чтобы онъ подчинялся французскому генералу. Негры принуждены были уступить силъ французскаго оружія; но Туссенъ не отчаявался, говоря, что возьметъ свое, когда желтая горячка, обыкновенно свирѣпствующая осенью въ этихъ странахъ, опустошитъ ряды французской арміи.

Начальники возмущенія Туссенъ-Лувертюръ, Кристофъ и Десалинъ, покорились генералу Леклерку. Но предсказаніе Туссена сбылось: болѣе половины солдатъ французской арміи заболѣли и многіе умерли. Негры воспользовавшись этимъ, взяли опять за оружіе и собрали армію. Генералъ Леклеркъ самъ сдѣлался жертвою страшной болѣзни, въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1802 года. Послѣ него вступилъ въ командованіе войсками генералъ Рокамбо.

Вытѣсняемый изъ позиціи въ позицію, и наконецъ въ прибрежныя укрѣпленія, блокированныя англичанами, Рокамбо былъ вынужденъ открыть переговоры о сдачѣ *Капъ*.^{*} Онъ получилъ отъ Англичанъ почетную капитуляцію (1803 г.); послѣ отправленія его съ войскомъ, всѣ пункты остались въ рукахъ Негровъ, кромѣ форта Св. Омы, защищаемаго горстью французскихъ солдатъ, тѣмъ болѣе отважныхъ, что они ни откуда не могли ожидать вспомошествованія. Генералъ Ноаль, который командовалъ этимъ фортомъ, защищался въ немъ съ такимъ упорствомъ, что ни атаки негровъ съ берегу, ни выстрѣлы Англичанъ съ моря—не могли поколебать его твердости.

Коммодоръ Англійской эскадры, услышавъ о происшедшемъ въ Капѣ, рѣшился положить конецъ защитѣ, теперь безнадежной, и извѣстилъ французскаго генерала о капитуляціи Рокамбо, пославъ парламентаря въ фортъ.

^{*} *Капъ-Гаити*, тогда называвшійся *Cap-Francais*, былъ главнымъ городомъ Французскихъ владѣній на ос. Сентъ-Доминго; лежитъ на сѣверномъ берегу сего острова.

Генераль, узнавъ о сдѣлѣ французскаго флота и арміи, и что конвой изъ Капа пройдетъ въ водахъ форта въ эту ночь, все-таки остался непреклоненъ: «Господинъ офицеръ!—сказалъ онъ англійскому парламентару—въ какомъ бы состояніи ни былъ фортъ, французскій генераль не можетъ сдаться безъ стыда, пока у него есть аммуниція, провіантъ, порохъ и преданные люди. Франція имѣетъ, также какъ и Англія, эскадры: я подожду!»

Рѣшительный отвѣтъ генерала Ноаля, скрывалъ смѣлое и хитрое покушеніе, избавиться отъ постыдной капитуляціи. Узнавъ отъ парламентаря, что конвой ночью пройдетъ мимо, въ головѣ Ноаля составилъ отважный планъ—выйти со всею гарнизономъ изъ форта, мимо непріятельскаго флота.

Нѣсколько судовъ, находившихся въ гавани, были наскоро изготовлены; между тѣмъ солдаты и негоціанты, въ городѣ и на набережной, приготавливали все къ общему отправленію. Первыми посажены были на суда больные, потомъ, при захожденіи еолнца, сѣли войска и большая часть жителей.

Начальникъ ожидалъ только сигнала своихъ часовыхъ. Настала ночь; сама природа повидимому способствовала успѣху смѣлаго предпріятія: все небо затянуло облаками, и сдѣлалась совершенная тьма. Прошла первая половина ночи, генераль Ноаль все ждалъ сигнала; уже начинало овладѣвать имъ безпокойство, какъ вдругъ увѣдомили его, что видно у сѣвернаго мыса, на морѣ, множество огней. Надежда воскресла, генераль не отдавалъ еще приказаній, но когда огни конвоя начали сливаться съ огнями блокировавшей эскадры, стоявшей на якорѣ у входа въ бухту, то всею судамъ приказано было, безъ шума сниматься съ якоря. Распустили паруса (ихъ вычернили, чтобы не видны были въ темнотѣ) и съ понутнымъ, свѣженькимъ вѣтеркомъ, молчаливо начали скользить по едва колеблемой поверхности моря. Они тихо прошли мимо блокирующей эскадры; отвѣтъ Ноаля совершенно успокоилъ англійскаго коммо-

дора, и онъ не ожидалъ никакого покушенія со стороны гарнизона. Французскія суда смѣшались съ конвоемъ, шли нѣсколько времени вмѣстѣ съ ними, осторожно отдѣлились и направили путь къ острову Куба, котораго и достигли благополучно.

Тутъ генераль Ноаль, узнавъ, что въ Гаваннѣ, находится генераль Лавалетъ, и рѣшился съ нимъ соединиться. Онъ опять вышелъ въ море, на бригѣ со всемъ своимъ гарнизономъ. Уже нѣсколько времени они шли вдоль высокихъ скалъ испанскаго острова, берегъ котораго старались не терять изъ виду; какъ вдругъ голосъ часоваго на салингѣ возвѣстилъ, что видѣнъ парусъ; капитанъ сейчасъ узналъ въ немъ англійскій корветъ.

Послѣ этого открытія, на французскомъ бригѣ царствовало минутное сомнѣніе и нерѣшительность. Капитанъ утверждалъ что единственное средство спастись—выскочить съ бригомъ на берегъ; генераль Ноаль, подумавъ не много, не согласился съ его мнѣніемъ и, полагаясь на счастье, которое до сихъ поръ ему сопутствовало, приказалъ спрятать солдатъ, поднять на гафелѣ англійскій флагъ и идти впередъ на встрѣчу корвета.

Корветъ лавировалъ къ бригу, чтобы опросить его. Генераль Ноаль предвидя это, взявъ рупоръ и, зная хорошо по англійски, приготовился отвѣчать на вопросы, капитана корвета. Начались переговоры. Ноаль отвѣчалъ съ такимъ счастливымъ англійскимъ удареніемъ, что англичанинъ принялъ его за соотечественника и объявилъ ему, что посланъ отыскивать судно, на которомъ находится генераль Ноаль.

«Ну чтожъ! отвѣчалъ тотъ, мнѣ дано то же самое порученіе.»

День уже приходилъ къ концу, и французскій генераль, придумавъ новую штуку, рѣшился сопутствовать корвету.

Когда совершенно стемнѣло, онъ собралъ матросъ и солдатъ, чтобы сообщить имъ свое намѣреніе. «Товарищи, сказалъ онъ, хотите отомстить Англичанамъ?... Для этого намъ нужно ихъ только абординовать. Я васъ слишкомъ хорошо знаю, чтобы

сказать вамъ, что груди нѣтъ недоступнѣе для вашихъ штыковъ, нежели груди Австрійцевъ и Негровъ.» Предложеніе генерала было принято всѣми съ восторгомъ. «Въ такомъ случаѣ, продолжалъ онъ, приготовьтесь къ бою!»

Пока офицеры разставляли солдатъ и матросъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ ловче было имъ вскочить на непріятельскую палубу, капитанъ сталъ на руль, и держалъ прямо на корветъ такъ, чтобы абординовать его съ боку. Англичане, ничего не подозревая, узнали о маневрѣ брига только тогда, когда абордажъ уже былъ неизбеженъ.

— Вы съ нами столкнетесь! закричалъ съ корвета, одинъ изъ матросовъ, когда замѣтилъ бригъ, идущій прямо на нихъ. Тревога въ минуту распространилась на корветѣ: одни бросились къ борту, другіе, подозревая обманъ, схватились за оружіе.

Суда столкнулись такъ сильно, что носовую часть брига, со всѣмъ почти смяло. Ноаль, съ тридцатью гренадерами и нѣсколькими матросами, бросился на палубу корвета, гдѣ завязался ужасный рукопашный бой. Англичане сначала опрокинутые, опять соединились на ютѣ, гдѣ находилась почти вся команда и офицеры. Французы пошли на штыки; Англичане тщетно старались противустать этому страшному нападенію: ихъ сбили. Не видя возможности продолжать защиту, они положили оружіе; въ тоже время французскіе матросы одержали верхъ на бакѣ.

На другой день корветъ, на которомъ находился генералъ Ноаль, входилъ уже въ Гаванну, буксируя обломанный бригъ. На гафелѣ корвета, подъ французскимъ флагомъ былъ поднятъ обороченный флагъ Св. Георгія.

Нѣсколько дней спустя, всѣ Французы бывшіе въ Гаваннѣ; грустно и молчаливо шли за бранными остатками храбраго генерала Ноаля... Онъ умеръ отъ ранъ, полученныхъ во время послѣдняго подвига, обезсмертившаго его имя.

В. III.

БИБЛИОГРАФІЯ.

I.

Извѣстія о перемѣнахъ по лоціи на 1851 годъ. Собранныя изъ свѣдѣній, имѣющихся въ Гидрографическомъ Департаментѣ Морскаго Министерства и изъ объявленныхъ, напечатанныхъ въ иностранныхъ журналахъ. Спб. 1851 г. въ 8 д. 112 стр.

Эта книжечка—собрание свѣдѣній, накопившихся въ теченіи года въ Гидрографическомъ Департаментѣ, и напечатанныхъ въ разныхъ иностранныхъ періодическихъ изданіяхъ, о фарватерахъ, меляхъ, камняхъ, маякахъ и всякаго рода предостерегательныхъ знакахъ для моряковъ; книжечка, заключающая въ себѣ дополненія и поправки къ имѣющимся лоціямъ, матеріалы для будущихъ. Лоція, извѣстно, книга для употребленія, для справокъ, для свидѣтельствъ (передъ судомъ), а не для чтенія; самый страстный морякъ не найдетъ въ ней для себя ничего занимательнаго, пока не настанетъ ему нужда въ ея употребленіи, пока не понадобятся насущно ея свѣдѣнія, когда она дѣлается ему необходимою, драгоценною.—Потому и «извѣстія о перемѣнахъ по лоціи,» издающіяся у насъ ежегодно, сряду тринадцать лѣтъ, только употребляются моряками, а не читаются, и въ морскаго кружка, даже въ дѣйствительнаго употребленія лоціи, совсѣмъ неизвѣстны.—Нижеподписавшійся *читатель*, находитъ однакожь, что и лоціи и перемѣны по лоціямъ, въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, могутъ быть занимательными и въ ихъ употребленія, могутъ доставить нѣсколько свѣдѣній, независимыхъ отъ справокъ, стоить покрайней мѣрѣ того, чтобы ихъ перелистывать, если не читать, видѣть и знать, если не употреблять; во всѣхъ случаяхъ, стоить полнаго вниманія и участія къ труду, такъ мало цѣнному и тѣмъ даже, для которыхъ онъ назна-

чается, и во первыхъ, разсматривая эти подробныя наставленія, для входовъ въ рѣки, заливы и бухточки береговъ всего свѣта; эти тщательныя опредѣленія, не только значительныхъ мелей и камней, но малѣйшихъ измѣненій въ глубинахъ и направленіи фарватеровъ; указанія на измѣнившіяся примѣты береговъ, на затонувшія суда, и проч. и проч.—нельзя не подивиться и не порадоваться этимъ великимъ совершенствованіямъ въ познаніи морей; этой услужливости націй и частныхъ лицъ, въ сообщеніи свѣдѣній, нужныхъ морякамъ, въ предостереженія ихъ отъ опасностей; этой готовности объявлять во всесвѣденіе находимые пути. Какъ не вспомнить при этомъ и Финикіянъ, грозившихъ смертію за открытіе чужестранцамъ ихъ путей, и еще недавнихъ Испанцевъ, тщательно хранившихъ въ архивахъ журналы ихъ мореплавателей! какъ не сравнить тѣ способы мореплаванія, когда уже было важно извѣстіе, что такая-то страна, напримѣръ Куба или Ньюфундлэндъ, лежитъ на такой-то румбѣ, и этими подробными наставленіями для входовъ въ самыя извилистыя гавани, по нуждѣ—даже безъ содѣйствія лопмана! какъ усилено этимъ мореплаваніе, сколько предостережено бѣдъ! Потомъ маяки, извѣстія о сооруженіи которыхъ встрѣчаются безпрестанно, то на томъ, то на другомъ берегу, иногда на скалахъ, повидимому, совершенно неприступныхъ, съ усиліями и издержками чрезвычайными! маяки, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, наприм: въ Финскомъ заливѣ, въ Каттегатѣ и Каналѣ такъ часто разставленные, что плывущее судно *не выходитъ изъ огней*! Маяки, ярко освѣщающіе пространство на десятки миль, съ ихъ разнообразными огнями—бѣлымъ, краснымъ, синимъ, зеленымъ, съ ихъ различными устройствами—постоянные, перемежающіеся, вертящіеся, отражающіе и преломляющіе (френелевскіе)!—Нѣкогда, простой знакъ, для прибрежнаго и только дневнаго плаванія, рѣдко грубый костеръ для условнаго показанія опаснаго мѣста ночью, теперь маякъ,

ярко и постоянно освѣщаетъ огромныя пространства морей, даетъ возможность совершать плаванія ночью съ такимъ же удобствомъ, спокойствіемъ и быстротою, какъ и днемъ! теперь, въ одной Великобританіи, считается 285 маяковъ, на Средиземномъ морѣ до 140, во Франціи около 180, въ Соединенныхъ Штатахъ до 270, и притомъ повсюду, непрестанно, строятся новые; и въ этой последней книжкѣ «извѣстій о перемѣнахъ по лоціи», за одинъ прошлый годъ, мы насчитали 22 новые маяка, не включая сюда разныхъ гаванскихъ огней и фарватерныхъ знаковъ. Отсюда узнали мы и о постановленіи маяка въ нашемъ Петропавловскомъ портѣ, въ Камчаткѣ—первый и пока единственный маякъ на огромномъ пространствѣ Восточнаго океана! Наконецъ, новооткрытые острова и скалы! Это, кажется, уже рѣшительно выходитъ изъ предѣловъ гидрографической спеціальности и становится общественно-интереснымъ! Конечно, всѣ эти открытія, здѣсь объявляемые, мало-значительны, сдѣланы наиболѣе въ предѣлахъ морей, устьевъ подобныхъ предметами, какова середина Великаго океана, и сверхъ того, есть много сомнительнаго въ подобныхъ открытіяхъ, какъ это не разъ было доказываемо. Однакоже, нельзя не обращать на такія извѣстія серьезнаго вниманія и, конечно, не для однихъ моряковъ интересно слѣдить за приращеніемъ нашихъ географическихъ познаній. Не говорю уже о меляхъ и разныхъ измѣреніяхъ глубины. Знаю хорошо, что такія подробности мало кого интересуютъ, внѣ практическаго съ ними соприкосновенія; но не думаю, чтобы и эти неровности морскаго дна, эти подводныя долины, пропасти и горы, навсегда оставались необращающими на себя вниманія любознательности! Вниманіе ученыхъ уже устремлено на этотъ предметъ; нѣтъ сомнѣнія, что, со временемъ, онъ заинтересуетъ и любителей.

Скажемъ, въ заключеніе, нѣчто о самомъ изданіи «извѣстій о перемѣнахъ по лоціи».—Надобно признаться, что мы такъ

привыкли къ добросовѣстнымъ изданіямъ отъ правительства, что уже ничто въ этомъ родѣ не удивляетъ насъ; привыкли до равнодушія. Семь печатныхъ листовъ мелкихъ, сжато составленныхъ статей, числомъ до двухъ-сотъ, выбранныхъ изъ разныхъ дѣлъ Департамента, изъ сообщеній министерства иностранныхъ дѣлъ (отъ консуловъ) и изъ иностранныхъ журналовъ: нѣмецкаго—*Börsen-Halle*, французскаго—*Nouvelles annales de la marine* и англійскаго—*Nautical magazine*, расположенныхъ въ порядкѣ, по морямъ, и, конечно, повѣренныхъ, по крайней мѣрѣ, прикинутыхъ по картѣ—чего требовалъ самый порядокъ расположенія—право, такой трудъ немаловаженъ, и стоитъ вниманія, особенно если сообразить сопряженную съ нимъ великую отвѣтственность, въ случаѣ когда ошибка или пропуски *отыщутся* гибелью судна. Тѣмъ болѣе надобно предполагать его добросовѣстнымъ, что для лица, имъ занимающагося, нѣтъ ни сочувствія въ публикѣ, которая разумѣется, не читаетъ его, ни даже благодарности моряковъ, которые употребляютъ его, привыкая къ нему какъ къ должному, какъ привыкаютъ къ своему компасу, лагу, лоту и картамъ, не помышляя о благодарности потрудившимся, и часто, за малѣйшую неисправность или недостатокъ, обременяя ихъ жестокими укоризнами.—Многимъ ли у насъ и то извѣстно, что эти собранія гидрографическихъ свѣдѣній, издающіяся у насъ ежегодно съ 1839 года и окончательно, съ настоящею книжкою, составляющіе томъ въ 900 страницъ (включая 6 нумерованныхъ, текста), что это изданіе пока единственное въ этомъ родѣ во всей морской Европѣ, въ которой—по крайней мѣрѣ въ Англіи, Франціи и Германіи—подобныя извѣстія печатаются только въ періодическихъ изданіяхъ, слѣдственно разсѣянно, большею частью многословно, часто съ выборомъ только нужнѣйшихъ?—Любопытно было бы знать: въ какомъ числѣ экземпляровъ печатаются у насъ эти извѣстія, и въ какомъ расходятся?

Читатель.

7.

II.

Лоція Чернаго моря. Николаевъ. Въ Типографіи Черноморскаго Гидрографическаго Депо. 1851 г., въ $\frac{1}{8}$ долю листа, XXXII и 482 стр.

Еще радостное явленіе въ морской ученой литературѣ, приносящее прямую, непосредственную пользу мореплаванію по Черному морю, а слѣдовательно и промышленности всего южнаго края Россіи. Хотя въ предъидущей статьѣ, нашъ авторъ читатель и говоритъ, что «Лоція есть книга для справокъ, для свидѣтельства передъ судомъ, а не для чтенія» — согласны, но съ исключеніемъ, къ которому принадлежитъ и разсматриваемая Лоція, ее можно читать не только моряку, но и всякому любознательному человѣку, конечно, пропуская подробности собственно гидрографическія, которыя прочтутся тогда, когда понадобятся; но кромѣ ихъ, въ этой книгѣ есть любопытныя замѣтки статистическія, историческія и вообще физическій очеркъ береговъ. Особенно же интересенъ *общій обзоръ*, которымъ начинается книга и который заключаетъ въ себѣ самое краткое описаніе Чернаго моря. Заимствуемъ изъ него только главнѣйшіе факты.

Черное море (въ древности Понть Эвксинскій) имѣетъ наибольшую длину 610 миль,* по паралели $42\frac{1}{2}^{\circ}$, отъ вершины Бургасскаго залива къ Редуть-Кале; наибольшая ширина 330 миль, отъ Пендерекли до Очакова, и наименьшая отъ южнаго берега Крыма до сѣвернаго берега Анатолиі — 142 мили.

По глубинѣ, Черное море можетъ быть сравнено съ кот-

* Мили въ этомъ сочиненіи приняты морскія, по 60 въ градусѣ; сажень 6 футовой мѣры; кабельтовъ въ 100 сажень или $\frac{1}{10}$ мили. Румбы вездѣ компасныя, кромѣ поставленныхъ въ скобкахъ: тѣ истинныя.

ломъ, ибо лотъ недостаетъ дна, кромѣ сѣверо-западной части, за то море это не имѣетъ скрытыхъ опасностей, кромѣ прибрежныхъ — какое важное преимущество для мореплаванія! Высота береговъ соотвѣтствуетъ глубинамъ: сѣверо-западный берегъ моря вообще низменъ; южный берегъ Крыма представляетъ горы въ 4900 футъ вышиною, а юго-восточный уголъ моря обставленъ сплошнымъ хребтомъ горъ, до 12000 футъ отъ морской поверхности.

На всемъ морѣ три малые скалистые острова: *Фидониси*, противъ устьевъ Дуная; *Березань*, противъ Днѣпровскаго лимана и *Кефкенъ* у Анатольскаго берега, въ 50 миляхъ отъ Константинопольскаго пролива.

Рѣки, впадающія въ Черное море: съ запада — Дунай и Днѣстръ, съ сѣвера — Бугъ и Днѣпръ, съ востока — Кубань, Которъ, Хопи и Ріонъ: послѣднія три служатъ жителямъ Мингреліи, Абхазіи и Имеретіи, для транзитной торговли. Наконецъ, съ юга впадаетъ одна значительная рѣка Кызыль-Ирмакъ.

Климатъ по берегамъ Чернаго моря весьма разнообразенъ, и разность его между сѣвѣрною и южною частями моря гораздо болѣе той, какая должна бы существовать отъ одной разности широтъ. Зимой, сѣверные вѣтры сопровождаются морозами и тогда часть моря, отъ устья Днѣпровскаго лимана до Тендры и Днѣстра, даже до Дуная, замерзаетъ на большее или меньшее разстояніе отъ береговъ, смотря по степени стужи. Керченскій проливъ также покрывается льдомъ, и навигація въ тѣхъ мѣстахъ ежегодно прекращается на два и даже на три мѣсяца, но бываютъ теплыя зимы, когда она почти не прекращается.

Туманы на Черномъ морѣ не продолжительны. Но зимою, при NO-хъ вѣтрахъ, долго тогда дующихъ, стоитъ по горизонту густая мгла, закрывающая совершенно берегъ, тогда какъ небо бываетъ ясно. Тѣже вѣтры, лѣтомъ, сопровождаются сухою

ясною погодою. Вѣтры эти можно назвать господствующими въ томъ морѣ, особенно у сѣверныхъ и западныхъ береговъ его. NW-ые и W-ые вѣтры, большею частію, сопровождаются мрачною погодою и дождемъ; у Анатоійскаго берега дуютъ жестокіе западные вѣтры. SW-ые болѣе свирѣпствуютъ осенью и весною у сѣверныхъ береговъ Кавказа. SO-ые продолжительны и сильны болѣе въ юго-восточномъ углу моря, и лѣтомъ сопровождаются жгучимъ воздухомъ.

Вообще зимою, всѣ вѣтры дуютъ съ большою силою; N-ые часто задерживаютъ въ Дарданельскомъ и Константинопольскомъ проливахъ суда, идущія въ Черное море, по цѣлымъ мѣсяцамъ; NO есть самый грозный и продолжительный вѣтръ въ Черномъ морѣ: сопровождаясь морозомъ, онъ нерѣдко ставитъ суда въ гибельное положеніе, тѣмъ-болѣе, что горизонтъ покрывается мрачностію, лишая пеленговъ; обсерваціи также часто невозможны, ибо поднимающійся отъ воды паръ, покрываетъ горизонтъ.

Говоря о вѣтрахъ, замѣчена слѣдующая особенность: въ Новороссійской и Геленджикской бухтахъ часто гораздо опаснѣе стоять во время вѣтровъ съ берега, нежели при морскихъ, потому что первые стремятся съ горъ съ силою урагановъ, и нерѣдко сопровождаются большими морозами.* Въ заливахъ же Сухумъ-Кале, Вонѣ и нѣкоторыхъ другихъ, совершенно открытыхъ къ морю, морскіе вѣтры никогда не доходятъ до стоящихъ судовъ. Общее стремленіе водъ Чернаго моря направляется къ Константинопольскому проливу, а отъ него отражаются двѣ струи: одна подъ берегомъ Румеліи до Сизополя, а другая вдоль Анато-

* При этомъ нельзя не вспомнить несчастную участь тендера *Струя*, который, при бывшей въ Новороссійскѣ борѣ, 13-го января 1848 года, обратился въ глыбу льда и потонулъ съ 52 человѣками.

лійскаго берега до Синопа. Между Синопомъ и Батумомъ, теченіе зависитъ отъ дующихъ вѣтровъ. У Абхазскаго берега теченіе направляется къ сѣверо-западу до Керченскаго пролива, отъ него огибаетъ берега Крыма, и за этимъ полуостровомъ — отъ впадающихъ съ сѣвера рѣкъ — направляется къ югу, въ проливъ. Скорость теченія замѣчена отъ $\frac{1}{4}$ до $1\frac{1}{2}$ узловъ.

Склоненіе компаса въ Черномъ морѣ W-ое, постепенно измѣняющееся отъ 5° (у восточнаго берега) до 11° (у западнаго).

Маяки. На Турецкомъ берегу ихъ четыре: два у входа въ Константинопольскій проливъ, освѣщаются весьма дурно, третій, у Пендерекли — еще хуже, а четвертый, у мыса Шаблера, совсѣмъ не освѣщается. На Русскомъ берегу отъ Дуная до Керченскаго пролива, 12 маяковъ; имъ составлено особое описаніе, съ чертежами и видами, изданное въ нынѣшнемъ же году въ Николаевѣ.*

Стараясь ограничить свои выписки, мы пропускаемъ весьма интересную статью о торговлѣ, также о мореплаваніи, и прежнихъ картахъ и лоціяхъ этого моря, чѣмъ и оканчивается общій обзоръ, сжатый на 19 страницахъ и заключенный слѣдующими словами: «Должно надѣяться, что еще многіе офицеры дополняютъ настоящую Лоцію Чернаго моря своими замѣчаніями, чѣмъ придастся второму изданію ея надлежащая полнота, которой, въ подобномъ сочиненіи, можно достичь только общими и постоянными трудами многихъ.»

Затѣмъ, въ разсматриваемой книгѣ слѣдуетъ самое описаніе береговъ, раздѣленное на 6 главъ: 1-я, отъ Одессы до Севастополя, включительно; 2-я, отъ мыса Херсонеса до рѣки Ку-

* Въ 1806 году, на Черномъ морѣ были только маяки у Константинопольскаго пролива и устья Дуная.

бани; 3-я, восточный берегъ Чернаго моря, отъ Кубани до рѣки Чолохъ (пограничная рѣка нашихъ владѣній съ Турціею, въ широтѣ $41^{\circ} 54'$); 4-я, Константинопольскій проливъ; 5-я, южный берегъ, отъ сего пролива до нашей границы; и 6-я, западный берегъ отъ того же пролива до Одессы. Частныя описанія мѣстъ въ каждой главѣ, слѣдуютъ въ томъ порядкѣ, какъ идутъ самыя мѣста въ натурѣ, одно за другимъ; въ описаніяхъ этихъ встрѣчаются краткія историческія, статистическія и другія полезныя замѣчанія. Кромѣ того упоминается о вѣтрахъ, погодѣ и теченіяхъ моря въ каждомъ пространствѣ, съ изложеніемъ руководства самаго плаванія по оному. Все это описано ясно и кратко, въ формѣ самой приличнѣйшей для ознакомленія съ берегомъ. Въ концѣ книги помѣщенъ алфавитный указатель, по которому удобно отыскивается всякій портъ, рейдъ, маякъ, мысъ, гора, ущелье и всякое другое урочище, вошедшее въ описаніе.

Вообще, такой способъ описанія замѣчательныхъ береговыхъ предметовъ, въ такомъ объемѣ и въ такой системѣ, для лоціи есть самый лучшій, а для употребленія мореплавателемъ на суднѣ, самый удобный. Достичь этого было легко, описывая такое море, какъ Черное, гдѣ гидрографъ, слѣдуя по берегу, не имѣетъ нужды заниматься опасностями, встрѣчаемыми на каждомъ шагу — напримѣръ въ Финскомъ заливѣ, при описаніи котораго долженъ быть принять другой способъ изложенія, который невольно введетъ автора въ лабиринтъ гидрографическихъ подробностей, чрезъ что изложеніе лишается интереса.

Въ концѣ книги, въ видѣ особаго прибавленія, приложена статья, подъ заглавіемъ: Створы Севастопольской бухты (найденныя на тендерѣ Поспѣшный въ 1848 году), съ картою этого рейда.

Лоція эта значительно обезпечитъ мореплаваніе по Черному морю, особенно при употребленіи атласа капитана Манганари 1, о которомъ упоминали мы въ предъидущемъ № Морскаго Сбор-

ника, стр. 365, но какъ атласъ этотъ служить и для Азовскаго моря, то желательно имѣть подобную лоцію и этого моря.

С. В.

С М Ъ С Ъ.

*Китъ, убитый близъ Ревеля**. 13 числа настоящаго апрѣля мѣсяца прибуксировали, къ такъ называемой, *Инженерной*, пристани въ Ревелѣ, убитаго кита. Наканунѣ еще носились въ городѣ слухи, что не далеко отъ Ревеля, Эстонскіе рыбаки поймали морское чудовище. Многіе изъ жителей вѣрили этому слуху; другіе, въ томъ числѣ и пишущій эти строки, сомнѣвались.

Два года уже ходила молва въ прибалтійскомъ краѣ, что въ водахъ нашихъ разгуливаетъ рѣдкій гость. Первой слухъ о присутствіи кита въ Балтикѣ привезенъ былъ Финляндскими матросами. Слухъ этотъ, по временамъ, то затихалъ, то возобновлялся, съ новыми подробностями. Ни кто ему не вѣрилъ; каждый почиталъ за сказку, подобную тѣмъ баснословнымъ семи-

* Въ Лифляндской лѣтописи (Chronica der provinz Livland) Балтазара Руссова, доведенной до 1584 года, и перепечатанной, въ нѣмецкомъ переводѣ, въ Ревелѣ, въ 1845 году, на стр. 266, между прочимъ, сказано, что въ маѣ мѣсяцѣ 1578 года обмелѣлъ на Курляндскомъ берегу китъ, имѣвшій въ длину 7 сажень. Кромѣ этого въ 1 части записокъ Адмиралт. Департ., на стр. 339, показано, что въ іюлѣ мѣсяцѣ 1806 года выкинуло кита, длиною 26 футъ, на Сестребекскомъ берегу, и въ тоже лѣто пойманъ еще другой—у Борнгольма.

милымъ змѣямъ, которыя такъ часто рождаются въ воображеніи Американскихъ моряковъ, и о появленіи которыхъ, за неурожаемъ политическихъ извѣстій, трубятъ, хотя однажды въ году, газеты и журналы Старого и Нового Свѣта.

Въ 1850 году, говорили у насъ, что видѣли кита не далеко отъ Риги, а прошлою осенью, вблизи Балтійскаго порта и Монъ-Зунда. Наконецъ, молва превратилась въ дѣйствительность. Вчера и сего дня, цѣлый Ревель, отъ мала до велика, наслаждаются рѣдкимъ и любопытнымъ зрѣлищемъ морскаго чудовища.

Въ 36-ти верстахъ отъ Ревеля, и въ 6-ти отъ берега, гдѣ помѣщается почтовая станція Іеглехтъ, находится въ морѣ маленкій островокъ «*Рамусаръ*» принадлежащій Баронамъ Унгернъ-Штернбергъ. На немъ, съ давняго времени, поселилось нѣсколько бѣдныхъ семействъ Эстонцевъ, арендующихъ островокъ и платящихъ владѣльцамъ, вмѣсто денегъ, по старинному обычаю, по шести бочекъ килекъ и по четыре тюленьи шкуры, ежегодно. Люди эти, живя у самаго моря, занимаются исключительно рыболовствомъ.

Въ Вербное воскресенье, 1-го апрѣля, въ первый разъ, замѣтили нѣкоторые изъ нихъ, что-то плавающее на поверхности моря, въ двухъ верстахъ отъ острова. По странной, наружной формѣ, сначала имъ показалась, что то была опрокинутая вверхъ-дномъ лодка. Вскорѣ крестьяне замѣтили, что надъ черною, движущеюся массою подымается паръ и два водянныхъ столба, въ видѣ фонтана; увлекаемые любопытствомъ, нѣкоторые изъ крестьянъ рѣшились выѣхать на лодкахъ въ море. Не имѣя понятія о наружномъ видѣ кита, рыбаки наши отъ страха и удивленія остановились, въ нѣкоторомъ разстояніи, отъ чудовища. Китъ, между тѣмъ, проплавалъ вблизи острова цѣлый почти день Вербнаго воскресенья, то скрываясь въ глубину моря (которая здѣсь до 30 сажень), то появляясь на поверхности

его, въ разстояніи $\frac{1}{4}$ версты, отъ прежняго мѣста, выбрасывая воду, на болѣе, или менѣе значительную высоту.

На другой день рыбаки, вновь посѣтили мѣсто, гдѣ на кунѣ плавало чудовище; но ни въ этотъ день, ни въ слѣдующіе за нимъ, китъ не показывался въблизи острова. Наконецъ во вторникъ, на Святой недѣлѣ, 10-го апрѣля, китъ снова явился, на разстояніи одной только версты отъ Рамусара. Собравшіеся крестьяне, изумляясь присутствію такого страннаго и невиданнаго чудовища въ ихъ водахъ, посовѣтовавшись между собою, рѣшились его преслѣдовать. Вооружась острогами, съ длинными, трехъ-саженными древками, которыми они бьютъ обыкновенно тюленей, и, взявъ съ собою нѣсколько, заряженныхъ пулями ружей, на 12-ти рыбачьихъ лодкахъ они отправились на встрѣчу къ киту, въ числѣ 20-ти человекъ и въ сопровожденіи любопытствующихъ женъ и дѣтей своихъ.

Китъ въ это время оставался на поверхности моря, извергая изъ себя воду. Смѣльчаки наши приблизились къ нему, на разстояніе одной сажени. Тогда, окруживъ его со всѣхъ сторонъ лодками, по принятому прежде еще на берегу рѣшенію, они произвели на него нападеніе всѣ вдругъ. По словамъ рыбаковъ, они вонзили въ кита четыре только остроги и ранили его десятию пулями. Крови изъ ранъ вытекло очень не много. Шесть часовъ сряду продолжался этотъ странный, рукопашный, такъ сказать, бой съ чудовищемъ, которое, по непонятному явленію, совершенно противному свойству китовъ, оставалось все это время на поверхности воды, довольно въ спокойномъ положеніи, не обороняясь хвостомъ и даже ни разу не погружаясь на дно.

Недоумѣвая, издохло-ли чудовище, или только спитъ, рыбаки опутали его веревками и желѣзными цѣпами и въ такомъ видѣ приволокли къ берегу, на мель, гдѣ и оставили, между камнями. Въ этомъ положеніи оставалось чудовище полторы сутки. Между тѣмъ, неподвижность открытыхъ глазъ его, от-

существо изверженія воды и совершенное огибленіе хвоста, удосто-
вѣрили рыбаковъ, что чудовище дѣйствительно издохло.

Рыбаки рѣшительно не знали, какого рода животное они уби-
ли? Для разрѣшенія этого вопроса они обратились къ Г-ну
Шютлефелю, Пастору Іеглехскаго прихода. Выслушавъ ихъ
разсказъ, Пасторъ указалъ имъ на изображеніе кита въ нату-
ральной исторіи и тогда только они узнали, какая небывалая,
въ здѣшнихъ водахъ, рѣдкость досталась имъ въ добычу.

Всѣ вышеизложенныя подробности передали намъ крестьяне
острова Рамусара: Іоганъ Іогансонъ Кломасъ и двоюродный
братъ его, Томасъ Кломасъ, принимавшіе участіе въ ловлѣ
кита, и руководившіе товарищей своихъ, при нападеніи на него.

Съ разрѣшенія мѣстнаго начальства, китъ вчерашняго числа
прибуксированъ тремя рыбацкими лодками въ Ревельскую бухту
и теперь показывается любопытнымъ, за ничтожную, въ поль-
зу рыбаковъ, плату. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, мы видѣли
только остовъ кита, въ С. Петербургѣ, на площади Алексан-
дринскаго театра. Теперь же привелось увидѣть его и въ на-
стоящемъ видѣ до половины вытащеннаго изъ воды на берегъ.

Что съ нимъ будутъ дѣлать владѣльцы—не знаемъ. Китъ
принадлежитъ къ семейству горбатаго малаго кита, водящагося
преимущественно въ водахъ Нордъ-Капскихъ. Цвѣта онъ почти
чернаго. Въ длину имѣетъ 4 сажени и около $2\frac{1}{2}$ саж. въ
объемѣ.* Голова составляетъ болѣе четверти всей массы. Судя
по величинѣ, онъ долженъ быть еще очень молодъ. Киты этой
породы, при самомъ рожденіи, имѣютъ уже отъ 17-ти до 20
футовъ въ длину, и вырастая чрезвычайно медленно, въ пол-
номъ развитіи, достигаютъ иногда 70 и болѣе футовъ.

* Въ газетахъ нашихъ была показана длина этого кита въ 35
футовъ.

Откуда пожаловалъ къ намъ этотъ великанъ моря; какъ онъ прокрался чрезъ Бельтъ, или Зундъ; долго-ли разгуливалъ въ нашихъ водахъ; чѣмъ кормился, за неимѣніемъ у насъ моллюсковъ, составляющихъ обыкновенную его пищу на родинѣ? . . . Вотъ любопытные вопросы, разрѣшеніе которыхъ предоставляемъ натуралистамъ.

Допрашивая крестьянъ о борьбѣ ихъ съ китомъ, мы были поражены, сколько смѣлостью нашихъ рыбаковъ, столько-же, если еще не болѣе, кротостью самаго кита, который, вопреки всѣмъ обычаямъ своихъ собратьевъ, позволилъ себя убить, безъ всякаго сопротивленія, когда могъ, однимъ ударомъ хвоста, жестоко наказать дерзость нападающихъ. Это обстоятельство заставляетъ полагать, что рыбаки поймали кита, почти уже издохшаго. Не смотря на то, отвага ихъ заслуживаетъ вниманія. Они пошли на бой, на удачу, не зная своего противника, и его силы.

И. Г.

Ревель.

14 Апрѣля 1851 года.

=

Объ укрѣпленіи Шербургскаго порта. Французское Національное собраніе, въ засѣданіи 14-го Апрѣля, ассигновало кредитъ около 6 милліоновъ франковъ (1½ милліона рублей сер.) на оборонительныя работы Шербургскаго порта и рейда. Вотъ что по этому случаю пишетъ Г. Бюра (Burat) въ журналѣ *La Marine* № 42, 20 Апрѣля 1851.

Защита нашихъ морскихъ границъ сдѣлалась тѣмъ болѣе необходимою, что новѣйшія открытія значительно увеличили могущество и средства нападеній. Между этими средствами первое

мѣсто занимаетъ введеніе пара, позволяющее судамъ съ быстрою пробѣгать пространства и нападать почти во всякое время на мѣста, которыя до сихъ поръ почитались неприступными. Во вторыхъ должно указать на употребленіе новыхъ орудій, изъ которыхъ можно стрѣлять гранатами, почти также мѣтко и далеко какъ и ядрами; гранаты эти разрываются съ такою же силою какъ и бомбы, и производятъ такое же разрушительное дѣйствіе. Отсюда можно заключить, какъ увеличилась опасность отъ нападенія съ моря. Приморскіе города могутъ быть атакованы и сожжены непріятельскою эскадрою, въ то самое время, когда они менѣе всего этого ожидали.

Недавно произведены въ Англіи большія работы для безопасности береговъ отъ нападеній. У насъ также принялись за это дѣло, и въ 1845 году назначена палатами сумма въ 8½ милліоновъ франковъ (около 2125000 р. с.) на укрѣпленіе четырехъ большихъ военныхъ портовъ: Бреста, Тулона, Рошефора и Лоріана. Шербургъ не подошелъ подъ законъ, утвердившій эту сумму, потому что планы инженерныхъ офицеровъ не были еще кончены, и работы строившейся молы не были достаточно продвинуты. Но вскорѣ проэктъ объ устройствѣ обороны города, арсенала и порта, былъ представленъ начальствомъ; и одни только политическія обстоятельства заставили его отсрочить.

Мы не могли долѣе откладывать производство оборонительныхъ работъ Шербурга.

Г. Дарю въ одномъ замѣчательномъ и любопытномъ рапортѣ говоритъ, что Шербургъ по своему положенію при входѣ въ Ла Маншъ, и при разстояніи 25 миль отъ береговъ Англіи, есть морской и стратегическій пунктъ величайшей важности. Во времена Вобана его называли гостинницею Ла Манша потому, что былъ единственнымъ удобнымъ убѣжищемъ для судовъ отъ сильныхъ сѣверо-западныхъ вѣтровъ часто тутъ свирѣствующихъ. Наполеонъ говорилъ, что Шербургъ есть глазъ

для наблюдений и рука для ударовъ. Сколько усилий и пожертвованій было сдѣлано, чтобы привести его въ настоящее положеніе! Всѣ правительства слѣдовавшія одно за другимъ съ 89 года до нашихъ временъ: Революціонное, Имперія, Реставрація и Іюльское, съ честію поддерживали продолженіе этого великаго предпріятія. Употребленныя на него суммы простираются до 115 милліоновъ франковъ (около 28750000 р. с.). Въ слѣдствіе произведенныхъ работъ рейдъ хорошъ и надѣженъ; онъ представляетъ убѣжище для судовъ всѣхъ величинъ и недавно еще можно было видѣть нашу эскадру, которая отставалась на якорѣ за молой во время самой сильной бури.

Устроивъ, такимъ образомъ съ помощію искусства и издержекъ, рейдъ въ центрѣ и точкѣ опоры нашихъ морскихъ предпріятій въ Ла Маншѣ, теперь необходимо его сохранить и защитить. Если Шербургъ важенъ, какъ стратегическій пунктъ, то онъ также есть и самый открытый пунктъ нашего берега. При настоящемъ положеніи дѣлъ пароходы, выйдя изъ Портсмута могутъ достигъ Шербурга въ 8 часовъ; отправясь отъ маленькаго острова Ориньи (Aurigny), имъ нужно только три часа для того, чтобы стать на якорь на рейдѣ; и нѣтъ возможности воспретить имъ пройти передъ молой, стать противъ арсенала и сжечь его. Оставаться подверженнымъ такимъ случайностямъ, было бы весьма неблагоприятно.

Понятно, что вопросъ, въ которомъ излагалась необходимость кредита на оборонительныя работы Шербургскаго рейда; не могъ встрѣтить противорѣчій. И какъ нѣтъ никакого сомнѣнія въ хорошемъ состояніи нашихъ финансовъ, то нѣтъ и причинъ отвергать его. Иначе, въ случаѣ войны, разрушеніе и пожаръ Шербурга, какъ первый дебютъ непріязненныхъ дѣйствій, жестоко поразитъ и оскорбитъ страну.

Съ назначенными шестью милліонами, Шербургъ будетъ совершенно защищенъ со стороны моря. Четыре форта, изъ

конхъ три, приныкая къ молѣ, будутъ по отсройкѣ защищать портъ; тогда непріятель, довольно отважный для того, чтобы войти на рейдъ, не будетъ такъ счастливъ, чтобы уйти съ него. Общая оборона Шербурга, независимо отъ морскихъ укрѣпленій, должна состоять изъ ряда укрѣпленій, которыя-бы окружали высоты господствующія надъ городомъ; но эти послѣднія работы не такъ необходимы. Притомъ же, если Шербургъ когда нибудь соединится посредствомъ желѣзной дороги со столицей, тогда удобство доставки, въ нѣсколько часовъ, войскъ для защиты, сдѣлаетъ бесполезнымъ нѣкоторыя работы, проэктированныя военными инженерами. А потому устройство оборонительныхъ укрѣпленій на материкѣ отложено.

=

Турецкій военный пароходъ «Фейза-Бехри» (Скользящій по морю), подъ флагомъ вице-адмирала Мустафы-Паши, капитанъ Сели-бей, прибылъ въ Портсмуть 25-го Апрѣля, и на другой день рано утромъ, отсалютовавъ Турецкой эскадрѣ, стоявшей въ Спитгедѣ, перешелъ въ Соутѣмтонъ. Бросивъ якорь, онъ немедленно обмѣнялся салютомъ съ крѣпостію и Американскимъ фрегатомъ «св. Лаврентій.»

Прибытіе этого парохода возбудило всеобщее вниманіе, потому что *Фейза-Бахри* первый турецкій пароходъ прибывшій въ Англію. Онъ вышелъ изъ Константинополя 6-го апрѣля, и на пути заходилъ въ Галлиполи за провизією, и въ Мальту и Гибралтаръ за углемъ. Предъ прибытіемъ въ Мальту, въ одномъ изъ мотылей его машины оказалось поврежденіе, для исправленія котораго онъ простоялъ въ этомъ портѣ трое сутокъ. Въ Гибралтарѣ пробылъ два дни, такъ-что собственно на переходъ изъ Константинополя употребилъ съ небольшимъ четырнадцать дней.

Фейза-Бахри, около 1600 тоновъ, построенъ въ Константинопольскомъ адмиралтействѣ и служить достаточнымъ доказательствомъ значительнаго усовершенствованія къ корабельной архитектурѣ, до котораго достигла Турція. Внутреннее расположение парохода удобно. Машины, въ 450 силъ каждая, съ двойными цилиндрами, прямого дѣйствія, работы Г.г. Модслей и Фильда, даютъ ходъ судну отъ 8-ми до 10-ти узловъ въ часъ, смотря по состоянію вѣтра и погоды. На немъ 44 орудія, а именно: двѣ бомбовыя, чугунныя пушки 10-ти дюймового калибра, на перевозныхъ станкахъ, на верхней палубѣ, и 42 длинныя, 32-хъ фунтовыя, въ баттареѣ. Команды около 320-ти человекъ. Офицеры, матрозы и артиллеристы — Турки; три машиниста Англичане.

На *Фейза-Бахри* прибыли нѣсколько важныхъ особъ—между которыми находятся Его Высочество Джехаледимъ Паша, зять Султана, Константинъ Муссурусъ, новый посланникъ оттоманской порты при Сентъ-Джемскомъ дворѣ, въ сопровожденіи двухъ сыновей и свиты, и еще тринадцать значительныхъ особъ, вмѣстѣ съ другими турецкими подданными, получившими позволеніе на это путешествіе. 27-го апрѣля, Г. Журденъ, оттоманскій консулъ въ Соутэнтонѣ, прибылъ на *Фейза-Бахри*, и былъ привѣтствованъ семью выстрѣлами. Такой же салютъ послѣдовалъ съ Американскаго фрегата. Во второмъ часу по полудни, Г. Муссурусъ со свитою сѣхалъ на берегъ при салютѣ семнадцати выстрѣловъ съ *Фейза Бахри* и съ св. Лаврентія. Съ берега, по причинѣ воскреснаго дня, салюта не производилось. Его Превосходительство отправился въ Лондонъ, съ экстереннымъ поѣздомъ, въ 3 часа по полудни.

На пароходѣ привезено на всемірную выставку 207 тюковъ, въ которыхъ заключаются шелковыя матеріи, турецкія платья, сабельныя клинки, огнестрѣльное оружіе и ковры изъ Мелимена и Коніи. Привезенныя вещи, говорятъ, превосходны и высокои

цѣны. Числомъ ихъ до 4,870, а цѣнность до 100,000 ф. ст. на помѣщеніе ихъ потребно пространство почти въ 5,000 кв. футъ.

Султанъ принималъ большое участіе во всѣхъ подробностяхъ относящихся до выставки. Онъ осматривалъ вещи прежде ихъ погрузки на особой выставкѣ, а передъ отправленіемъ посѣтилъ пароходъ и пробылъ на немъ около четырехъ часовъ. Сэръ Страдфордъ Кеннингъ, Британскій посланникъ, давалъ обѣдъ важнѣйшимъ изъ отправлявшихся особъ.

По выгрузкѣ товаровъ, *Фейза-Бахри* отправился въ Вулвичъ, для исправленія машинъ, и потомъ, какъ полагаютъ, вернется опять въ Соутѣмтонъ.

За исключеніемъ красныхъ фесокъ, носимыхъ всѣми на пароходѣ, въ формѣ офицеровъ и матрозовъ нѣтъ ни какихъ признаковъ обыкновенной турецкой одежды, которая кажется совершенно исчезла, какъ въ сухопутныхъ, такъ и въ морскихъ войскахъ Султана. Въ глаза бросаются только не многіе чалмы, принадлежащія, какъ мы полагаемъ, имамамъ и не многимъ изъ ревностныхъ послѣдователей Магомета. Многіе изъ офицеровъ свободно объясняются на англійскомъ и французскомъ языкахъ.

Турецкимъ офицерамъ оказываютъ въ Англіи наибольшее вниманіе. Вице-адмиралъ Мустафа Паша, Джемалледиъ Паша и судовые офицеры, приняли приглашеніе Соутѣмтонскаго мера, посѣтить его въ загородномъ домѣ, около Винчестера, а на другой день, меръ съ городскими чинами отплатилъ имъ офиціальныя визиты. Посѣтители были привѣтствованы салютомъ, и при входѣ ихъ на пароходъ, хоръ турецкой музыки игралъ: «*God save the Queen.*» На прочтенный адресъ послѣдовалъ отвѣтъ на англійскомъ языкѣ. Меръ получилъ въ подарокъ трубку и чубукъ осыпанный драгоценными камнями. Офицеры осматривали городъ, при чемъ соборная церковь въ особенности обратила на себя ихъ вниманіе.

Объ устройствѣ гребнаго винта. Г. Колленъ (*Mr. Cul-
len*), въ Лондонѣ, недавно придумалъ новое устройство руля,
позволяющее помѣщать гребной винтъ по вѣншнюю его сторону,
или сзади. Мысль эта, конечно, не нова; но исполненіе ее до
сихъ поръ сопряжено было съ большими неудобствами. Она ос-
нована была на предположеніи, что вода, возмущенная вращаю-
щимся гребнымъ винтомъ, произведетъ невыгодное дѣйствіе на
руль; и что вырѣзка или отверстіе, дѣлаемое въ дедвудѣ, ослаб-
ляетъ корму судна и вмѣстѣ съ тѣмъ заставляетъ ограничивать
ходъ (*pitch*) гребнаго винта и его діаметръ. Первое изъ пред-
положеній этихъ, на опытѣ оказалось неосновательнымъ и да-
же, напротивъ, вода, отбрасываемая гребнымъ винтомъ, уси-
ливаетъ дѣйствіе руля. Второе же замѣчаніе вполне справедли-
во; но не взирая на это, найдено болѣе удобнымъ, и потому
повсемѣстно принято, какъ для военныхъ такъ и для купечес-
кихъ судовъ. Помѣщеніе гребнаго винта позади руля имѣло нѣ-
сколько приспособленій, болѣе или менѣе остроумныхъ и на мо-
дели фрегата, доставленной изъ Англій и хранящейся въ глав-
номъ Адмиралтействѣ, въ С. Петербургѣ, гребная ось прохо-
дитъ сквозь руль, который въ этомъ мѣстѣ раздвоенъ, или
имѣетъ плоскую и въ обѣ стороны продолговатую мѣдную втул-
ку, служащую ему связью и позволяющую класть руль на оба
борта. Теперь Г. Колленъ употребилъ слѣдующее устройство:
гребной валъ проходитъ сквозь подушку въ старнѣ-постѣ и упи-
рается въ гребной винтъ, находящійся по вѣншнюю сторону;
руль состоитъ изъ двухъ частей или двухъ рулей, помѣщенныхъ
на обѣихъ сторонахъ старнѣ-поста, и каждая часть открывается
въ наружу только отъ старнѣ-поста, такъ что они открывают-
ся и закрываются на подобіе оконныхъ ставень на петляхъ;
штуръ-тросъ или рулевая тали дѣйствуютъ одновременно на
оба румпеля, и руль съ лѣвой стороны немедленно открывает-
ся, коль скоро руль съ правой стороны закрывается, и на обо-

ротъ. Изобрѣтатель придумалъ также устройство для разообщенія винта съ машиной и для поднятія его на шканцы, когда понадобится. Извѣстный строитель въ Гриннокѣ, Г. Вудъ, рѣшился испробовать изобрѣтеніе Г. Коллена, и приспособляетъ его на строящемся теперь суднѣ въ 1000 тоновъ, назначенномъ для торговли съ Средиземнымъ Моремъ.

=

Устройство парового предохранительнаго золотника Г. Несмита, въ Англіи. Золотникъ его недавно придуманный, состоитъ изъ мѣднаго массивнаго шара, напримѣръ: дюймовъ семь въ діаметрѣ, лежащаго на краяхъ мѣднаго вогнутаго кольца, или гнѣзда, въ діаметрѣ около пяти дюймовъ, и снизу открытаго; шаръ въ этомъ кольцѣ можетъ свободно двигаться по всѣмъ направленіямъ, или принимать различныя положенія, подобно тому, какъ если бы стеклянный шаръ положенъ былъ на края обыкновеннаго стакана, не имѣющаго дна, и въ этомъ случаѣ уподобляющагося вышесказанному гнѣзду. Противъ центра шара ввинченъ въ него вертикальный прутъ, проходящій во внутрь котла. На половинѣ длины этого прута, находящейся въ паровомъ пространствѣ, присоединенъ цилиндрическій грузъ, рассчитанный по требуемому давленію и по площади золотника; а къ оконечности прута и отчасти въ водѣ, прикрѣпленъ пустой металлическій шаръ, который приводится въ безпрестанное движеніе отъ движеній кипящей воды. Все это устройство, въ цѣломъ, нѣсколько похоже на маятникъ, и малѣйшее качаніе, полученное нижнимъ концемъ прута, немедленно сообщается верхнему его концу и заставляетъ верхній шаръ или золотникъ вращаться, т. е. перемѣнять мѣсто въ кольцеобразномъ гнѣздѣ своемъ. При такомъ непрерывномъ движеніи, золотникъ не можетъ засосаться, или туго засѣсть въ гнѣздѣ, отъ сцѣпляющаго

притяженія, ржавчины, нечистоты и проч. Онъ не имѣетъ ни какихъ внутреннихъ или вѣшнихъ стержней и втулокъ, назначаемыхъ служить проводниками, или направлять его движенія, которые часто ржавѣютъ и препятствуютъ золотнику свободно дѣйствовать; помѣщеніе груза внутри котла избавляетъ отъ многихъ опасностей, происходящихъ отъ недосмотра или увеличенія груза. Очевидно однако, что изобрѣтеніе Г. Несмита есть ни что иное, какъ повтореніе мысли Г. Ниммо и его предохранительнаго золотника, описаннаго и изображеннаго у Г. Третгольда, въ *Steam Engine*, изданіе Г. Виля, 1838 года, стр. 140, въ атласѣ листъ XVII, фиг. 1, и въ Руководствѣ на пароходахъ «Капит. Лейт. Скаловскаго», Часть I, стр. 198; и нѣтъ сомнѣнія, что для паровыхъ котловъ береговыхъ машинъ оно принесетъ большую пользу; но приспособленіе этого устройства для паровыхъ котловъ, встрѣтитъ большія затрудненія и даже едва ли будетъ возможно, по недостатку остойчивости подобнаго золотника въ гнѣздѣ своемъ, во время качанія судна и отъ необходимости имѣть систему рычаговъ, для открытія предохранительнаго золотника, во всякое время, по желанію инженера.



Патентованный каменный уголь Уарлича. Неоднократно въ здѣшнихъ Полицейскихъ Вѣдомостяхъ печатаны были объявленія о продажѣ этого угля (*Warlichs Patent Fuel*), въ С. Петербургѣ, въ Семеновскомъ полку, въ домѣ Г.г. Языковыхъ. Онъ готовится въ трехъ видахъ: кирпичами или плитками (одинъ такой кирпичъ вѣсомъ около 16 фунт., безъ доставки стоитъ здѣсь 5 коп. сер.); крупными кусками, годными для топки (за одинъ пудъ 16 коп. с.) и мелкими кусками называемыми угольною пылью, для кузницы. Не знаемъ въ ка-

кой мѣртъ распространено у насъ употребленіе этого топлива, имѣющаго то драгоцѣнное достоинство для пародоховъ, что оно не подвержено мгновенному восгаранію въ угольныхъ ящикахъ, какъ не рѣдко случается съ обыкновеннымъ каменнымъ углемъ; но въ Англіи теперь уже многіе обратили вниманіе на его пользу. Тамъ приготовленіе патентованнаго угля находится въ городѣ Свенси, въ Бристольскомъ заливѣ; и изъ газетныхъ извѣстій видно, что недавно отправлены въ Остѣ-Индію два судна въ 1000 тоновъ каждое, нагруженное этимъ углемъ, и что три голландскія большія судна и три большіе транспорта Остѣ-Индской Компаніи грузятся теперь имъ для отвоза въ разные пункты пароходнаго сообщенія. Изъ многихъ составовъ въ этомъ родѣ, предложенныхъ разными лицами въ Англіи и во Франціи, уголь Уарлича едва ли не есть лучший, и безъ сомнѣнія несравненно лучше нашего Петербурскаго *Карболеина* Г. г. Вешнякова и Мейзера, о которомъ много писали, но мало выходило дѣла.

Новый приборъ для отопленія паровыхъ котловъ. — Французское морское начальство дало ходъ удивительнымъ результатамъ, полученнымъ движущимися дымовыми топками Г. г. Тальфера и К^о (*Tailfer*); морской министръ приказалъ, чтобы одинъ или два аппарата этой системы были помѣщены во всѣхъ портахъ для изслѣдованія и для отысканія способовъ примѣненія ихъ къ паровымъ машинамъ на флотѣ.

Это опредѣленіе приведено было въ исполненіе въ Брестѣ и всѣ удивляются простотѣ и преимуществамъ этой системы, которая благодаря усиліямъ и настойчивости Г. Тальфера достигла большихъ улучшеній.

Приборъ этотъ назначенъ для отопленія котловъ, какъ на берегу такъ и на морѣ, и имѣетъ цѣлю уменьшить утомительную и трудную работу кочегара, посредствомъ механическаго отопленія.

До сихъ поръ могли замѣтить слѣдующія выгоды: уничтоженіе жара передъ печами, уничтоженіе отверстій въ дверяхъ печи, что значительно уменьшаетъ расходъ топлива; всегда равномерное отопленіе, невозможность перегоранія котловъ и наконецъ возможность жечь самые мелкіе уголья и даже угольные остатки. Это послѣднее преимущество чрезвычайно велико для портовъ, въ которыхъ всегда находится огромное количество мелкаго угля, поступающаго съ пароходовъ, сдѣлавшихъ кампанію или остающагося при нагрузкѣ ихъ отъ просыпки черезъ рѣшетки. Употребленіе такого угля очень затруднительно, чтобы не сказать невозможно.

Письма различныхъ фабрикантовъ употребляющихъ этотъ приборъ въ продолженіи многихъ лѣтъ, удостовѣряютъ въ экономіи 15, 18 и даже 20 процентовъ въ большомъ количествѣ и въ экономіи гораздо большей, происходящей отъ замѣны мелкими угольями каменнаго угля, который единственно можетъ быть употребленъ въ обыкновенныхъ топкахъ.

Коммиссія изъ инженеровъ, подъ предсѣдательствомъ Г. Жервеза, назначена для повѣрки того, дѣйствительно ли этотъ приборъ обладаетъ тѣми преимуществами, какія ему приписываютъ. Нѣтъ сомнѣнія, что въ случаѣ справедливости показаній, Морское начальство снабдитъ всѣ портовые печи такою выгодною машиною, которую промышленники спѣшатъ ввести въ употребленіе. Вѣроятно результатомъ изслѣдованій коммиссіи будетъ то, что введутъ этотъ приборъ на судахъ гдѣ служба кочегара, особенно въ тропическихъ странахъ, весьма тяжела, и такимъ образомъ, вмѣстѣ съ экономіей, сдѣлаютъ услугу и человѣчеству.

==

Карты Лейтенанта Мори (Maury), показывающія направление вѣтровъ и теченій. Сообщаемъ извлеченіе изъ

донесенія, представленнаго въ Конгрессъ Соединенныхъ Штатовъ, однимъ изъ его Коммиссіонеровъ:

Лейтенантъ Мори принялъ на себя трудъ, выбрать изъ шкавечныхъ журналовъ судовъ, какъ военныхъ такъ и купеческихъ, наблюденія офицеровъ надъ вѣтромъ, теченіями, и пр. по всѣмъ частямъ океана; изъ этихъ выборокъ, онъ уже составилъ коллекцію картъ, подъ названіемъ, «**Mauzy's Wind and Current Charts**», на основаніи которыхъ мореходецъ можетъ теперь пользоваться опытностію тѣхъ, изъ чьихъ наблюденій сличенныхъ и соединенныхъ въ одно цѣлое, эти карты составлены.

Для облегченія употребленія картъ, путь cadaго корабля изображенъ, на картѣ, красками, соотвѣствующими временамъ года, и буквами, означающими мѣсяцы. Вѣтры, встрѣченные кораблемъ, имѣвшимъ такой путь, изображены на нихъ знаками, такъ остроумно придуманными, что мореходецъ не нуждается ни въ какомъ описаніи, и съ одного взгляда, не только видитъ направленіе вѣтровъ, дувшихъ въ разныя времена года, но и самыя свойства ихъ, какъ то: свѣжіе ли они или легкіе, умѣренные или крѣпкіе, дуютъ ли ровно или порывисто.

Такимъ же точно образомъ, онъ видитъ направленіе и скорость морскихъ теченій, замѣченное склоненіе компаса, температуру воды, и прочія обстоятельства, клонящіяся къ тому, чтобы болѣе и правильнѣе ознакомить его съ вѣтрами и погодами, и слѣдовательно, служащія новыми пособіями къ обезопасенію, ускоренію и облегченію плаванія по океану.

Эти изслѣдованія побудили Г-на Мори посовѣтовать судамъ, занимающимся европейскою торговлею, избирать путь сѣвернѣе противъ того, которымъ онѣ обыкновенно плаваютъ. Этотъ совѣтъ основанъ не на однихъ только правилахъ плаванія по дугѣ великаго круга, какъ кратчайшаго пути, но также и на вѣтрахъ, которые, полагають, въ тѣхъ странахъ (т. е. далѣе къ

сѣверу) болѣе благоприятствуютъ плаванію. Комитетъ, учрежденный Конгрессомъ для разсмотрѣнія картъ Лейтенанта Мори, разбираетъ, между прочими, шканечный журналъ прибывшаго недавно изъ Ливерпуля въ Нью-Йоркъ корабля Висконсинъ, Кап. Момфордъ. Висконсинъ, снабженный картами лейтенанта Мори, держался, согласно его совѣта, значительно сѣвернѣе обыкновеннаго пути, и достигъ своего назначенія двѣнадцатью днями ранѣе двухъ другихъ кораблей, вышедшихъ вмѣстѣ съ нимъ изъ Ливерпуля, но избравшихъ путь гораздо южнѣе. Нельзя, конечно, быть увѣрену, что плаваніе по этимъ двумъ путямъ будетъ всегда сопряжено съ тою же самою разницею во времени, но приведенный нами результатъ, ясно доказываетъ всю важность и достоинство разсматриваемаго вопроса. Если бы и днемъ или двумя удалось сократить плаваніе чрезъ Атлантику,—мы и это сочли бы истиннымъ благодѣяніемъ для торговли. (Nautical Magazine за 1851 годъ, № 4.)



Адмиралъ Гопсонъ (Horton), извѣстный въ царствованіе королевы Елизаветы, родился въ селеніи Бончергъ, на островѣ Вайтъ. Исторія его очень необыкновенна. Оставшись сиротою въ раннихъ лѣтахъ, онъ былъ отданъ, отъ прихода, въ ученіе портному мастерству, что вовсе не согласовалось съ его наклонности и живымъ характеромъ. Однажды, сидя въ мастерской, онъ глядѣлъ въ любимое окно свое, на море и былъ пораженъ появленіемъ эскадры, огибавшей мысъ Дуннозъ. Уступая первому порыву, Гопсонъ бросился къ берегу, прыгнулъ въ первую попавшуюся лодку, схватилъ весла и скоро достигъ адмиральскаго корабля, на который и принять бытъ волонтеромъ. Вскорѣ послѣ этого, адмиралъ встрѣтилъ французскую эскадру и атаковалъ ее. Сраженіе было упорно съ обѣ-

ихъ сторонѣ. Гопсонъ, въ продолженіи двухъ часовъ не покидавшій своего мѣста и дѣятельно исполнявшій свою обязанность, спросилъ наконецъ у окружавшихъ его: за чѣмъ дерутся такъ долго? Получивъ въ отвѣтъ, что сраженіе не кончится, пока не спустится бѣлый непріятельскій флагъ, развѣвающийся на брамъ-стенгѣ, онъ воскликнулъ: «о, если только за этимъ дѣло, такъ посмотримъ, не могу ли это сдѣлать я!» Въ это время, корабли, окруженные густымъ дымомъ, сходились борть съ бортомъ. Юный герой, пользуясь этимъ обстоятельствомъ, рѣшился спустить непріятельскій флагъ. Незамѣченный ни кѣмъ, онъ бѣжитъ по вантамъ, съ грота-рея перескакиваетъ на грота-рей непріятельскаго корабля, подымается на брамъ-стенгу, спускаетъ флагъ, и тѣмъ же путемъ возвращается на свой корабль. Не видя непріятельскаго флага, Англичане превозглашаютъ побѣду. Команда французскаго корабля, оставляетъ орудія, и пока офицеры стараются собрать людей и возстановить порядокъ, Англичане овладѣваютъ кораблемъ. Въ это время Гопсонъ является съ французскимъ адмиральскимъ флагомъ въ рукахъ, и съ торжествомъ показываетъ свою добычу товарищамъ. Вѣсть эта быстро распространилась по кораблю и виновника позвали на шканцы; офицеры вмѣсто похвалъ, осыпали его упреками; но адмиралъ услышавъ это сказалъ ему: «другъ мой, я вижу что ты храбрый молодой человѣкъ: съ этого дня приказываю тебѣ находиться на шканцахъ, и смотря по будущей твоей службѣ, буду твоимъ покровителемъ.» Гопсонъ скоро доказалъ адмиралу, что достоинъ его покровительства. Онъ быстро прошелъ всѣ чины до адмиральскаго, и получилъ въ командованіе эскадру.

=

Въ *Journal de la marine* напечатанъ слѣдующій отчетъ о состояніи Французскаго флота, къ 1-му январю 1851 года.

Парусныхъ судовъ.

Линейныхъ кораблей 1-го ранга	120	пуш.	6
— — — — 2-го —	100	.	4
— — — — 3-го —	90	д. 82	9
— — — — 4-го —	80	.	6
			<hr/>
Всего			25.

Корабли 1-го ранга: Фридландъ, Вальми, Суверенъ, Виль-де-Пари, Монтебелло и Океанъ.

Корабли 2-го ранга: Геркулесъ, Жемапъ, Генрихъ IV и Тажъ.

Корабли 3-го ранга: Байаръ, Иена, Инфлексибль, Сюфренъ, 90 пушеч.; Юпитеръ и Диадемъ, 86 пушеч.; Дюгескленъ, Нептунъ и Бреславль, 82 пушеч.

Корабли 4-го ранга: Женере, Маренго, Дюпере, Триданъ, Виль-де-Марсель и Алжиръ.

Фрегатовъ 1-го ранга	60	пуш.	12
— — 2-го —	52	до 50	14
— — 3-го —	46	до 40	11
			<hr/>
Всего			37.

Корветовъ	30
Бриговъ	22
Бриговъ Авиго	23
Малыхъ судовъ	43
Транспортовъ	32
<hr/>	

Всего парусныхъ судовъ во Франц. флотѣ . 211.

Судовъ съ винтовымъ вспомогательнымъ двигателемъ . 4.
40 пушеч. фрегатъ Помона въ 220 силъ,

Корветы: Бишь и Сантинель, въ 120,
Авизо Пингвинъ — — въ 30.

Паровыхъ судовъ.

90 пушеч. корабль	Наполеонъ	въ 960 силъ	.	.	.	1
Пароходовъ, фрегатовъ,		отъ 650 до 450	.	.	.	20
— —	Корветовъ	1-го кл. отъ 400 до 320	.	.	.	5
— —	— —	2-го — отъ 300 до 220	.	.	.	22
— —	Авизо	1-го — отъ 200 до 150	.	.	.	32
— —	— —	2-го — отъ 120 до 20	.	.	.	2 ⁵
						<hr/>
Всего						105.

Всего во Французскомъ флотѣ парусныхъ и пароходныхъ
судовъ 320.

Въ разныхъ портахъ Франціи строятся:

Парусныхъ судовъ.

Кораблей	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21
Фрегатовъ	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19
Корветовъ	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
Бриговъ	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
										<hr/>
Итого										49.

Паровыхъ судовъ.

Корветовъ	1-го Класса, отъ 400 до 320 лощ. силъ	.	.	.	.	4.
.	2-го . . . отъ 300 до 220	.	.	.	.	1.
Пароходовъ	Авизо. . . отъ 120 и менѣе	.	.	.	.	3.
						<hr/>
Итого.						8.
Всего строятся судовъ.						57.

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

12 мая, въ публичномъ собраніи Императорской Академіи Наукъ, былъ читанъ отчетъ о бывшемъ, минувшаго апрѣля, двадцатомъ присужденіи Демидовскихъ наградъ, за 1850 годъ. Въ числѣ другихъ сочиненій удостоены два сочиненія по морской части: 1) «Гидрографическое описаніе сѣвернаго берега Россіи» 2 части, съ атласомъ, состоящимъ изъ 18 картъ, соч. корпуса флотскихъ штурмановъ генералъ-маіора *Рейнке*, — полной преміи; и 2) «Вооруженіе военныхъ судовъ,» соч. капитана-лейтенанта *Посета*, — половинной преміи.

— Въ предъидущемъ номерѣ Морск. Сборн. мы сообщали нашимъ читателямъ печальное извѣстіе о смерти адмирала М. П. Лазарева; теперь сообщаемъ нѣкоторыя подробности о его погребеніи, заимствованныя нами изъ частнаго письма. На третій день послѣ смерти адмирала, 13 апрѣля, тѣло его было перенесено, въ 9 часовъ вечера, въ церковь Императорскаго Россійскаго посольства (въ Вѣнѣ), въ которой, на другой день въ 11 часовъ утра, совершенно отпѣваніе, въ присутствіи Ихъ Импер. Высочествъ Эрцъ-Герцоговъ Австрійскихъ Вильгельма и Эрнста, и при многочисленномъ собраніи австрійскихъ генераловъ, штабъ и оберъ офицеровъ. По окончаніи отпѣванія, восемь унтеръ-офицеровъ, въ траурѣ, полка Маріани, вынесли гробъ изъ церкви и поставили на дроги. Печальная процессія двинулась отъ церкви въ слѣдующемъ порядкѣ: впереди — дивизіонъ кирасиръ, за нимъ — шесть орудій, при баталіонѣ пѣхоты, потомъ дивизіонъ гренадеровъ, за которыми слѣдовали ордена, пѣвчіе, духовенство и, наконецъ, гробъ. Позади гроба ѣхалъ верхомъ рыцарь въ черныхъ латахъ, шло семейство покойнаго и члены нашего посольства; за ними Ихъ Высочества Эрцъ-Герцогини Вильгельмъ и Эрнстъ, весь Вѣнскій генералитетъ, пѣхота и артиллерія.

Войсками, состоявшими изъ трехъ баталіоновъ полка принца Эмиля, одного баталіона гренадеръ Бреда, двухъ дивизіоновъ кирасиръ, полка короля Саксонскаго и двухъ пѣшихъ батарей, командовали: фельдцейхмейстеръ графъ Фалькенхайнъ, фельд-маршалъ-лейтенантъ Принцъ Виртембергскій и генералъ-маіоръ фонъ-Кордонъ.

По выходѣ изъ городскихъ воротъ, за гробомъ послѣдовали на кладбище только два дивизіона кирасиръ, а прочія войска, выстроившись на гласисѣ, произвели прощальный салютъ изъ 36-ти пушечныхъ выстрѣловъ, въ трехъ промежуткахъ девяти ружейныхъ залповъ. Этимъ кончилась печальная церемонія, и чрезъ нѣкоторое время, тѣло покойнаго было отправлено, на одномъ изъ пароходовъ дунайской пароходной компаніи, въ Галацъ, для слѣдованія оттуда въ Севастополь, гдѣ усопшій со славою прослужилъ 17 лѣтъ, для пользы флота и Россіи. Тамъ, въ семьѣ моряковъ, будетъ покоиться прахъ его, какъ вѣрный залогъ примѣрной службы, любви и преданности къ престолу и отечеству.

— 27 апрѣля, въ 2 часа по полудни, въ новомъ С. Петербургскомъ адмиралтействѣ, спущенъ на воду, въ присутствіи Государя Императора и при стеченіи многочисленной публики, 84 пуш. корабль *Прохоръ*, построенный корпуса корабельныхъ инженеровъ полковникомъ М. Н. Гринвальдомъ; а 3 мая, въ Архангельскомъ адмиралтействѣ спущенъ 74 пушечный корабль *Виллагошъ*, заложенный въ прошломъ году, 11 іюня.

— Недавно учреждено было постоянное пароходное сообщеніе между Ловестофтомъ (на вост. бер. Англіи. въ шир. 52°. 30') и Хіертингомъ (на западн. бер. Ютландіи, въ шир. 55°. 30'); пароходы отправлялись изъ каждаго мѣста по одному разу въ недѣлю, но выгодная закупка рогатаго скота въ Ютландіи, послужившая, вѣроятно, и къ учрежденію сообщенія, побудила компанію отправлять пароходы по три раза въ недѣлю.

До учрежденія же этого сообщенія, датскій рогатый скотъ, Англичане получали изъ вторыхъ рукъ — въ Гамбургѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что Ютландія сдѣлается со временемъ такимъ же необходимымъ рынкомъ, для восточной части Англіи, какъ Ирландія для западной части.

— Въ сѣверной части города Яффы, въ Сиріи, найденъ въ землѣ кузовъ очень древняго судна. Англіискій ученый, докторъ Джонсъ, видѣвшій и описавшій его, относитъ постройку его ко времени владычества Евреевъ, т. е. самаго цвѣтущаго состоянія Яффы. Извѣстно, что Яффа существуетъ со временъ отдаленнѣйшихъ; по преданію она существовала во времена Ноя, и отсюда Иона отправился въ Тарсъ, въ Киликію, около 800 лѣтъ до Р. Х. Говорятъ, что въ слѣдствіе разрѣшенія Оттоманскаго правительства, антикъ этотъ перевезется въ лондонскій королевскій музей.

Въ Парижѣ показываютъ любопытнымъ якорь, вѣсомъ 3,000 фунтовъ (французскихъ), оставшійся болѣе 300 лѣтъ на днѣ Ламанскаго пролива, онъ изъѣденъ ржавчиной и покрытъ корою изъ раковинъ. По предположеніямъ французскихъ археологовъ, якорь этотъ былъ потерянъ однимъ изъ судовъ Англійскаго флота, осаждавшаго въ 1545 году, въ царствованіи Генриха VIII, Гавръ.

— Въ Нѣмецкихъ газетахъ пишутъ, что союзный германскій флотъ, основанный въ 1848, разъединяется. Здѣсь упоминаются суда, остающіяся подъ трехцвѣтнымъ (чернымъ краснымъ и желтымъ) флагомъ: *Ганза* паровой фрегатъ въ 600 силъ, называвшійся прежде «Соединенные Штаты» (купленъ въ Соединенныхъ Штатахъ). Два парохода *Барбаросса* и *Эрцъ-Герцогъ Іоаннъ* (500 силъ). Эти пароходы ходили прежде между Ливерпулемъ и Нью-Йоркомъ, подъ именами Британія и Акадія. Первый изъ нихъ имѣетъ флагъ адмирала Бромни.

Паровой корветъ *Король Эрнстъ-Августъ*, занимаетъ второе мѣсто (400 силъ); онъ былъ построенъ въ Бристолѣ для германскаго флота. Наконецъ три паровыхъ корвета *Любекъ*, *Гамбургъ* и *Бременъ* (въ 300 силъ каждый). Пароходъ *Генераль Бонинъ* принадлежащій правительству Шлезвигъ-Гольштейна. Парусный корветъ *Германія* (32-хъ пуш.); фрегатъ *Экертсфелде* (бывшій Гефюнъ) 48-ми пуш. О незначительной флотиліи прусской, независимой отъ этой эскадры, не упоминается.

— Капитанъ Поль, командовавшій судномъ *Экспрессъ*, перевозившій на немъ, изъ Франціи въ Ньюгавенъ, Короля Людовика-Филиппа и Королеву Амалію, въ февралѣ 1848 г., и получившій въ знакъ благодарности отъ Короля зототую вазу, а отъ Королевы алмазный перстень, назначенъ англійскимъ правительствомъ на чрезвычайно видное мѣсто, именно, капитаномъ надъ портомъ въ Ширнессѣ.

— Американскіе клипперы продолжаютъ оправдывать, своимъ молодечествомъ, приобѣтенную ими славу. Одно изъ этихъ быстрыхъ судовъ, *Тифонъ*, капитанъ Сальтеръ, пришло изъ Портсмута (въ Соедин. Штатахъ) въ Мерсей, пробѣжавъ Атлантическій океанъ въ 13 дней, 22 часа. Вотъ настоящій переходъ, равняющійся, по времени, пароходному! Ливерпульскія газеты превозносятъ формы и размѣренія *Тифона*. Судно это, величиною въ 2000 тоннъ, совершило этотъ первой свой трансатлантической переходъ съ баластомъ.

— Въ Америкѣ, число пароходовъ, содержащихъ сообщеніе на Атлантическомъ и Тихомъ океанахъ, такъ размножилось, что, съ помощію желѣзной дороги черезъ Панамскій перешеекъ, можно будетъ въ 30 дней сдѣлать путешествіе изъ Нью-Йорка въ Санъ-Франциско.

— Последнія извѣстія отъ экспедиціи, посланной для изслѣдованія перешейка *Тегуамтенекъ*, очень удовлетворительны, и

подаютъ большія надежды на полный успѣхъ предпріятія, чрезвычайно важнаго для всемірной торговли. Можно ожидать, что въ скоромъ времени два океана Атлантическій и Тихій, будутъ между собою соединены.

Самое большое затрудненіе заключалось въ томъ, чтобы найти удобную мѣстность для желѣзной дороги между горами, пересѣкающими перешеекъ; нынѣ майоръ Бернаръ нашелъ одно ущелье, *Мазагуа*, очень удобное для производства работъ, безъ большихъ затрудненій. Рекогносцировки, однакожь, все еще производятся по всѣмъ направленіямъ, для оцѣнки удобства разныхъ мѣстностей.

Портъ, избранный инженерами, откуда будетъ идти желѣзная дорога, находится въ заливѣ *Вендоза*, въ 12-ти миляхъ отъ города *Тегуантепекъ*; заливъ этотъ расположенъ такъ удобно, что суда могутъ выходить и входить въ него при всякомъ вѣтрѣ.

— Въ департаментѣ Нижней Шаранты, въ городѣ Мареннѣ (*Marennes*), воздвигаютъ каменную статую, корабельному капитану Лукасъ (*Lucas*), который ознаменовалъ себя военными подвигами въ Трафальгарскомъ сраженіи. Извѣстно, что въ этотъ день Лукасъ, командуя кораблемъ Редутабль, сблизился съ Виктори, на которомъ сидѣлъ Нельсонъ погибшій въ сраженіи, и поддерживалъ, въ продолженіи нѣсколькихъ часовъ, убійственный огонь противъ трехъ англійскихъ кораблей. Послѣ того, Лукасъ, командуя кораблемъ Регуль, выдержалъ въ продолженіи пятнадцати дней рядъ сраженій противъ гораздо превосходѣвшихъ англійскихъ силъ и, наконецъ, не смотря на всѣ усилія непріятеля, вошелъ въ рѣку Ромеоръ, и тѣмъ спасъ свой корабль. Наполеонъ произвелъ его за это, въ 1814 году, въ контръ-адмиралы; но при паденіи Имперіи это производство не было утверждено, и Лукасъ, который своими военными подвигами поставилъ себя на ряду съ великими моряками, уморъ, въ прежнемъ званіи корабельнаго капитана, въ 1819 году.

— Г. г. Дюманъ и Келло сдѣлали Нантскому Муниципальному совѣту предложеніе устанавливать всѣ часы этого обширнаго города, помощію гальваническаго тока. При соединеніи этого тока съ электрическимъ телеграфомъ, находящимся между Нантомъ и моремъ, будетъ возможно знать время въ тотъ же моментъ, не только въ Нантѣ, но и въ главныхъ портахъ прибрежья Луары. Совѣтъ рѣшилъ выдать 1,000 фр. на опыты.

— Копенгагенская Королевская библіотека недавно обогатилась завѣщаннымъ ей собраніемъ книгъ покойнаго профессора исторіографа Энгельштофта; онъ оставилъ 40000 томовъ книгъ и 400 рукописей. Съ этимъ приращеніемъ, Королевская библіотека содержитъ теперь болѣе полумилліона сочиненій печатныхъ и слишкомъ 11000 рукописей. Королевской музеумъ естественной исторіи въ Копенгагенѣ, также увеличился приношеніемъ бывшаго коменданта замка Розенборгъ, покойнаго генераль-лейтенанта Заммера, богатою коллекціею минераловъ и растений, собранныхъ г-мъ Заммеромъ въ его продолжительныхъ путешествіяхъ по Европѣ, Азии и Америкѣ.

— Можно представить себѣ каково движеніе судоходства въ Нью-Йоркскомъ заливѣ, если узнаемъ, что мимо маяка Санди-Гукъ (*Sandy-Hook*), въ продолженіи трехъ послѣднихъ мѣсяцевъ 1850 года, прошло 68 пароходовъ, 1329 трехмачтовыхъ судовъ, 558 бриговъ и 1551 малое судно; всего 3506, или до сорока судовъ въ день.

— Американскій трехмачтовой клиперъ *Хоука* (*Howqua*) пришелъ 19-го февраля въ Нью-Йоркъ изъ Шангая (въ Китаѣ), сдѣлавъ этотъ переходъ безпримѣрно скоро, именно, въ 88 дней. Все же плаваніе его изъ Нью-Йорка въ Китай, и обратно, составляющее 43623 мили, продолжалось 11 мѣсяцевъ 5 дней, съ заходомъ, на первомъ пути, въ С. Франциско. Корабль этотъ

построены господами Броу и Белль въ Нью-Йоркѣ и принадлежатъ торговому дому Лоу и братья.

— Въ Норвегiи очень распространяется торговля льдомъ; еще недавно отправлялись изъ Бергена 10 судовъ, съ этимъ грузомъ, въ Италію и Сицилію. Ледъ посылается трехъ сортовъ: горный, озерной и морской; послѣдній огромными глыбами. Изъ Сѣверной Америки привезено нѣсколько грузовъ льду въ Лондонъ, для приготовленія мороженого и пр. многочисленнымъ посѣтителямъ выставки въ лѣтнее время.

— Въ теченіи четырехъ мѣсяцовъ надѣются окончить, въ Эндре, машины для винтового корабля *Наполеонъ*, которыя готовятся тамъ уже третій годъ; также скоро приведутся къ окончанію машины, въ 500 силъ, для *Аустерлица* и затѣмъ останется еще въ работѣ три механизма: для *Жанъ-Барта*, въ 450 с., для *Флегетона*, въ 400 с. и одна въ 120 силъ. Кор. *Наполеонъ* полагаютъ изготovitъ совсемъ къ началу будущаго года, а кор. *Шарлеманъ*, также съ винтомъ, готовъ будетъ въ іюнѣ мѣсяцѣ и соединиться съ эскадрою вице-адмирала Персеваль-Дюшень, которая вскорѣ отправится изъ Бреста въ Средиземное морѣ.

— Г. Квиксъ, бывшій командиръ англійскаго военнаго брига *Ватервичъ*, недавно испытывалъ въ Вуличѣ, предложенный имъ, способъ освѣщать верхнюю палубу военныхъ судовъ такъ, чтобы свѣтъ оставался невидимъ снаружы корабля. Опытъ былъ произведенъ на фрегатѣ *Фисгардъ*, при чемъ огонь привѣшенный къ мачтѣ, заслоняли подъ нѣкоторымъ угломъ и палуба хорошо освѣтилась, тогда какъ снаружы свѣтъ былъ незамѣтенъ и въ самомъ близкомъ разстояніи отъ фрегата.

— Въ Валпарайзо, по извѣстіямъ отъ 20 января н. ст., спущенъ на воду 20 пушечный корветъ;—это, по словамъ англійскихъ газетъ, первое, собственно военное судно, построенное на берегахъ Тихаго океана. Въ Валпарайзо прибылъ недавно Чилий-

скій военной бригъ *Метеоръ* и донесъ о сгорѣнн англійскаго купеческаго корабля *Альфредъ* въ 1073 тона, послѣдовавшемъ отъ самовозгаренія угля, составлявшаго грузъ корабля. Пожаръ произошелъ близъ острова Квириквинія; экипажъ, изъ 52 чел, спасся въ Талкагуано.

— Французскій Министръ иностранныхъ дѣлъ, по просьбѣ морскаго министра, предписалъ всеѣмъ Французскимъ консуламъ и агентамъ собрать и сообщить всеѣ возможные свѣдѣнія о военномъ бригѣ *Пандуръ*, вышедшемъ изъ Монтевидео, въ мартѣ 1848 года, съ котораго времени нѣтъ объ немъ никакихъ извѣстій.

=

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМПТЕТА.



№ 6.

Содержаніе:

	стр.		стр.
Паровые котлы съ водяны- ми трубками, съ черте- жемъ. <i>Р. Скаловскаго</i> . . .	453	Взглядъ на торговлю негра- ми. <i>Эйхенштейна</i>	482
О чугунныхъ юферсахъ, проектированныхъ въ за- мѣну деревянныхъ, съ чер- тежемъ. Контръ-адмирала <i>Фонъ-Шауца</i>	465	Постройка желѣзныхъ и чу- гунныхъ маяковъ.	501
		Письмо изъ Севастополя . .	507
		Некрологи.	514
		Смѣсь.	520
		Разныя извѣстія.	540

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обзорѣніе 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 cadaго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ V.

№ 6.

ЮНЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.

1871

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



ТОМЪ ПЯТЫЙ.

За первую половину 1851 года.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.

ОГЛАВЛЕНІЕ

ПЯТАГО ТОМА.

=

	стр.
✓ Астраханскій портъ съ 1783 по 1827 годъ. <i>Ал. Ск.</i>	1. ✓
О парохо-парусныхъ судахъ съ винтовымъ двигателемъ. Переводъ <i>Н. Э.</i>	19.
Паровыя машины на англійскихъ военныхъ судахъ Ар- рогантъ и Энкоунтеръ, съ двумя чертежами. <i>К.</i> <i>Швабе.</i>	56.
Свайка (разсказъ изъ франц. морскаго журнала).	60.
Усовершенствованный протракторъ, съ чертежемъ. <i>М.</i> <i>Манганари.</i>	91.
Отрывокъ изъ письма морскаго офицера.	97.
Морскія замѣтки.	103.
Степень выгоды паровъ высокаго давленія.	109.
Объ осадкахъ въ котлахъ паровыхъ машинъ.	123.
Два предсказанія. (Историческое происшествіе). <i>В. III.</i>	126.
О новомъ устройствѣ битенговъ для цѣнныхъ канатовъ на корабляхъ, съ чертежемъ. <i>Лейт. Попова.</i>	181.
Отрывокъ изъ письма морскаго офицера.	185.
Крейсерство у западныхъ береговъ Африки. Переводъ <i>В. Мельницкаго.</i>	191.
О морскихъ болѣзняхъ, соч. г-на Дютруло. (Переводъ изъ <i>Gazette médicale de Paris</i>).	209.
Арктическія экспедиціи изъ Берингова пролива, 1850 года. Переводъ <i>А. Люджера.</i>	230.

Выписка изъ годовыхъ отчетовъ Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ-Клуба, съ 1-го февраля 1849-го по 1 февраля 1851 года. <i>Командоръ Князь Лобановъ-Ростовскій.</i>	243.
Дополнительныя правила для гонокъ судовъ Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ-Клуба въ 1851 году.	249.
Корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ Прокофій Тарасовичъ Козьминъ. (Биографическій очеркъ.) <i>Г. Блока.</i>	252.✓
Морскія кампаніи 1715-1721 годовъ. <i>Ал. Соколова.</i>	273.✓
Крейсерство у западныхъ береговъ Африки. (Окончаніе.) Переводъ <i>В. Мельницкаго.</i>	315.
Нѣсколько словъ о турецкомъ флотѣ. (Изъ письма морскаго офицера)	338.
Военныя дѣйствія русскаго флота въ 1714 году. <i>Р. Скаловскаго.</i>	371.✓
Употребленіе протрактора при рѣшеніи навигаціонныхъ вопросовъ. <i>Н. Ивашинцова.</i>	400.
Подвигъ генерала Ноая. (Изъ журнала <i>Navigateur</i>). Переводъ <i>В. Ш.</i>	411.
Паровые котлы съ водяными трубками, съ чертежемъ. <i>Р. Скаловскаго.</i>	453.
О чугунныхъ юферсахъ, проектированныхъ въ замѣнъ деревянныхъ, съ чертежемъ. Контръ-адмирала <i>Фонъ-Шанца.</i>	465.
Взглядъ на торговлю неграми. <i>Эюидвестова.</i>	482.
Постройка желѣзныхъ и чугунныхъ маяковъ.	501.
Письмо изъ Севастополя.	507.
Некрологи: 1) корпуса штурмановъ генералъ-маіоръ Алексѣй Емельяновичъ Колодкинъ, и 2) адмиралъ сэръ Эдвардъ Кодрингтонъ.	514-516.

БИБЛИОГРАФІЯ.

- Гидрографическое описаніе сѣвернаго берега Россіи, составленное капитанъ-лейтенантомъ М. Рейнке.
С. К. 141.
- Каталогъ атласовъ, картъ и книгъ, продающихся отъ гидрографическаго департамента морскаго министерства. 361.
- Каталогъ атласовъ, картъ, чертежей, книгъ, эстамповъ и астрономическихъ, геодезическихъ, математическихъ и физическихъ инструментовъ, продающихся при черноморскомъ гидрографическомъ депо 365.
- Извѣстія о перемѣнахъ по лотіи на 1851 годъ, собранныя изъ свѣдѣній, имѣющихся въ гидрографическомъ департаментѣ морскаго министерства, и изъ объявленій, напечатанныхъ въ иностранныхъ журналахъ 416.
- Лотія Чернаго моря, изданная въ Николаевѣ 1851 года. С. К. 420.

СМѢСЬ.

Новѣйшія экспедиціи для обследованія Аральскаго моря.—О построеніи Рижской гавани.—О правахъ и обязанностяхъ нейтральныхъ судовъ во время блокады.—О названіяхъ румбовъ компаса. (*Григорія Бутакова*).—Взрывъ португальскаго 32-хъ пушечнаго фрегата «Донна Марія II.»—Крушеніе винтоваго парохода «Елена Сломанъ.»—Паровой корабль «Ла-Гогъ.»—Англійскій пароходъ-фрегатъ «Тигръ.»—Бельгійскій каменный уголь.—Послѣдній изъ спутниковъ Кука.—Еще полезное употребленіе электриче-

- скихъ телеграфовъ.—Долговѣчность военного судна.
—Кое что о Калифорніи.—Ноевъ ковчегъ и наибольшій линейный корабль.—Королевская морская академія въ Брестѣ 66—85.
- Разныя извѣстія 85—90.
- О постепенномъ развитіи и современномъ состояніи морскаго права.—Путешествіе въ двадцать пять тысячъ лье.—Наглый обманъ.—Водолазный приборъ г. Лови, при поднятіи остатковъ турецкаго корабля «Непри-Шевкетъ».—День Рождества Христова въ полярныхъ странахъ (С. Ел.).—Шлюпочныя пробки, которыя всегда на мѣстѣ, съ чертежемъ.—Возмущеніе эмигрантовъ. 152—176.
- Разныя извѣстія 176—180.
- Охотская общественная бібліотека.—Плаваніе порохового судна изъ С. Петербурга въ Ригу (*лейт. Лосева*).—Корветъ «Оливуца».—Контръ-адмиралъ Лабретоньеръ.—Изобрѣтеніе, служащее для лучшаго окрашиванія желѣзныхъ судовъ.—Паровая машина, приспособленная ко многимъ судовымъ работамъ на купеч. судахъ «Медузѣ».—Винтовой пароходъ-фрегатъ Арrogантъ.—Англійскій пароходъ «Тей».—Численность шведскаго купеческаго флота.—Клиперъ Оріенталь.—Винтовой 60-ти пуш. корабль «Ла-Гогъ».—Путешествіе въ 32,000 лье.—Артезіанскій колодезь въ Ревелѣ.—Нынѣшній французскій морской министръ контръ-адмиралъ Вайльянь.—Еще экспедиція за Франклиномъ.—и проч. 259—272.
- Обшиваніе судовъ цинкомъ вмѣсто мѣди.—Два прусскіе военные парохода.—Нѣтъ болѣе пожаровъ на морѣ.
—Модели спасательныхъ лодокъ.—Дѣятельность

нью-іорскаго адмиралтейства и предстоящая гонка кораблей-клиперовъ.—Анекдотъ о Полѣ Джонсѣ.— Пароходныя сообщенія въ Россіи въ 1851 году.	344—360.
Разныя извѣстія.	368—370.
Китъ, убитый близъ Ревеля (Н. Г.).—Объ укрѣпле- ніи Шербургскаго порта.—Турецкій военный паро- ходъ «Фейза-Бахри.»—Объ устройствѣ гребнаго вин- та.—Устройство пароваго предохранительнаго золот- ника г. Несмита, въ Англіи.—Патентованный камен- ный уголь Уарлича.—Новый приборъ для отопленія паровыхъ котловъ.—Карты лейтенанта Мори (Маугу), показывающія направленіе вѣтровъ и теченій.—Адми- ралъ Гонсонъ.—Отчетъ о состояніи французскаго фло- та, къ 1-му январю 1851 года.	425—444.
Разныя извѣстія	445—452.
Гонка судовъ Императорскаго С. Петербургскаго яхтъ- клуба.—Бюджетъ англійскаго флота.—Замѣчательное предложеніе.—Несчаствіе отъ неосторожности.—Гонка гребнаго судна съ лошадью.—Появленіе льдовъ въ низ- кихъ широтахъ.—Ураганъ въ Соединенныхъ-Шта- тахъ.—Тросовый руль.—Спасительныя койки.—Замѣ- чательное метеорологическое явленіе.—Важный ученый фактъ.	520—540.
Разныя извѣстія	540—549.

ПАРОВЫЕ КОТЛЫ СЪ ВОДЯНЫМИ ТРУБКАМИ.

Новые сѣверо-американскіе пароходы, *Атлантикъ* и *Пасификъ*, построенные въ Нью-Йоркѣ, и съ 1850 года плавающие между этимъ городомъ и Ливерпулемъ, въ Англіи, для перевоза пассажировъ и товаровъ, имѣютъ паровые котлы съ водяными трубками. Пароходы эти принадлежать, къ такъ называемой, Коллинской линіи, т. е. составляютъ собственность одного богатаго и предпріимчиваго Нью-Йоркскаго арматора г. Коллинса, и выстроены, вмѣстѣ съ пятью другими такими же судами, на условіи передать ихъ правительству для обращенія въ военные, коль скоро потребуетъ надобность; по этому они имѣютъ нѣкоторыя, предварительно рассчитанныя, приспособленія для помѣщенія артиллеріи, провизіи и проч. Громадность судовъ этихъ* и скорые ихъ переходы (*Пасификъ*, въ маѣ этого го-

* *Атлантикъ* и *Пасификъ* суть самые большіе пароходы изъ существующихъ. Длина ихъ между перпендикулярами 276 футъ; вся длина 290 ф.; ширина по бимсу 45 ф.; ширина вмѣстѣ съ гребными колесами 75 ф.; глубина трюма, 31 ф. 7 дюй.; діаметръ гребныхъ колесъ 36 ф.; діаметръ паровыхъ цилиндровъ 96 дюй.; длина хода поршня 9 фут.; водовзмѣщеніе около 2960 тоновъ. Машины балансирныя, силою обѣ до 1000 лошад., работы Г. г. Стильмана, Аллена и К°, въ Нью-Йоркѣ.

да сдѣлалъ самый скорый переходъ изъ совершенныхъ по сіе время какимъ либо пароходомъ: онъ пришелъ въ Нью-Йоркъ въ 9 дней 20 часовъ), обращаютъ вниманіе современныхъ инженеровъ на устройство различныхъ ихъ частей, и дѣлаютъ ихъ достойными соперниками такихъ же пароходовъ англійской постройки (Р. Немира, въ Глазго)—*Азіи* и *Африки*, занимающихъ такую же линію сообщенія.

Дѣятельность американскихъ судостроителей, изумительна;* но не менѣе того замѣчательна готовность и смѣлость, съ какою приводятъ они въ исполненіе разныя новыя изобрѣтенія, стараясь опередить европейскихъ соперниковъ и въ особенности исторгнуть первенство у англійскихъ инженеровъ, не покидающихъ своей осторожности. Новымъ доказательствомъ этого служатъ паровые котлы на пароходахъ *Атлантикъ* и *Пасификъ*, составляющіе давнишнее англійское изобрѣтеніе; но практическое примѣненіе въ большемъ размѣрѣ получили они у Американцевъ и теперь принадлежатъ къ числу любопытныхъ нововведеній по части пароводнаго искусства.

Котлы подобнаго устройства поставлены въ этомъ году на нашемъ военномъ пароходѣ *Отважный* и будутъ испробованы въ теченіе лѣта; по этому мы вкратцѣ изложимъ ходъ различ-

* Въ Нью-Йоркской газетѣ отъ 17-го октября 1850 г. помѣщено слѣдующее извѣстіе: пароходъ *Арктикъ*, принадлежащій къ линіи г. Коллинса, на дняхъ отправился въ путь; это шестое судно подобнаго рода, изготовленное въ Нью-Йоркомъ портѣ въ теченіе одного мѣсяца, потому что въ это время мы видѣли какъ пробовали машины или уходили одинъ за другимъ *Пасификъ*, *Флорида*, *Нью-Ворлде*, *Франклинъ*, и *Колумбія*. Въ тоже самое время спущено на воду шесть другихъ пароходовъ: *Прометей*, *Гулбольтъ*, *Св. Лаврентій*, *Луизиана*, *Браунсвилъ* и *Юнионъ*, и кромѣ того остается еще на стапеляхъ или въ ожиданіи своихъ машинъ до двадцати пароходовъ, коихъ общая вмѣстительность составляетъ 32,000 тон.; всѣ они будутъ готовы къ концу осени этого (1850) года.

ныхъ измѣненій, произведенныхъ въ этой системѣ котловъ, и нѣкоторыя теперешнія ея недостатки, не разумѣя подъ этимъ оужденіе ея, потому что положительныя выгоды котловъ съ водяными трубками, для морскихъ пароходовъ, могутъ быть опредѣлены только продолжительнымъ опытомъ.

Начнемъ съ Джозефа Ива, взявшаго привиллегію въ 1825 году, въ Англіи, на устройство пароваго котла съ вертикальными трубками, которыя вверху и внизу соединялись съ приѣмниками или камерами. Въ 1828 году, также въ Англіи, Поль Стинструпъ получилъ привиллегію на составленный имъ котель, нѣсколько походившій въ разрѣзѣ на прямостѣнный котель (*waggon boiler*); онъ имѣлъ дымогарную трубу, плоскую сверху и снизу, которая поддерживалась вертикальными трубками; четыре трубки находились въ самыхъ топкахъ, дабы могли нагреваться болѣе прочихъ, и этимъ заставляли бы воду имѣть постоянное въ нихъ теченіе къ верху. При болѣе трубочатой поверхности, котель этотъ походилъ бы на находящіеся теперь въ употребленіи, съ тою только разницей, что форма его не столь крѣпка. Въ 1830 году, докторъ Ноттъ, въ Нью-Йоркѣ, проектировалъ котель, состоявшій изъ множества вертикальных трубокъ и полуцилиндрической камеры на каждомъ концѣ; но котель этотъ очевидно былъ бы неудаченъ на практикѣ, не имѣя никакого приспособленія для доставленія водѣ въ трубкахъ надлежащаго обращенія, предохраняющаго ихъ отъ перегоранія. Томасъ Голловей, въ Филадельфіи, построилъ котель въ 1835 году, который оказался хорошимъ, и понынѣ находится въ употребленіи: онъ имѣетъ двѣ обыкновенныя четырехугольныя топки, надъ коими помѣщены двѣ четырехугольныя дымогарныя трубы, возвращающія пламя къ передней части котла, гдѣ оно изъ обѣихъ трубъ соединяется въ одну общую дымовую камеру или коллекторъ, изъ коего проходитъ въ горизонтальныя трубки и по нимъ достигаетъ задней дымовой камеры, надъ кото-

рою возвышается дымовая труба. Въ тоннахъ помѣщены горизонтальныя водяныя трубки, соединенныя съ боковыми водяными пространствами, и отъ каждой такой трубки идетъ соединительная вертикальная трубка къ вершинѣ тонны. Верхнія дымогарныя трубы также имѣютъ вертикальныя водяныя трубки, которыя, какъ кажется, служатъ вмѣстѣ съ тѣмъ и расборками или связями для котла. Главное неудобство такого устройства, замѣчаетъ журналъ Франклинова Института (*Journal of the Franklin Institute*), соединяющаго въ себѣ системы водяныхъ и дымогарныхъ трубокъ, заключается въ очевидной трудности прочищать или исправлять водяныя трубки, потому что всѣ онѣ оканчиваются въ узкихъ водяныхъ пространствахъ. Котлы этого рода — говоритъ тотъ же журналъ — были бы рѣшительно неудобны для морскихъ пароходовъ, но на рѣкѣ Делаваръ онѣ, повидимому, отвѣчаютъ своему назначенію.

Обращаясь опять къ тому, что по этой части происходило въ Англіи, мы видимъ что въ 1841 году выдана была привилегія Джону Галлу, на устройство котла съ вертикальными водяными трубками, но съ тѣмъ различіемъ, что онъ состоялъ изъ трехъ отдѣльныхъ частей и легко разбирался, вѣроятно для удобства исправленія. Въ 1842 году Давидъ Непиръ, сдѣлавъ, такъ называемый, вертикальный котелъ съ вертикальными водяными трубками, для пакетботнаго парохода *Waterman* № 9; онъ изображенъ и описанъ въ «Руководствѣ на пароходахъ» кап. лейт. Скаловскаго, ч. 1, стр. 240, фиг. 28., и имѣетъ то неудобство, что трубки его слишкомъ узки и что къ нижнимъ концамъ ихъ нѣтъ никакого доступа. Однако, эти недостатки, повидимому не служатъ препятствіемъ къ его употребленію, и Глазговскіе фабриканты Смитъ и Роджерсъ настойчиво продолжаютъ строить подобные котлы.

Окончательное и наиболѣе удачное измѣненіе въ этой системѣ, принадлежитъ лорду Дондональду, вице-адмиралу англійска-

го флота, на что онъ взялъ привилегію въ 1843 году. Котелъ его состоитъ изъ пещки, смот. фиг. 1, сзади коей помѣщены, въ нѣсколько рядовъ, вертикальныя водяныя трубки, сообщенныя, вверху и внизу, съ водяными пространствами *j*. Въ спецификаціи лордъ говоритъ: корпусу котла моего *a a*, (фиг. 1) можно давать всякую желаемую фигуру, т. е. четырехугольную, цилиндрическую или другую наиболѣе удобную, если только между топкой и дымовою трубою будетъ имѣться дымовая камера для помѣщенія водяныхъ трубокъ, или круглыхъ поверхностей; на прим. *e, e*, есть четырехугольная камера, вмѣщающая множество вертикальныхъ трубокъ, сквозь которыя постоянно протекаетъ вода, вслѣдствіе того, что въ нихъ она нагревается болѣе, нежели въ другихъ частяхъ котла. Изъ топки *b* пламя и дымъ вступаютъ въ дымовую камеру *e, e*, сквозь проходъ *d'*, и изъ нее, сквозь проходъ *f, f*, въ дымовую трубу *g*, какъ означено стрѣлками. Проходъ *f f* устроенъ въ котлѣ какъ можно ниже, для того чтобы долѣе удерживать въ дымовой камерѣ *e, e*, наиболѣе горячіе газы или продукты горѣнія, которые, какъ извѣстно, будутъ занимать верхнюю часть камеры и пребывать въ ней въ покойномъ состояніи, сравнительно съ частицами этихъ продуктовъ менѣе нагрѣтыми, и потому уносимыми тягою въ дымовую трубу; и главная особенность моего изобрѣтенія, говоритъ лордъ Дондонэльдъ, заключается въ устройствѣ дымовой камеры *e, e*, помѣщенной внутри котла и наполненной водяными трубками или другими поверхностями подобнаго рода, и въ соединеніи этой камеры съ дымовою трубою помощію выхода *f, f*, такъ что выше этого выхода, остается значительное пространство для помѣщенія и удержанія наиболѣе нагрѣтыхъ газовъ. *o*, мѣсто, гдѣ должно быть отверстіе въ дымовой трубѣ, противъ верхней части дымовой камеры *e, e*, для того, чтобы облегчить или ускорить тягу въ дымовую трубу, когда разводится огонь въ пещкахъ; въ прочее же вре-

ми, оно должно быть закрыто дверцами. р, мѣсто для паровой трубки, проведенной отъ верхней части котла и имѣющей стопорный кранъ; трубка эта должна имѣть множество небольшихъ дпрочековъ на сторонѣ, обращенной къ дымовой трубѣ, и помощію ея можно пускать струи паровъ между водяными трубками, для очищенія ихъ отъ золы и сажи, если понадобится. Въ заключеніе, лордъ Дондонэльдъ замѣчаетъ, что въ его котлѣ нѣтъ необходимости помѣщать водяныя трубы непременно въ вертикальномъ положеніи. Будучи лордомъ англійскаго адмиралтейства, лордъ Дондонэльдъ имѣлъ возможность въ 1845 г. испробовать котлы своего изобрѣтенія на военномъ пароходѣ *Янусъ*, на которомъ находились коловратныя машины (rotatory или disc engines), также его изобрѣтенія, описанныя и изображенныя въ «Руководствѣ на пароходахъ» кап. лейт. Скаловскаго, ч. III, стр. 274, фиг. 52; но какъ машины, такъ и паровые котлы оказались весьма неудачны, и заставили изобрѣтателя сдѣлать въ послѣднихъ разныя измѣненія для полученія большаго количества паровъ. Котлы эти, въ усовершенствованномъ видѣ, помѣщены въ послѣдствіи на нѣсколькихъ частныхъ англійскихъ пароходахъ и, изображенные въ фиг. 4 и проч., составляютъ одинъ изъ такихъ образцовъ.

Въ 1845 г. новыя испытанія опять начались въ Сѣверной Америкѣ, и Джемсъ Монтгомери, изъ Теннисси, взялъ привилегію на вертикальный трубчатый котелъ, у котораго топки или огневыя камеры помѣщены съ боковъ, и въ дымовой камерѣ имѣется горизонтальная поперечная перегородка, раздѣляющая ее на двѣ почти равныя части, такъ-что дымъ и горячій воздухъ, сообщившіе теплоту свою верхней части водяныхъ трубокъ, переходятъ потомъ по дымогарной трубѣ, или по широкому колѣну, къ нижней части трубокъ. Дно котла имѣетъ значительную выпуклость, круглую или коническую, для пріятія осадковъ грязи и соли; къ самой нижней части выпуклости

присоединены продувательныя трубы и краны; водяныя трубки соединены съ водою, находящеюся въ дѣѣ, и съ боковыми водяными пространствами, что заставляетъ воду кругообращаться, или протекать въ трубкахъ вверхъ и внизъ, и очищать ихъ отъ осадковъ соли и нечистоты. Главная особенность этого котла заключается въ горизонтальной перегородкѣ, раздѣляющей трубки на двѣ части, и сдѣланной съ тѣмъ намѣреніемъ, чтобы не допустить нижніе концы ихъ слишкомъ нагрѣваться; но предосторожность эта, какъ кажется, есть болѣе воображаемая, потому что въ котлѣ лорда Дондонэльда нижніе концы трубокъ никогда не нагрѣваются до излишества. Первый котелъ, построенный г. Монтгомери, взорвался отъ преувеличеннаго давления и недостатка въ связяхъ и крѣпительныхъ распоркахъ; но въ Америкѣ полагають, что котелъ этого устройства, надлежащимъ образомъ сдѣланный, можетъ удовлетворительно отвѣчать своему назначенію, хотя въ достоинствѣ и уступаетъ котлу Дондонэльда. На нѣсколькихъ пароходахъ и заводахъ въ Соединенныхъ Штатахъ употребляютъ теперь котлы г. Монтгомери; и когда г. Коллинсъ, арматоръ въ Нью-Йоркѣ, о которомъ мы упоминали въ началѣ, предпринялъ постройку атлантическихъ пароходовъ своихъ—*Атлантикъ*, *Пасификъ* и проч., онъ обратился къ котлу Монтгомери, подвергнувъ его первоначально продолжительному испытанію на пароходѣ *Гирттъ*, и именно въ теченіе столькихъ дней безпрерывнаго дѣйствія на соленой водѣ, сколько болѣе нежели необходимо для плаванія въ Европу. Убѣдившись такимъ образомъ, что узкія водяныя трубки не подвержены засоренію отъ осадка соли и проч., онъ избралъ эту систему, уничтоживши перегородку въ дымовой камерѣ, употребленную г. Монтгомери, и его дымовой проходъ, или дымогарную трубу, направленную подъ дно котла, для провозанія дыма отъ верхней части трубокъ къ нижнимъ, и найденную неудобною, такъ-что котелъ на *Атлантикъ*, начертанный аме-

риканскимъ инженеромъ г. Феронъ, сдѣлался совершенно похожъ на котель Дондональда, съ тою только разницей противъ этого послѣдняго, что въ немъ топки расположены въ два яруса, или одиѣ сверху другихъ. Но такое устройство топокъ было уже неоднократно употребляемо Модслеемъ, Сивардомъ и другими англійскими механиками, найдено ими неудобнымъ, и потому оставлено; быть можетъ оно окажется такимъ же и на пароходахъ г. Коллинса и заставить прискать другія средства для увеличенія колысниковой поверхности.

Теперь обратимся къ котламъ на нашемъ паровомъ фрегатѣ *Отважный*. Они сдѣланы, какъ выше было сказано, по системѣ лорда Дондональда, англійскими заводчиками Гг. Робинсономъ и Сыномъ, и, по условію, должны выдерживать постоянное давленіе въ 10 фун. на квадрат. дюйм.; топки должны быть изъ лучшаго лаумурскаго желѣза, а прочіе части изъ лучшаго страфордширскаго; толщина желѣзныхъ листовъ у дна $\frac{1}{2}$ дюйм., а въ прочихъ мѣстахъ $\frac{3}{8}$ дюйма. Машинны на пароходѣ *Отважный*, прямаго дѣйствія, въ 300 л. с., имѣютъ діаметръ пароваго цилиндра 62 дюйм.; длину хода поршня 5 фут. 6 дюйм.; число оборотовъ въ минуту 18.

Фиг. 1, продольный вертикальный разрѣзъ одного котла.

Фиг. 2, поперечный вертикальный разрѣзъ.

Фиг. 3, наружный видъ спереди.

Фиг. 4, вертикальный разрѣзъ обоихъ котловъ по линіи трубокъ.

Фиг. 5, горизонтальный разрѣзъ котла по линіи колысниковъ.

Фиг. 6, планъ сверху.

Тѣ же буквы означаютъ тѣ же части во всѣхъ фигурахъ.

a, a, корпусъ котла, прямоуглыный или четырехуголыный, исключая вершины, которая закруглена.

b, b, топки, числомъ четыре въ каждомъ котлѣ.

b', зольникъ.

c, c, колыскины, положенные въ два ряда.

d, d, два оборота дымогарной трубы.

d', устье дымогарной трубы, или проходъ въ дымовую камеру.

e, e, e, e, дымовая камера, или четырехугольный ящикъ, имѣющій дыры въ верхней и нижней стѣнахъ (комхъ толщина $\frac{3}{4}$ дюйм.), въ которыя вставлены водяныя трубы.

f, f, выходъ или вылетъ для дыма изъ дымовой камеры въ дымовую трубу.

f, дымовой пролетъ, ведущій въ дымовую трубу. Дымъ идетъ по направленію, показанному стрѣлками.

g, дымовая труба.

i, i, водяныя трубы, длиною 7 футовъ, въ діаметрѣ $3\frac{1}{2}$ дюйм., и числомъ 240 въ каждомъ котлѣ. Онѣ вставлены обыкновеннымъ способомъ, т. е. концы ихъ укрѣплены въ стѣнахъ *e, e*, помощію стальныхъ колецъ, какъ въ трубчатыхъ котлахъ.

j, j, j, водяныя пространства, образуемыя колѣнами дымогарной трубы и стѣнами котла.

h, h, пространство, занимаемое паромъ.

k, поперечная перегородка, раздѣляющая котелъ на двѣ части, т. е. на заключающую топки, и на заключающую водяныя трубы; такъ что, въ случаѣ порчи одной части, она можетъ быть замѣнена новою, независимо отъ другой.

l, l, два четырехугольныя отверстія или окошка въ перегородкѣ *k*, для пропуска паровъ.

m, m, горловины для человѣка.

n, горловина для грязи.

o, мѣсто, гдѣ должно быть отверстіе въ дымовой трубѣ, противъ верхней части дымовой камеры, о назначеніи коего сказано было выше, при описаніи спецификаціи лорда Дондольда.

p, мѣсто для паровой трубы, также упомянутой выше въ

спецификаціи. Находятъ, что оба приспособленія эти, т. е. отверстіе *о* и паровая трубка *р*, которыхъ въ котлахъ парохода *Отважный* не имѣется, расчетливо придуманы изобрѣтателемъ и служатъ къ немалому улучшенію котла этой системы.

q, *q*, выступъ въ днѣ, для скопленія осадка соли, грязи и проч.

г, паровой предохранительный золотникъ.

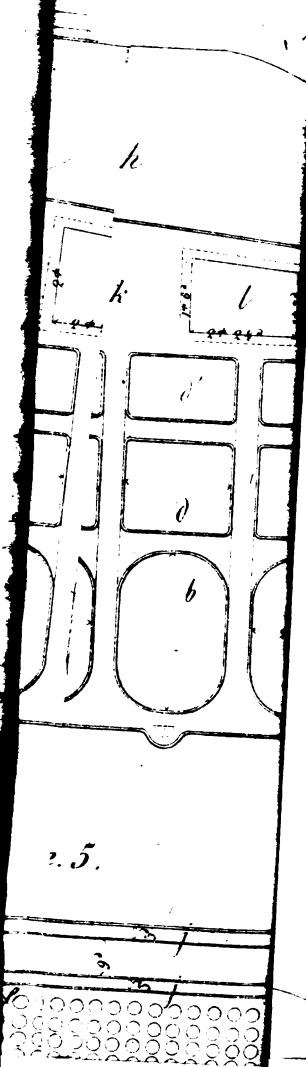
Площадь колосниковой поверхности = $\frac{1}{2}$ квад. фут. на лош. силу. Нагрѣвающ. поверхн. 14 ф. на силу, считая что котлы эти отвѣчаютъ машинамъ въ 350 лош. силъ. Вместительность пароваго пространства, около 2 ф. 702 дюйм. кубическ. на силу.

Итакъ, улучшенный котель лорда Дондонэлда въ главномъ основаніи своемъ есть не что иное, какъ обыкновенный котель съ широкими дымогарными трубами, у котораго одна часть этихъ трубъ наполнена вертикальными трубками, соединяющими вершину его и дно.

На паровомъ фрегатѣ *Отважный* находилось прежде четыре паровые котла, съ широкими дымогарными трубами; теперь же на немъ будутъ только два, которые, по словамъ заводчиковъ, гг. Робинсона и Сына, должны представить три слѣдующія выгоды: 1) занять гораздо менѣе мѣста въ суднѣ; 2) быть легче и ниже; 3) употреблять 25% менѣе топлива.

Относительно первой статьи, предстоитъ сначала рѣшить, выгоднѣе ли имѣть на военномъ паровомъ фрегатѣ четыре или два котла, и если четыре, то окажется, что во всякомъ случаѣ котлы г. Робинсона, поставленные четыре на судно, будутъ значительно длиннѣе котловъ пароваго фрегата *Смелый* или трубчатыхъ котловъ на пароходѣ *Владимиръ*, изъ коихъ послѣдніе имѣютъ гораздо лучшую форму, для выдерживанія сильнаго давленія, въ 12 фунт. Теперь они ниже, но если бы желательно было уменьшить длину ихъ, то понадобилось бы увели-

на въ пар



чить высоту. Въ сравненіи съ обыкновеннымъ трубчатымъ котломъ одинаковой паропроизводительности, котель г. Робинсона никакъ не можетъ быть легче, но есть поводъ думать, что онъ будетъ тяжелѣе. Что же касается до уменьшенія потребленія топлива на 25%, то машинный журналъ парохода *Отважный* вѣрнѣе покажетъ въ какой степени это справедливо.

Возраженіе, которое англійскіе механики дѣлаютъ противъ вертикальныхъ трубчатыхъ котловъ лорда Дондональда, построенныхъ какъ въ Англіи, такъ и въ Америкѣ, относится преимущественно до водяныхъ трубокъ; находятъ, что очищать ихъ, и въ особенности исправлять или замѣнять новыми, весьма неудобно; что онѣ имѣютъ слишкомъ малый діаметръ въ пропорціи къ своей длинѣ, и что, будучи поимѣнены параллельно, представляютъ нѣкоторыя невыгоды. Надобно замѣтить однако, что г. Галловой, въ Манчестрѣ, весьма уже много устранилъ эти неудобства и, какъ говорятъ, котлы его, недавно построенные для одного завода, весьма хороши.

Въ заключеніе приведемъ слова англійскаго журнала *Artisan*, по поводу извѣстія о котлахъ на американскихъ пароходахъ *Атлантикъ* и *Пасификъ*: «мы должны сознаться, что въ послѣднее время англійскіе инженеры исключительно заняты были приспособленіемъ локомотивныхъ котловъ для пароходовъ и не обратили должнаго вниманія на систему съ водяными трубками, когда она была предлагаема г. Спилеромъ; отъ этого она, быть можетъ, и не распространилась въ такой степени въ Англіи, въ какой мы видимъ ее въ Сѣверной Америкѣ. Устройство котла г. Спилера, испробованнаго на Темзѣ, состояло изъ водянаго ящика и огневой камеры, и пространство сверху точки наполнено было водяными трубками, почти горизонтальными; небольшой уклонъ данъ имъ былъ для того, чтобы произвести въ нихъ теченіе воды. Итакъ, изобрѣтеніе котловъ съ водяными трубками безспорно принадлежитъ Англіи,

а первое ихъ употребленіе въ большемъ размѣрѣ, для трансатлантическаго плаванія, конечно надобно приписать американскимъ инженерамъ; и такъ-какъ размѣръ, въ которомъ они ихъ вдругъ употребили—великъ, то, соотвѣтственно этому, велика будетъ и неудача, если она окажется. Что же относится до мнѣнія тѣхъ лицъ, которые полагаютъ, что Сѣверная Америка исторгла, наконецъ, у Англіи первенство въ океанскомъ паровомъ плаваніи,—мнѣнія, основаннаго повидимому на томъ, что, не взирая на окружающія насъ успѣхи и нововведенія, вестиндская пакетботная компанія заказала недавно балансирныя машины и обыкновенные котлы съ широкими дымогарными трубами, для своихъ большихъ судовъ въ 800 л. с.—то, не входя въ подробное разсмотрѣніе того, какія именно машины и котлы болѣе приличны для подобныхъ судовъ, мы напомнимъ только читателямъ нашимъ, что теперешнее соревнованіе между американскими и англійскими пакетботами походить, въ нѣкоторой степени, на соперничество между строителями локомотивовъ для узкихъ желѣзныхъ дорогъ. Когда же строители узкихъ дорогъ хвастались, что они могутъ построить машину своихъ размѣреній, у которой количество нагрѣвающей поверхности будетъ болѣе, нежели у какой либо изъ машинъ, ходящихъ по широкимъ дорогамъ, то, употребивъ всѣ усилія, они хотя и поравнялись съ своими противниками, однако должны были убѣдиться, что послѣдніе все-таки имѣютъ возможность оставить ихъ назади, какъ и прежде. То же самое можно сказать и въ отношеніи атлантическихъ пароходовъ; и если бы строителямъ нашимъ предоставлено было выстроить цѣлый флотъ, не ограничивая себя первоначальной стоимостью судовъ, и не обращая вниманія на прибыли, какія онѣ будутъ доставлять при коммерческомъ ихъ употребленіи, то мы, конечно, не боялись бы никакого соперничества относительно быстроты хода на той стѣпѣ, которую англійскіе инженеры и судостроители привыкли

издавна считать своею. Итакъ, мы безбоязненно можемъ сравнить среднее число коммерческихъ выгодъ, доставленныхъ англійскими пароходами *Азіей* и *Африкой*, съ такими же выгодами, доставленными *Атлантикомъ* и *Пасификомъ*, по прошествіи первыхъ же двухъ или трехъ лѣтъ постоянного ихъ плаванія.

Р. Скаловскій.

О ЧУГУННЫХЪ ЮФЕРСАХЪ, ПРОЕКТИРОВАННЫХЪ ВЪ ЗАМѢНЪ ДЕРЕВЯННЫХЪ.

Недостатки деревянныхъ юферсовъ для нижнихъ вантъ на линейныхъ корабляхъ — всѣмъ извѣстны; они главнѣйше заключаются въ слѣдующемъ:

1. Дороговизна дубоваго дерева такой доброты, какая требуется для сего предмета, и продолжительное время, необходимое, чтобы просушить это дерево, безъ чего не возможно приступить къ отдѣлкѣ юферсовъ.

2. Грубый видъ ихъ, и большой объемъ, отъ чего они на русленяхъ довольно стѣснены между собою.

3. Продолжительное время, необходимое на отдѣлку одного комплекта корабельныхъ юферсовъ, числомъ 192, кромѣ запасныхъ; на что потребуется около 545 кубическихъ футовъ дерева, стоящаго, если его купить съ воли, не менѣе 1090 руб. серебромъ.

На 80 пуш. кораблѣ, число юферсовъ слѣдующее:

				діам.		к. ф.		к ф.
Въ 18 д.	76 шт.,	изъ дер.	24.	или	$5\frac{1}{4}$,	а на всѣ	399	
— 12 —	24.	—	—	— 16.	— $1\frac{1}{2}$	— — —	36	
— 11 —	64.	—	—	— $15\frac{1}{2}$	— $1\frac{1}{2}$	— — —	96	
— 8 —	24.	—	—	— $9\frac{1}{2}$	— $\frac{1}{2}$	— — —	12	
— 6 —	4.	—	—	— —	— $\frac{1}{2}$	— — —	2	
<hr/>								
192.								545.

4. Случается, что при тягѣ вантъ, они раскалываются, замедляя работу во время вооруженія, въ особенности если талкажъ новый; и наконецъ,

5. Деревянные юерсы, какъ находящіеся въ употребленіи, такъ и запасные, подвержены бываютъ на кораблѣ точно такой же порчѣ, какъ и вообще всѣ деревянные вещи.

Чтобы сдѣлать одинъ юерсъ 80 пуш. корабля 18 д. въ діаметрѣ, надобно употребить кусокъ чисто оболваненнаго дерева длиною и шириною въ 20 д., а толщиною въ 13 д., для чего понадобится приобрести покупкою, для одного юерса, кряжъ въ діаметрѣ 24 д. или $5\frac{1}{4}$ кубическихъ футовъ. Дубовое дерево такихъ размѣреній иногда годится и на рудеръ для фрегата средняго ранга; когда же отъ него будутъ отрѣзаны два или три юерса, то оно не можетъ уже быть употреблено ни для юерсовъ, ни для рудера. Итакъ, взявши во вниманіе количество деревъ такихъ размѣреній, необходимое для одного комплекта юерсовъ на линейный корабль, не трудно будетъ видѣть, что деревянные юерсы, для тяги вантъ, служатъ самымъ дорогимъ способомъ изъ всѣхъ употребляемыхъ по настоящее время.

Необходимость располагать слои дерева поперегъ юерса, много сокращаетъ срокъ его службы: отъ этого онъ колется и следовательно приходитъ въ негодность; но къ этой необходимости вынуждены тѣмъ, что въ противномъ случаѣ, талрепъ, во время тяги вантъ, протеръ бы слишкомъ глубокую яму въ юерсѣ и заставилъ бы его расколоться вѣроятно еще скорѣе, а

также и потому, что при продольных слоях дерева, почти невозможно кны обдѣлать гладко; наконецъ, если принять еще въ расчетъ свойство дуба колотья, то должно согласиться, что нѣкоторое число юферсовъ можетъ сдѣлаться негоднымъ, даже прежде, нежели употреблены будутъ въ дѣло.

Подобные недостатки деревянныхъ юферсовъ, вѣроятно послужили поводомъ къ замѣненію ихъ винтами, хотя и эти послѣдніе, по моему мнѣнію, также имѣютъ свои неудобства, и именно:

1. Большой вѣсъ цѣлаго комплекта винтовъ, который, напримѣръ на фрегатѣ *Архимедъ*, доходитъ до 59 пуд. 16 фунт. на каждомъ русленѣ. Во время сильныхъ боковыхъ размаховъ, тяжелая эта масса, при ослабленіи подвѣтренныхъ вантъ, бывъ откидываема быстро подъ вѣтръ, должна дѣйствовать разрушительно на такелажъ и рангоутъ.

2. Большое затрудненіе содержать ихъ въ чистотѣ, или не допускать покрываться ржавчиной, въ особенности при плаваніяхъ по морямъ, въ которыхъ вода солонѣе, нежели въ Балтійскомъ.

3. Нарѣзка винтовъ подвержена поврежденію, равно какъ и самые винты могутъ согнуться; и даже нѣсколько за одинъ разъ, если случится, напримѣръ, одному кораблю сойтись съ другимъ. Послѣ такихъ поврежденій, они дѣлаются уже негодными къ употребленію; а исправленіе такого рода не можетъ быть произведено на кораблѣ.

4. При употребленіи винтовъ, уменьшается та упругость, какаа необходима на большой качкѣ, не только въ рангоутѣ и такелажѣ, но даже и въ самомъ корпусѣ корабля. И хотя въ этомъ случаѣ менѣе, если ванты безъ слома, но зато весьма значительно при вооруженіи со свитсарвинъ-стропами.

5. Необходимость имѣть большой запасъ винтовъ, въ особенности въ военное время; потому что своими средствами на кораблѣ не возможно ихъ чинить, и даже картечная пуля, уда-

ривъ въ наръзку, въ состояніи сдѣлать винтъ негоднымъ къ употребленію. Притомъ, можетъ также случиться, что корабль зайдетъ въ такой портъ для исправленія, гдѣ не имѣется средствъ къ изготовленію новыхъ подобныхъ винтовъ; но еслибы даже они тамъ и имѣлись, то на это потребно болѣе времени, нежели на разруженіе корабля, для осмотра такелажа и для вооруженія его снова.

Въ употребленіи этихъ винтовъ есть одно удобство, имѣющее, въ глазахъ нѣкоторыхъ моряковъ большое достоинство: это возможность скоро вытянуть нижніе ванты, даже подъ парусами, когда винты въ совершенной исправности. Но мнѣ кажется, что и это удобство цѣнать слишкомъ высоко, и что не слѣдовало бы, для одного только этого, вводить въ употребленіе подобныя дорогія и непрочныя вещи, потому что стоячій такелажъ, какъ у насъ, такъ и вездѣ, спускаютъ теперь въ такомъ совершенствѣ, что подобные случаи въ морѣ, становятся довольно рѣдки, особенно въ Балтикѣ; если же они встрѣтятся, то ничего не можетъ быть проще, какъ выбирать слабину подвѣтренныхъ талреповъ, и потомъ, поворотивъ на другой галсъ, повторить ту же работу съ другой стороны: такъ сдѣлано было на кораблѣ *Фершампенуазѣ*, въ Бискайской бухтѣ, во время жестокаго вѣтра и большаго волненія. Имѣя винты, должно въ этой работѣ непремѣнно соблюсти тотъ же маневръ; потому что пробовать осадить ванты съ навітра, едвали можетъ кому либо прійти на мысль.

Изъ этого я заключаю, что на линейномъ кораблѣ, для тяги стоячаго такелажа, нельзя придумать лучшаго способа, какъ прибѣгнуть къ помощи веревочныхъ талреповъ; а потому, мнѣ кажется, что одни только юферсы требуютъ усовершенствованія, и что это составляетъ предметъ, на который слѣдуетъ обратить вниманіе.

Мои собственныя разсужденія объ этомъ предметѣ, привели

меня къ заключенію, что чугунные юферсы должны всего болѣе отвѣчать своему назначенію. Предоставляю лицамъ, болѣе меня свѣдущимъ, рѣшить это дѣло, и пусть время и опытъ докажутъ выгоды и невыгоды моего предложенія. Я проэктировалъ два юферса, чугунные, съ оковкою, для 100 пуш. корабля: одинъ къ русленю, а другой для вантъ; и прилагаю при семъ сравненіе вѣса и приблизительной цѣнности разныхъ приборовъ, употребляемыхъ теперь для тяги вантъ въ балтійскомъ флотѣ.

Деревянный юферсъ, для нижнихъ вантъ 80-пуш. корабля, въ діам. 18 д., вѣсить, безъ оковки.	1 пуд. 20 фун.
Окованный юферсъ, для русленя	2 — 35 —
Нагель, съ чекою и кольцомъ	17 —

Весь приборъ вѣсить	4 — 32 —
Винтъ для нижнихъ вантъ, напримѣръ фрегата <i>Архимедъ</i> , вѣсить	5 пуд. 16 фун.
Винтъ тяжелѣе двухъ юферсовъ.*	

Вѣсъ чугуннаго юферса, безъ оковки, для нижнихъ вантъ, 100 п. корабля.	34 ф.
--	-------

Вѣсъ юферса въ русленѣ, безъ оковки	34 —
	1 п. 28 ф.

Вѣсъ окованнаго чугуннаго юферса для нижнихъ вантъ 100 п. корабля	1 34
Вѣсъ юферса, чугуннаго, съ оковкою и нагелемъ 2. 20.	

Вѣсъ обоихъ . 4. 14.

Слѣдовательно, деревянные юферсы, съ оковкою, для 84 пуш. корабля, будутъ 18 фунтами тяжелѣе, чѣмъ чугунные, съ оковкою же, для 100 пуш. корабля *Россія*.

* Вѣсъ чугуннаго юферса, безъ оковки, для 84 пуш. корабля — 26 фунтовъ.

На одинъ юферсъ для 80 пуш. корабля потребно дубу, кубическихъ футовъ 5¼

На другой, тоже для одной ванты 5¼

На оба, кубическ. фут. 10½

Положивъ цѣну простаго дуба, среднихъ размѣреній, по 2 руб. сер. за кубическій футъ, оказывается, что дерево будетъ стоить почти 21 руб. сер. Известно однако, что кряжъ въ 24-д. въ діаметръ, часто обходится и дороже, и что бываетъ даже трудно найти его.

На отдѣлку одного деревяннаго юферса потребно два дня; и, полагая за работу только по 50 коп. сереб. въ сутки, или всего 2 руб. за два юферса, оба они, безъ оковки, обойдутся въ 23 руб. сер.

На 80 пуш. корабль, для однихъ фокъ и гротъ-вантъ, кромѣ запасныхъ, надобно 76 юферсовъ, которые, безъ оковки, будутъ стоить 874 рубля серебромъ.

Чугунный юферсъ для 100 пуш. корабля, съ работою, едвали будетъ стоить 1 руб. 42 коп. сер., и по этому весь комплектъ для нижнихъ вантъ, безъ оковки, составитъ 107 руб. 92 коп. или 766 руб. дешевле деревянныхъ.

О прочности чугунныхъ юферсовъ, или о срокѣ ихъ служенія, также о невозможности, при тягѣ вантъ, испортить талрепа; объ удобномъ и скоромъ ихъ изготовленіи (напримѣръ, 100 штукъ могутъ быть сдѣланы въ день четырьмя рабочими, иѣтъ для этого 12-ть лекалъ) и объ огромной выгодѣ, происходящей отъ сбереженія самыхъ дорогихъ дубовыхъ деревьевъ, я считаю излишнимъ распространяться, тѣмъ болѣе, что нахожу это теперь еще невозможнымъ, пока не будетъ сдѣлано по одному лекалу для каждаго сорта юферсовъ, и пока вѣсь ихъ не будетъ приведенъ въ извѣстность; но присовокуплю только, что сдѣланные мною два юферса, съ оковкою, для корабля *Россія*, будучи

испробованы, на машинѣ кронштатскаго канатнаго завода, 1000 пудовою тягою, не получили ни малѣйшаго признака поврежденія, несмотря на то, что оковка вышла, по ошибкѣ, $\frac{1}{8}$ д. тоньше штатной. Я счелъ излишнимъ увеличивать тяжесть болѣе 1000 пудовъ, полагая, что каждой изъ корабельныхъ вантъ едва ли приходится выдерживать напряженіе болѣе 500 пудовъ, какъ во время тяги ихъ, такъ равно и при самыхъ быстрыхъ боковыхъ размахахъ и сильнѣйшихъ шквалахъ; кромѣ того, я принималъ еще въ расчетъ пробу 11 дюймовой веревки въ Англіи, для которой полагается не болѣе 840 пудовъ.

Талрепъ былъ изъ новаго троса, и, въ началѣ опыта, толщиной въ 6 дюймовъ; юферсы находились между собою на разстояніи 6 футовъ. Когда машина показала 1000 пуд. давленія, передовой юферсъ подался впередъ на 9 д., то есть, всѣ талрепы вытянулись въ совокупности тоже на 9 дюймовъ.

Но, быть можетъ, спросить: почему верхній юферсъ не сдѣланъ такимъ образомъ, что-бы ванты могли кругомъ огибать его, подобно тому, какъ деревянный? Устройство это избрано тутъ для избѣжанія большой тяжести, которую, въ противномъ случаѣ, долженъ бы имѣть подобный металлическій юферсъ; и притомъ, если мы полагаемся на крѣпость желѣза въ оковкѣ русленей, вантпученовъ, и самыхъ деревянныхъ юферсовъ, то имѣть причины не полагаться на тотъ же самый металлъ въ верхнихъ чугунныхъ юферсахъ. Наконецъ, если коушъ, вокругъ котораго огибается 11 дюймовая ванта, будетъ имѣть въ діаметрѣ 5 д., и притомъ гладко опиленъ, съ достаточнымъ просторомъ въ кипѣ, то также нѣтъ причины ожидать порчи въ веревкѣ, ни отъ слома ея, ни отъ вліянія ржавчины.

Для стеньгъ-вантъ 80 пуд. корабля, я полагаю дѣлать верхніе юферсы безъ оковки потому, что съ кипомъ для 7 дюймовой веревки, и съ тремя кипами для талрепа въ $3\frac{1}{2}$ д. толщиной, діаметръ ихъ никогда не будетъ болѣе $6\frac{1}{8}$ д.;

штатныя же юферсы имѣютъ въ діаметрѣ 11 д. Нижніе чугуны юферсы къ стеньгъ-вантамъ слѣдуетъ оковывать на подобіе деревянныхъ, смотря потому, какъ вооружается корабль: со сломомъ ли, или безъ слома; въ нихъ находится по 4 кина и они въ діаметрѣ всего $7\frac{5}{8}$ д. Изъ этого видно, что основка талреповъ, вмѣсто 6-ти лопарей, будетъ состоять изъ восьми, что весьма много должно послужить къ облегченію тяги стеньгъ-вантъ—одной изъ самыхъ продолжительныхъ работъ на кораблѣ. Стеньговые юферсы изображены на чертежѣ № III.

На одинъ юферсъ гротъ и форъ стеньгъ-ванты 80 п. корабля, имѣющій діаметръ 11 д., потребно чисто обобланеннаго дуба 1352 кубическ. дюйма и, такъ-какъ кусокъ долженъ имѣть въ длину и ширину по 13 д., а въ толщину 8 д., то по этому требуется кряжъ въ діаметрѣ около $15\frac{1}{2}$ д., и на каждый юферсъ слѣдуетъ употребить $1\frac{1}{2}$ кубич. фута, или на всѣ 72 кубич. фута, стоющіе 144 рубля серебромъ.

На чертежѣ № V изображенъ чугунный юферсъ для краговъ къ ватеръ-штагамъ 80 пуш. корабля. Юферсъ этотъ слѣланъ съ четырьмя кинами, а для штаговъ, предполагаю съ 3-мя. Изъ этого устройства ясно видно, что гораздо удобнѣе и сильнѣе можно тянуть и уравнивать между собою ватеръ-штаги, нежели при употребленіи желѣзныхъ коушей, причемъ, продѣвши талрепъ въ шесть разъ, можно тянуть сверхъ этого числа, еще и ходовые концы съ обѣихъ сторонъ, безъ всякаго взаимнаго тренія шлаговъ отъ талрепа, что, при употребленіи коушей, необходимо. Также, при самой тягѣ, избѣгается остановка, именно потому, что, застопоривъ ватеръ-штагъ, пришедшій въ надлежащую тугость, понадобится ходовые концы только застопорить по одиначкѣ, или даже вмѣстѣ, и тогда получится восемь шлаговъ $4\frac{1}{2}$ д. талрепа; эта сила достаточна для самаго большаго напряженія на ватеръ-штаги. При коушахъ же извѣстно что, застопоривъ въ первый разъ тягу, надлежитъ

прибавить шлаговъ отъ талрепа и потомъ уже, заложивъ снова тали, опять тянуть. Въ коушахъ заключается еще и то неудобство, что шлагн талреповъ, неминуемо должны тереться между собою при сильной качкѣ, и о состояніи ихъ весьма трудно удостовѣриться.

Дабы судить еще объ одномъ изъ преимуществъ чугуновыхъ юферсовъ передъ деревянными, наприимѣръ, при самой тягѣ такелажа, привожу слѣдующій опытъ:

Первые два чугунные юферса, сдѣланные для 100 п. корабля *Россія*, взяты были въ такелажную и посредствомъ ихъ растянуть, взятый вдвое, ватеръ-штагъ для корабля *Полтава*, основавъ для сего настоящій новый талрепъ, въ $4\frac{1}{2}$ д., такимъ образомъ, что тяга производилась въ одно время обоими его концами.

Ватеръ-штагъ этотъ, за 14 сутокъ передъ тѣмъ, растягивался обыкновеннымъ способомъ, во всю свою длину около 11-ти саж., то есть, помощію около 150-ти пудовъ баласта; въ продолженіе этого времени, онъ вытянулся не болѣе 4 футъ. Когда же онъ взятъ былъ вдвое, съ заложенными къ обоимъ концамъ талрепа (продѣтаго, какъ сказано,) талими двухъ-шхивныхъ блоковъ, 12 и 10 дюймовыхъ, и выдраенъ сначала совершенно въ тугую, то въ теченіе 4-хъ минутъ, 40 человѣками, при самомъ ровномъ и вовсе не усиленномъ налеганіи, вытянулся еще на 2 фута. Спустя послѣ этого 24 часа, выдраивъ его опять въ тугую, онъ еще подался на 1 футъ 3 дюйма, упомянутыми же средствами: и это менѣе, чѣмъ въ 5 минутъ времени, что только можно приписать отсутствію тренія, или, другими словами, чрезвычайно легкому, плавному и свободному переходу талрепа въ гладкихъ, подобно стеклу, кипахъ, въ сравненіи съ деревянными.

Сравнимъ теперь этотъ способъ для вытягиванія, зимою, новаго такелажа, при обдѣлкѣ его, обыкновенно нынѣ употребляе-

мымъ средствомъ, помощію баласта. Сколько теряется времени, чтобы переводить такелажъ, снимать и навѣшивать баластъ; сколько страдаетъ сухой такелажъ отъ сухихъ же прядей, взятыхъ для сего вокругъ него, и сколько, наконецъ, времени понадобится для самой, можно сказать, не удовлетворительной вытяжки такелажа, мѣшая притомъ, во все это время, другой работѣ въ такелажной, по причинѣ тѣсноты. Что такелажъ весьма мало вытягивается этимъ способомъ, доказывается различными, замысловатыми, но не всегда удачными способами, употребляемыми для тяги такелажа при вооруженіи на новомъ кораблѣ, какъ напримѣръ, продѣтыми поперекъ корабля шкерт-тросами, съ навѣшенными подъ ними досками съ баластомъ, и проч., висящими по нѣскольку дней.

По проэктированному же способу, оковавъ, передъ начатиємъ обдѣлки такелажа, только 8 юферсовъ, для нижнихъ вантъ, получимъ возможность прилично вытянуть, въ три дня, не только четыре ватеръ-штага, но и краги ихъ, и талрепа; если же заранѣе изготовить юферсы по ихъ назначенію, то работа для предварительнаго вытягиванія этихъ ватеръ-штаговъ, становится еще проще, и клетень, положенный въ первый годъ при обдѣлкѣ новаго такелажа, не понадобится перекладывать даже въ слѣдующій годъ, сѣмая для сего ванты. Желая же вытянуть въ трои сутки какую нибудь изъ толстыхъ веревокъ, стоить, передъ начатиємъ работы, утромъ, поставить на лопаря людей и тоже самое повторить передъ окончаніемъ работы того дня, употребляя, для регулярной и равномерной вытяжки новаго такелажа, ежедневно около 20 минутъ.

Сравнивая между собою эти два способа, нельзя не присовокупить и слѣдующій вопросъ:

Когда нѣтъ возможности, посредствомъ навѣшиванія баласта, вытягивать, въ такелажной, вдругъ цѣлый тросъ, потребный на нижнія ванты—напримѣръ, для одной мачты (что считаю

совершенно напрасною работою, по чрезмѣрному количеству балласта для сего необходимаго), то какимъ образомъ узнать до какой степени вытянулись ванты? На это можно отвѣчать, что снявъ ихъ, надобно растянуть на полу и сравнить между собою. Но это была бы работа весьма продолжительная и безъ вѣрнаго результата, сопряженная притомъ съ большими трудами въ такомъ тѣсномъ мѣстѣ, какъ такелажная. По моему же способу, разбивъ на полу масштабъ, можно два раза въ день растягивать всѣ веревки одной длины, двойные съ двойными и ординарные съ ординарными, на равное количество дюймовъ, имѣя поэтому, наприимѣръ при вооруженіи, всѣ 4 ватеръ-штага съ ихъ крагами, бензелями, найтовами, клетнемъ и тапсами, въ совершенно-равно вытянутомъ состояніи, которые, при вооруженіи, достаточно вытянуть, уже на ихъ мѣстахъ, еще одинъ разъ, дабы годились для моря; полагаю, что даже самые закоренѣлые предубѣжденія ко всѣмъ нововведеніямъ, не въ состояніи будутъ прискаты въ этомъ способѣ чего нибудь очевидно-дурнаго—по крайней мѣрѣ, въ сравненіи съ обыкновенными нынѣ способами для вытягиванія новаго корабельнаго такелажа. Излишнимъ считаю упоминать о результатѣ, получаемомъ, такимъ же образомъ, при тягѣ вантъ и штаговъ.

Нѣкоторые утверждаютъ, что чугунный юферсъ труднѣе оковать, чѣмъ деревянный; по моему же мнѣнію, это совершенно на оборотъ, съ тою еще важною разницею, что къ оковкѣ перваго можно имѣть болѣе довѣренности, нежели къ оковкѣ втораго, что очевидно, если только вспомнимъ, что при окованіи деревяннаго юферса, дабы его не попортить каленымъ желѣзомъ, необходимо обливать это послѣднее холодною водою, что для крѣпости желѣза весьма вредно. Чтобы пригнать оковку къ чугунному юферсу, желѣзо никогда не должно быть излишне накалившимся. Если же предположеніе это неосновательно, то почему же оковка около юферсовъ, въ русленяхъ, не рѣдко ло-

мается? кажется, не отъ малой толщины? ибо оковка эта на 80-п. корабль, имѣетъ $2\frac{1}{4}$ д. въ діаметрѣ; а желѣзное звѣно, въ $1\frac{5}{8}$ д. въ діаметрѣ, соответствуетъ, по англійскимъ таблицамъ, пеньковой веревкѣ въ 19 дюймовъ.

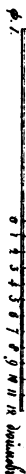
Еще утверждаютъ, что вся система чугунныхъ юферсовъ требуетъ для оковки болѣе желѣза, чѣмъ для оковки деревянныхъ; противное этому, можно легко доказать, говоря объ оковкѣ полного комплекта корабельныхъ юферсовъ.

На оковку деревяннаго юферса, въ руслѣ, 18 д. въ діаметрѣ, потребно, по малой мѣрѣ, прутоваго желѣза 5 ф. $7\frac{1}{2}$ д., кромѣ ушковъ. На оковку же чугуннаго юферса, для вантъ — 3 фут. 2 д., а для руслена 3 ф. $2\frac{1}{2}$ д., безъ ушковъ, или всего 9 д. болѣе, нежели для деревяннаго ординарнаго. Количество это вознаграждается однако съ избыткомъ, въсомъ оковокъ марсовыхъ деревянныхъ юферсовъ 11-д. въ діаметрѣ, сравнительно съ оковками чугунными, имѣющими на марсовыхъ юферсахъ $6\frac{1}{2}$ д. въ діаметрѣ.

Заключение. Объ удобствѣ вытянуть, въ короткое время, стеньгъ-ванты и ватеръ-штаги, имѣя для сего въ однихъ юферсахъ по четыре, а въ другихъ по три кина, уже говорено. Если же въ юферсахъ, на русленяхъ, имѣтъ также по четыре, отчего они получили бы въ ширину, вмѣсто $9\frac{1}{4}$ д., около $14\frac{1}{4}$, то въ такомъ случаѣ, при тягѣ вантъ, можно обойтись и безъ мантия, употребляя для сего съ каждой стороны по парѣ сей-талей. Употребленіе же мантия, какъ извѣстно, требуетъ много времени, и ванта, послѣ отдачи его, значительно ослабѣваетъ отъ одного выпрямленія (хотя не большаго) передома, находящагося около того мѣста, въ которомъ заложенъ былъ мантиль.

При вышеупомянутомъ расположеніи кировъ въ юферсахъ, полагаю возможнымъ вытянуть, въ теченіе 4 часовъ, въ надлежащую тугость—весь стоячій такелажъ линейнаго корабля,

Искупные оффсы, продаваемые



вооруженнаго безъ слововъ, и производить тягу на марсахъ около стеньгъ-вантъ и въ низу около нижнихъ вантъ, въ одно и тоже время; это также не бесполезно, въ особенности во время вооруженія новаго корабля весною, въ нашемъ климатѣ.

Мнѣніе капитана 1-го ранга Князева (1849 года.)

Что касается до чугунныхъ юферсовъ, изобрѣтенныхъ г. контръ-адмираломъ Фонъ Шанцомъ, то крѣпость ихъ, при хорошей оковкѣ, не подлежитъ ни какому сомнѣнію, ибо, во время качки и крена корабля, при бывшихъ свѣжихъ вѣтрахъ, не оказалось въ нихъ ни малѣйшаго признака непрочности; а удобство ихъ, кромѣ дешевизны противъ деревянныхъ (дубовыхъ) состоитъ въ томъ, что посредствомъ ихъ можно весьма скоро и легко тянуть ванты, ибо упомянутые юферсы, какъ на русленяхъ, такъ и на марсахъ, имѣютъ по 4 кипа и талрепъ, который, будучи основанъ обоими концами къ верьху, тянется хорошо у нижнихъ вантъ безъ мантиля, двумя сей-талями, изъ коихъ одни снаружи вантъ, а другіе внутри; опытъ показалъ, что посредствомъ этой тяги, ванты можно вытянуть точно такъ же туго, какъ и съ мантилемъ, при деревянныхъ юферсахъ, и съ тою еще выгодною, что при этомъ значительно выигрывается время въ работѣ. Слѣдовательно чугунные юферсы, по удобству, прочности и дешевизнѣ ихъ, имѣютъ преимущество предъ деревянными.

Мнѣніе капитана 2-го ранга Опочинина (1850 года.)

Во время вооруженія корабля, при частой тягѣ нижнихъ вантъ, и въ продолженіе всей кампаніи — очень впрочемъ кратковременной для испытанія такихъ частей вооруженія, какъ юферсы нижнихъ вантъ — я убѣдился, что эти юферсы и юферсы стеньгъ-вантъ, не оказали ни малѣйшаго поврежденія. Тянуть ихъ подъ парусами, въ свѣжій вѣтеръ или зыбь, я не могъ, потому что партнерсы мачтъ очень тѣсны и такъ поданы впе-

редъ, что мачты постоянно находились на задней кромкѣ. Испытать это я считаю необходимымъ, что-бы удостовѣриться не будетъ ли эта работа затруднительна отъ того, что основа талреповъ у нижнихъ вантъ требуетъ двухъ сей-талей для тяги каждой ванты, а при волненіи или зыби необходимо будетъ тянуть три и даже четыре ванты вдругъ.

Мнѣніе капитана 2-го ранга Кузнецова, командира 74 пуш. корабля Сисой Великій.

На корабль *Сисой Великій* даны были, для испытанія, сдѣланные по прозкту контръ адмирала Фонъ Шанца, литые чугунные юферсы для ватеръ-штаговъ и бакштаговъ, и такіе же полу-юферсы, съ желѣзною оковкою, для переднихъ гротовыхъ и фоковыхъ вантъ. Первые оказались, во всѣхъ отношеніяхъ, гораздо удобнѣе обыкновенно-употребляемыхъ желѣзныхъ коушей, обитыхъ кожею; о вторыхъ же, т. е. юферсахъ для вантъ, не могу высказать рѣшительнаго мнѣнія, за недостаткомъ опытовъ; напримѣръ, выдержитъ ли оковка и самый полу-юферсъ на сильной боковой качкѣ, и не лопнетъ ли талрепъ на жесткомъ чугунномъ кипѣ, при довольно-крутой огиби? При тягѣ вантъ, во время вооруженія въ прошломъ году, лопнуло два талрепа, а въ нынѣшнемъ (1850) году, въ началѣ апрѣля, три талрепа; у вантъ же, съ обыкновенными дубовыми юферсами, не лопнуло ни одного.

Болѣе этого, за недостаткомъ опытовъ, сказать я ничего не могу. Я шелъ изъ Архангельска и корабль не качнуло; вся нынѣшняя пяти-мѣсячная кампанія совершена была въ Бельтахъ и, большею частію, на якорѣ. Полагаю, что чугунные юферсы надобно испытать на сильной качкѣ—не въ Балтикѣ, гдѣ волненіе вообще не велико, и вѣтръ никогда лѣтомъ не дуетъ выше 4-хъ рифовъ; и тогда можно будетъ сказать о нихъ что нибудь опредѣлительнѣе.

Но вотъ обстоятельство не въ пользу этихъ юферсовъ. Въ апрѣлѣ текущаго (1850) года, при тягѣ вантъ въ холодное время, талрепъ не ползъ на чугунныхъ кипахъ, какъ на деревянныхъ, а дѣлалъ прыжки; и вотъ еще другое, противорѣчащее главному мнѣнію контръ-адмирала Фонтъ Шанца, что будто на 100-пуш. корабль можно отлить ихъ въ одинъ сутки, а деревянные требуютъ для своей выдѣлки продолжительнаго времени. Это такъ; но такъ ли легко оковать чугунные юферсы, какъ деревянные? Приготовленіе чугунныхъ юферсовъ для кор. *Полтава* поставило, на первый разъ, въ затрудненіе кронштадтское адмиралтейство; да и на ширшемскомъ заводѣ, для кор. *Сисой Великій* едва успѣли кончить ихъ 4 пары, съ марта мѣсяца ко дню отправленія, 3 іюля, встрѣтивъ тѣ же затрудненія; для работъ должно было употребить однихъ лучшихъ кузнецовъ, чтобы сдѣлать оковки вокругъ полу-юферса, причѣмъ требовалось особой снаровки, чтобы не расколотъ или не разбить его. А потому приготовленіе чугунныхъ юферсовъ не будетъ ли еще продолжительнѣе деревянныхъ?

ПРИБАВЛЕНИЕ.

Какъ доказательство преимущества, во всѣхъ отношеніяхъ, чугунныхъ юферсовъ предъ деревянными, считаю нужнымъ прибавить: что купеческое судно, въ 500 тоновъ, *Suomi*, построенное въ городѣ Або, было вооружено весною 1849 г., исключительно съ чугунными юферсами, и хотя отправлялось въ дальнее плаваніе, но не могло получить въ запасъ болѣе шести разныхъ юферсовъ. *Suomi* оставило Або въ маѣ 1849 г., и Лондонъ въ декабрѣ того же года, взявъ оттуда грузъ угля въ Мадрасъ. Изъ Мадраса оно отправилось въ Акуабъ (въ Араканской области, въ Бенгальскомъ заливѣ), и пришло.

изъ этого порта въ Роттердамъ, въ декабрѣ 1850. Отсюда отправилось въ январѣ, въ Сундерлэндъ, а оттуда, съ углемъ, въ Лисабонъ, въ февралѣ мѣсяцѣ; изъ Лисабона возвратится въ настоящее лѣто, въ Або, для отправленія на китобойный промыселъ въ Тихомъ океанѣ. Командиръ этого судна пишетъ между прочимъ объ удобствахъ юферсовъ, испытанныхъ при различныхъ случаяхъ въ жаркомъ климатѣ, слѣдующее: во время поврежденія, полученнаго въ Сундерлэндѣ, въ правомъ боку судна, отъ навалившихся на него, при сильной погодѣ, трехъ судовъ, которыя обломали форъ и гротъ-руслени съ планширемъ, оказалось, что ни одинъ изъ чугунныхъ юферсовъ не получилъ при этомъ никакого поврежденія. Отъ выхода изъ Або и до сего случая, талрепа оставались тѣ же, и командиръ *Suomi* надѣется, что талрепа на неповрежденной лѣвой сторонѣ выдержать до возвращенія въ Або.

Изъ этого можно, кажется, заключить, что сомнѣнiе капитана Кузнецова уничтожается. Что же касается до оковки, то это подробно объяснено въ моей запискѣ; легкость работы чугунныхъ юферсовъ и прочность самой оковки, въ сравненіи съ деревянными, подтверждаются вполнѣ на Абоской верфи, гдѣ при мнѣ оковывались такіе юферсы, не только для двухъ мелкихъ судовъ, но и для многихъ большихъ, по заказу изъ другихъ городовъ. Словомъ, изъ Финляндіи вышло нынѣшнюю весною не менѣе десяти судовъ съ такими юферсами. Если бы вновь изобрѣтенная вещь не доставляла выгодъ въ экономическомъ и практическомъ отношеніяхъ, то можно бы быть совершенно увѣрену, что чугунные юферсы никогда не были бы приняты людьми, которыхъ цѣль состоитъ исключительно въ экономіи и приобрѣтеніи богатства во всѣхъ частяхъ свѣта.

Желая, чтобы морскіе офицеры на самомъ дѣлѣ убѣдились въ вышеизложенномъ, я имѣю намѣреніе въ теченіе лѣта представить въ морской ученый комитетъ съ судна *Suomi* одинъ

чугунный юферсъ съ цѣпнымъ талрепомъ, вставленный на мѣсто при вооруженіи весною 1849, и выдернутый весною 1850 года. Изъ состоянія ихъ легко придти къ заключенію о достоинствѣ юферса.

Нѣтъ вещи, которой нельзя было бы усовершенствовать; эту аксіому можно приложить и къ чугуннымъ юферсамъ. Одинъ взглядъ на чертежи ихъ, ясно доказываетъ огромное ихъ преимущество предъ деревянными, состоящее въ большомъ удобствѣ тяги, крѣпости и красотѣ. Юферсы эти отлиты въ Або, гдѣ и будутъ окованы; тогда я буду имѣть честь представить въ комитетъ вѣдомость, изъ которой видно будетъ время, необходимое для оковки, и цѣна ея; полагаю, что послѣ того можно будетъ заключить, что затрудненія, встрѣченныя въ Кронштатѣ при оковкѣ чугунныхъ юферсовъ для корабля *Полтава*, и хлопоты на ширшемскихъ заводахъ для оковки нѣсколькихъ юферсовъ для корабля *Сисой Великій*, о которыхъ капитанъ Кузнецовъ упоминаетъ въ своемъ мнѣніи, были только кажущіяся или временныя.

К. А. Фонъ-Шанцъ.

ВЗГЛЯДЪ НА ТОРГОВЛЮ НЕГРАМИ.*

Съ распространіемъ Христіанства, рабство и торговля невольниками мало по малу уничтожались въ новообращенныхъ странахъ; крестовые походы снова познакомили Европейцевъ съ ужасами, которые они начинали забывать. Сношенія съ мусульманами приучили рыцарей запада смотрѣть на рабовъ, какъ на необходимость, и защитники Христіанства, подражая послѣдователямъ корана, имѣли уже своихъ невольниковъ. Венеціане, не слишкомъ разборчивые въ средствахъ къ обогащенію, нашли новую отрасль торговли въ перевозкѣ невольниковъ изъ Туниса въ Азію, на тѣхъ же самыхъ судахъ, на которыхъ Христіане шли къ освобожденію гроба Господня. Въ усилія и угрозы Папъ, для отвращенія Венеціанъ отъ этой постыдной торговли, остались тщетными. Впрочемъ, Венеціанская республика вела эту торговлю не для Христіанъ, и невольники, даже на берегахъ Адріатики, показались бы существами несбыточными и невозможными. Совсѣмъ не то было въ Испаніи и Португаліи. Когда предприимчивые мореплаватели начали блуждать около африканскихъ береговъ, одинъ изъ нихъ, Нуньезъ Тристанъ, въ 1443 году, наскучивъ бесполезнымъ плаваніемъ у безплоднаго аргенскаго берега, захватилъ въ неволю негровъ, и продалъ ихъ на лисабонскомъ рынкѣ. Въ столицѣ Португаліи тотчасъ же составилось общество для торговли золотомъ и невольниками. Купцы превращались въ пиратовъ, разоряли цѣ-

* Заимствовано изъ слѣдующихъ сочиненій: The slave trade and its remedy, by T. Buxton. Treaties on the Right of search, by I. Bandinel. De la suppression de la traite, par. A. de Claigny.

лыя деревни и возвращались изъ своихъ кровавыхъ экспедицій съ плѣнными невольниками. Торговля эта осталась бы весьма ограниченою, если бы она распространялась на одну Европу: открытіе Америки дало ей новое, сильнѣйшее развитіе. Въ 1503 году нѣсколько африканскихъ невольниковъ были перевезены изъ Португаліи въ Испаньолу—для работъ въ рудникахъ, а въ 1517 году Карлъ Пятый далъ одному фламандскому дворянину привилегію на ежегодный перевозъ 4000 Африканцевъ на острова Испаньолу, Порторико, Кубу и Ямайку. Эта привилегія была продана сначала генуэзскимъ, а потомъ португальскимъ купцамъ. Съ этого времени, ввозъ негровъ въ Америку сдѣлался правильною и признанною торговлею, и даже причиною войны между Европейцами.

Мы не намѣрены писать исторію этой торговли; довольно сказать, что всѣ народы вели ее по мѣрѣ того, какъ они пріобрѣтали земли въ Америкѣ. Невольничество сдѣлалось основаніемъ колониальной системы, и каждая нація была поставлена въ необходимость доставлять своимъ колоніямъ средства соперничать съ другими колоніями. Одна только Испанія, при упадкѣ своего флота, и по огромности своихъ владѣній въ Новомъ Свѣтѣ не могла доставлять необходимое число невольниковъ для своихъ колоній и принуждена была искать помощи у другихъ націй. Привилегія на доставленіе невольниковъ въ испанскія колоніи, данная сначала Французамъ, перешла, во время войны за наследство испанскаго престола, въ руки Англичанъ. По контракту, заключенному на 30 лѣтъ съ Испаніею, англійская компанія въ Гвинееѣ обязалась ввезти 144,000 невольниковъ въ испанскія колоніи, по 4800 въ годъ. За привилегію они платили 200,000 кронъ испанскому Королю, и по 33 кроны съ cadaго невольника; сверхъ того, Короли испанскій и англійскій пользовались четвертою долею барышей. Компанія имѣла право ввозить произвольное число невольниковъ и продавать ихъ

по какимъ угодно цѣнамъ. Это дало новый оборотъ торговлѣ, и въ продолженіе двадцати лѣтъ, Англичане ежегодно вывозили изъ Африки до 15,000 негровъ, изъ которыхъ отъ 6 до 8,000 отправлялись въ испанскія колоніи; въ слѣдующіе двадцать лѣтъ, ежегодный вывозъ увеличился до 20,000. При всемъ томъ, несмотря на развитіе торговли, гвинейская компанія не могла выплачивать всей суммы испанскому Королю и затрудненія, возникшія по этому случаю, были одною изъ причинъ войны, вспыхнувшей въ то время между Испаніею и Англіею.

Невозможно опредѣлить, даже приближенно, число негровъ, ежегодно вывозимыхъ изъ Африки въ продолженіе XVIII столѣтія. Торговля увеличивалась съ неувѣроятною быстротою. Между всѣми европейскими державами, Англія отличалась выборомъ мѣновыхъ товаровъ: она отправляла въ Африку ружья, ножи и военные снаряды. Изъ трехъ милліоновъ фунтовъ пороху, ежегодно вывозимыхъ изъ ея портовъ, почти половина оставалась въ Африкѣ, и въ Бирмингемѣ нѣсколько тысячъ мастеровыхъ дѣлали ружья для мѣновой торговли. Отъ 150 до 200 судовъ подъ англійскимъ флагомъ, вывозили ежегодно изъ Африки до 60,000 негровъ. Война съ американскими колоніями остановила эту промышленность: она перешла въ руки Португальцевъ. Въ 1787 году вывозъ негровъ доходилъ до 100,000, и раздѣлялся между слѣдующими націями:

Англія.	38,000
Франція	31,000
Португалія.	25,000
Голландія.	4,000
Данія.	2,000

Негръ, въ Африкѣ, стоилъ отъ 20 до 80 р. сер., а въ Америкѣ отъ 80 до 250. Каждая нація имѣла въ то время на африканскомъ берегу нѣсколько укрѣпленій, подъ прикры-

тіемъ которыхъ производилась торговля: Англія 14, Голландія 15, Франція 3, Данія, 4, Португалія 4.

Французская революція остановила на нѣсколько времени торговлю неграми; флоты Англіи, Франціи и Голландіи съ ожесточеніемъ преслѣдовали другъ друга. Въ послѣдствіи Франція и Голландія оставили эту торговлю и Король датскій также запретилъ ее своимъ подданнымъ. Англичане вездѣ заступили мѣста этихъ трехъ націй, и изъ донесенія, представленнаго парламенту въ 1798 году видно, что Англія вывезла 55.000, Португалія 25.000, Соединенные штаты 15.000 негровъ, всего 95.000 невольниковъ.

Мы сказали уже, что торгъ производился въ Африкѣ, подъ прикрытіемъ небольшихъ укрѣпленій. Негры рѣдко покупались на деньги, но обыкновенно вымѣнивались на товары. Впрочемъ, негропромышленники, большею частью набранные изъ загубленныхъ и отчаянныхъ матросовъ, не только безчувственныхъ, но даже безчеловѣчныхъ, часто добывали себѣ грузъ, зажигая цѣлыя деревни. Они часто заковывали тѣхъ самыхъ людей, съ которыми вели торгъ, когда довѣрчивые негры входили на ихъ суда. Въ 1791 году шесть англійскихъ и одинъ французскій негреръ (негропромышленныя суда) явились передъ городомъ Ка-лабаромъ, гдѣ торговля велась въ наибольшемъ разитрѣ. Между жителями и негропромышленниками завязался споръ; послѣдніе находили цѣны невольниковъ слишкомъ высокими, и, не видя пониженія цѣны, бомбардировали и разрушили городъ. Жестокость негропромышленниковъ вошла въ пословицу, и шкиперъ англійскаго судна *Zong*, недовольный результатами своей экспедиціи, хладнокровно выбросилъ за бортъ сто тридцать невольниковъ.

Число невольниковъ, погружаемыхъ на суда, зависѣло отъ ихъ вмѣстительности. По англійскимъ законамъ, всякое судно менѣе 150 тонновъ, не могло брать болѣе 5 негровъ на 3

тона, а выше этого числа, не болѣе 3 на 2 тона; высота палубы полагалась не менѣе 5 футовъ. Впрочемъ, этотъ законъ рѣдко соблюдался въ строгости. Невольники сковывались попарно за руку и за ногу и, кромѣ того, приковывались къ палубѣ, такъ—что имъ невозможно было встать на ноги. Сверхъ того между палубою и трюмѣмъ дѣлались перегородки, шириною въ восемь или девять футовъ, параллельно палубѣ, и на нихъ укладывали другой рядъ невольниковъ. До окончанія погрузки и снятія съ якоря, то есть, часто въ продолженіе шести недѣль, негры должны были оставаться въ одномъ положеніи.

Въ морѣ они оставались внизу, покрайней мѣрѣ пятнадцать часовъ, изъ двадцати четырехъ; но въ дурную погоду они иногда два или три дня не выходили на свѣжій воздухъ, и тогда страданія ихъ дѣлались невыносимыми. Многіе задыхались; дурной запахъ и нечистота развивали между ними заразительныя болѣзни, которыхъ дѣйствіе было такъ же сильно, какъ и быстро, и часто поутру негропромышленники находили уже сгнившій трупъ, прикованный еще къ живому человѣку.

Неграмъ давали ѣсть два раза въ день. Ихъ кормили бобами и кореньями, и давали каждому полъ-пинты воды. Въ хорошую погоду они обѣдали на верху. Кто отказывался отъ пищи, того принуждали, поднося къ губамъ горячія уголья. Потомъ ихъ принуждали плясать съ цѣпиями, чтобы возвратить гибкость ихъ онѣмѣвшимъ членамъ, и какъ эти движенія необходимы были для ихъ здоровья, то били безъ пощады тѣхъ, которые не хотѣли плясать.

Посмотримъ сколько негровъ погибало во время перехода. Въ 1788 году, четыре негрера вмѣстѣ ушли съ гвинейскаго берега, не взявъ полнаго груза; первый потерялъ 155 изъ 602, второй 200 изъ 450, третій 73 изъ 466, четвертый 188 изъ 556, всего 600 негровъ изъ 2000 и сверхъ того 220 умерли въ первые три дня погрузки. Легко понять, въ какомъ жал-

комъ состояніи привозятся негры въ Вестъ-Индію. Здѣсь, приготовляя ихъ къ продажѣ, старались усиленными лекарствами остановить ихъ болѣзни и залечить раны. На многихъ островахъ, и въ особенности на Ямайкѣ, спекуляторы екупали за безцѣнокъ не проданныхъ невольниковъ, уводили ихъ во внутренность страны, и тамъ продавали порознь. Случалось, что за долларъ уступали негра, уже томившагося въ предсмертныхъ мукахъ; нѣкоторые умирали во время самой переторжки. Макферсонъ полагаетъ отъ 20 и 30 на 100 потерю каждаго негрера; Диксонъ и Вильберфорсъ нашли, что четверть груза погибаетъ во время перехода, сверхъ того, въ продолженіе двѣнадцати или пятнадцати дней, проходившихъ отъ прибытія въ Вестъ-Индію до окончанія продажи, умирало не менѣе, какъ по 4 на 100. Это еще не все; страданія, болѣзни и перемѣна климата истребляли большую часть невольниковъ. Въ Ямайкѣ, плантаторъ считалъ себя счастливымъ, если чрезъ три года, у него оставалось 15 негровъ изъ 20. Всѣ эти потери показываютъ, что изъ 100 негровъ, взятыхъ на судно, половина умираетъ въ первые три года. И, несмотря на это, торговля неграми была законною торговлею, не только признанною, но даже управляемою законами; ничто не стѣсняло негропромышленниковъ, и собственная выгода заставляла ихъ заботиться о своемъ грузѣ. Можно себѣ представить, каковы должны быть страданія негровъ въ настоящее время, когда негропромышленники болѣе всего дорожатъ собственною безопасностью.

Въ XVIII вѣкѣ, Монтескье и Вольтеръ первые подали голосъ противъ этой постыдной торговли. Въ 1776 году, Гартлей, въ нижней палатѣ, въ Англіи, объявилъ торговлю неграми противною законамъ Божіимъ и правамъ челоуѣка. Данія первая приняла противъ нея мѣры; королевскимъ декретомъ 16 марта 1792 года она была строжайше запрещена. Черезъ два года, Соединенные-Штаты сдѣлали тоже самое. Въ Англіи за-

щитники и противники торговли неграми каждый годъ поднимали жаркіе споры въ парламентѣ; торговля эта была чрезвычайно выгодна для главныхъ приморскихъ городовъ — Лондона, Бристоля и Ливерпуля, и фабриканты, которыхъ издѣлія сбывались негрерами, поддерживали приморскіе города. По этому торговлю подчинили сначала извѣстнымъ правиламъ, потому дозволили ее только для англійскихъ колоній, и только въ 1807 году запретили совершенно.*

Казалось, что это должно было нанести смертельный ударъ торговлѣ неграми; ничего не бывало. Она производилась подъ чужимъ флагомъ; съ 1807 по 1810 годъ подъ португальскимъ или американскимъ; съ 1810 по 1815 годъ подъ испанскимъ и португальскимъ. Колоніи этихъ двухъ государствъ наиболее нуждались въ неграхъ; Португалія вывозила ихъ до 30.000 въ Бразилію, Испанія такое же число — въ свои колоніи, и Англичане до 20,000 на свои Антильскіе острова, несмотря на запрещеніе своего правительства.

* Одинъ изъ ревностѣйшихъ противниковъ торговли неграми въ Англіи, былъ Вильберфорсъ, произнесшій въ первый разъ сильную рѣчь объ этомъ предметѣ въ 1790 году, и, при содѣйствіи Питта, Фокса, Роскоя и др., былъ изданъ, наконецъ, въ 1807 году, билль объ уничтоженіи невольничества (abolition act of slavery). По ходатайству и настоянію Вильберфорса, Англія заплатила, какъ полагають, 20 милл. ф. ст. наличными деньгами за выкупленныхъ негровъ. Признательныя друзья человѣчества воздвигли Вильберфорсу въ 1834 году, въ Гулль, близъ доковъ, памятникъ, съ надписью:

Wilberforce
Negro slavery abolished
1 Aug 1834.

Памятникъ этотъ представляетъ колонну, съ колоссальною статуею Вильберфорса на вершинѣ.

Ред.

Другія націи также не оставляли торговли неграми. Съ 1812 года ихъ было ежегодно вывозимо изъ Африки отъ 70 до 80.000; это число еще болѣе увеличилось, когда Французы послѣдовали примѣру своихъ сосѣдей. По донесенію англійскаго офицера, въ сентябрѣ 1830 года, въ рѣкѣ Бонни, стояли пять французскихъ негреровъ, съ 1622 невольниками, а въ 1831 году, у Калабара ихъ было десять, и каждый могъ выставить до 4.000 негровъ. Законъ, изданный во Франціи 4 марта 1831 года, остановилъ дальнѣйшее распространеніе торговли.

Испанцы, видя что ихъ колоніи нуждаются въ рабочихъ, по окончаніи войны дѣятельно занялись торговлею неграми; трактатъ, заключенный съ Англіею ничего не могъ сдѣлать противъ необходимости. Приказанія, отданныя въ столицѣ, не исполнялись въ колоніяхъ, и точными фактами доказано, что съ 1823 по 1832 годъ, 325 негреровъ отправились изъ Гаванны къ берегамъ Африки; 236 возвратились съ 100.000 невольниковъ 89 погибли или были взяты. Португалія болѣе всего поддерживала эту торговлю; по трактату 1814 года, она обязалась не вести ее къ сѣверу отъ экватора, и только въ весьма недавнемъ времени отказалась отъ нея совершенно. Въ Бразиліи, торговля неграми подвергается одному наказанію съ морскимъ разбоемъ, но правительство тайно поддерживаетъ ее, и всѣ старанія Англичанъ дѣлаютъ ее только болѣе выгодною для торговцевъ и болѣе губительною для негровъ.

Въ прошедшемъ столѣтіи, европейскія націи какъ будто раздѣляли между собою африканскій берегъ для торговли неграми. Французы вели его между Сенегаломъ и Гамбіею; Голландцы около Гамбін; Англичане — на берегахъ сѣверной Гвинеи и на Золотомъ Берегу. Португальцы занимались этою промышленностью въ Южной Гвинее, въ Анголѣ и Бенгвелѣ. По мѣрѣ того, какъ Европейцы прекращали торговлю, прежніе рынки постепенно уничтожались. По трактату, заключенному съ Англіею,

Португалія обязалась не вести торгоу неграми къ сѣверу отъ экватора; чрезъ это цѣны невольниковъ значительно упали въ Гвиней, и португальскія суда снова бросились туда подъ испанскимъ флагомъ, но соперничество съ негрерами съ острова Кубы остановило ихъ успѣхи.

Между Сенегаломъ и Гамбією торгъ неграми совершенно уничтожился съ тѣхъ поръ, какъ Франція отъ него отказалась. Португальскіе негреры съ острововъ Зеленаго Мыса появляются иногда около берега между Гамбією и Сьерра-Леоне. Они ведутъ тортовлю у острова Биссао, въ устьѣ Ріо-Нуньеза, Ріо-Понно и Галлинаса. Размноживъ свои поселенія на Золотомъ Берегу, Англичане нѣсколько остановили успѣхи негреровъ, и испанскіе торговцы стали посѣщать заливъ Бененскій, по берегамъ котораго простираются владѣнія короля Дагомеи. Мѣста болѣе всего посѣщаемыя негрерами находятся въ различныхъ устьяхъ Нигера и у рѣкъ Бонни, Калабара и Камеронса.

Впрочемъ, мѣста, избираемыя негрерами для торговли, много зависятъ отъ большей или меньшей бдительности англійскихъ крейсеровъ. Долгое время они почти постоянно держались у береговъ Гвиней, и только изрѣдка показывались у Анголы и Бенгвелы, однако, въ послѣднее время ихъ крейсерства простирались уже по всему берегу, и надзоръ сдѣлался строже, такъ что многіе негреры обратились къ португальскимъ поселеніямъ на восточномъ берегу Африки, и торговля вдругъ дѣлательно началась въ Мозамбикѣ. Негреры нашли здѣсь и безопасность и дешевизну. Торгъ производится въ трехъ портахъ: въ Мозамбикѣ, Квиллиманѣ и Иньямбанѣ. На первые два рынка имамъ Маскатскій постоянно доставляетъ множество невольниковъ; третій поддерживается постоянными войнами сосѣднихъ народовъ. Въ послѣднее время, Англія принуждена была отправить крейсеровъ къ мозамбикскому берегу, чтобы остановить быстрые успѣха торговли.

Негры, продаваемые на суда, большею частію взяты въ плѣнъ на войнѣ; но когда война не поддерживаетъ торговли, торговля съ своей стороны старается поддерживать войны. Въ самомъ дѣлѣ когда у вождя дикихъ не остается болѣе невольниковъ для продажи, онъ тотчасъ объявляетъ войну своимъ соседямъ. Одинъ изъ владѣтелей, управлявшій какимъ то племенемъ, недалеко отъ Либеріи, заранѣе продалъ извѣстное число дѣтей негропромышленнику; не получивъ ихъ къ его возвращенію, онъ напалъ ночью на одно изъ селеній, перерѣзалъ почти всѣхъ жителей, и увелъ необходимое для него число невольниковъ. Впрочемъ, изъ показаній освобожденныхъ негровъ видно, что часто мужья продаютъ своихъ женъ, а отцы продаютъ дѣтей на ружье и порохъ.

Часто негры приводятся издалека на рынки, и страданія, которыя они терпятъ во время перехода, почти равняются тѣмъ, которыя ихъ еще ожидаютъ. Караванъ, вышедшій изъ Нигриціи, съ 2000 человекъ и 1800 верблюдовъ, не найдя воды на ожидаемомъ мѣстѣ, весь погибъ въ пустынѣ. Въ другомъ, состоявшемъ изъ 1000 человекъ и 4000 верблюдовъ, только 20 человекъ и 12 верблюдовъ дошли до мѣста. Невольники сковываются по-четверо: толстые ремни стягиваютъ имъ шеи; правая нога одного прикована къ лѣвой ногѣ другого, и сверхъ того на ночь имъ сковываютъ руки. Ведущіе ихъ люди бываютъ обыкновенно верхомъ; за ними идутъ негры, поддерживая цѣпи и съ трудомъ передвигая ноги. Проводники не скупаются на удары и часто заставляютъ ихъ идти съ утра до вечера безъ всякой пищи. Если одинъ изъ невольниковъ выбьется изъ силъ, три другіе, съ которыми онъ скованъ, должны тащить или нести его на себѣ, а часто случается, что они добиваютъ его, чтобы избавиться отъ излишней тяжести. Дѣти, лѣтъ пяти или шести, слѣдуютъ за караваномъ пѣшкомъ. Пища, которую даютъ несчастнымъ, едва достаточна для существованія. Подойдя

къ рѣкѣ, въ устьѣ которой стоятъ негреръ, ихъ кладутъ въ широкіе барки, почти всегда до половины наполненныя водою, и въ такомъ видѣ спускаютъ внизъ по рѣкѣ. Вычислено, что пять двѣнадцатыхъ погибаетъ до прибытія къ факторіямъ. Оставшіеся въ живыхъ находятся въ ужасномъ состояніи; у многихъ цѣпи протираютъ кожу до костей, и эти раны, увеличивающіеся отъ жара и нечистоты, еще болѣе растрavляются насѣкомыми. Ничто не можетъ сравниться съ страданіями невольниковъ, отправляемыхъ инамомъ Маскатскимъ въ Занзебаръ, и на португальскіе рынки въ Мозамбикъ. Ихъ перевозятъ на небольшихъ, широкихъ и безпалубныхъ лодкахъ и кладутъ на дно, головами однихъ къ ногамъ другихъ, въ самомъ тѣсномъ положеніи; надъ первымъ рядомъ въ восемнадцати дюймахъ отъ дна, кладется бамбуковая настилка, и на ней другой рядъ невольниковъ; надъ ними новая настилка, и такъ далѣе до верха лодки. Рассчитывая не болѣе какъ на суточный переѣздъ, воды и провіантъ берутъ только для команды, и если вѣтеръ или буря замедлитъ плаваніе на нѣсколько лишнихъ часовъ, то многіе изъ несчастныхъ негровъ погибаютъ отъ спертaго воздуха, голода и жажды. Одно изъ такихъ судовъ достигло устья на десятый день, и изъ нѣсколькихъ сотенъ невольниковъ, осталось въ живыхъ только двое или трое.

При устьяхъ рѣкъ, посѣщаемыхъ негрерами, устроены факторіи, называемыя *барраконами* и принадлежащія мѣстнымъ начальникамъ дикихъ, или европейскимъ купцамъ, болѣею частію португальскимъ или испанскимъ. Отсюда негры передаются на суда. Съ тѣхъ поръ, какъ англійскіе крейсера раззорили нѣсколько факторій, барраконы начали строить позади деревень и около лѣсовъ, въ которыхъ можно было прятать невольниковъ. Барраконъ есть обширное мѣсто, огороженное двойнымъ частоколомъ, внутри котораго построены бамбуковый малашъ, служащій неграмъ спальнею. Ничто не прикрываетъ

ихъ ни отъ холода, ни отъ насѣкомыхъ. Другой палатъ, съ двухъ сторонъ открытый, дается имъ на время дня. Срубленныя деревья замѣняютъ стулья. Невольники должны почти постоянно сидѣть, потому что они связаны по двое, за ноги и съ трудомъ могутъ двигаться. Женщины, дѣвушки и дѣти имѣютъ на шеѣ кольцо, въ которое проходитъ цѣпь и соединяетъ ихъ такимъ образомъ отъ 30 до 40. Только дѣти моложе десяти лѣтъ остаются на свободѣ. Впрочемъ, тутъ не бываетъ дѣтей моложе пяти лѣтъ, ни взрослыхъ старѣе сорока, потому что негропромышленники ихъ не покупаютъ. Когда въ барраконѣ родится ребенокъ, его безжалостно убиваютъ. При побѣгахъ, которые бываютъ довольно часты, зачинщиковъ привязываютъ къ столбу, питаютъ и разстрѣливаютъ при всѣхъ. Въ факторияхъ, принадлежащихъ туземцамъ, имъ расплещиваютъ голову между двумя досками. Невольниковъ по утру и вечеромъ заставляютъ прогуливаться съ цѣпами, для моціона. Такъ-какъ содержаніе ихъ стоить довольно дорого, то имъ даютъ самую грубую и недостаточную пищу. Если негреръ слишкомъ долго не является, то для сокращенія издержекъ, убиваютъ больныхъ и слабыхъ. Часто заразительныя болѣзни открываются въ барраконахъ и тысячами истребляютъ несчастныхъ. Когда негреры окончатъ свой выборъ, то всѣхъ невольниковъ, оказавшихся негодными для продажи, разстрѣливаютъ или топятъ. Владѣтель Лоанго, лѣтъ десять тому назадъ, признавался офицерамъ англійскаго крейсера, что незадолго до ихъ прихода, у него было множество невольниковъ, и что не видя возможности сбыть ихъ, онъ велѣлъ всѣхъ разстрѣлять.

Въ Гаваннѣ, торговля неграми ведется на счетъ плантаторовъ; въ Бразиліи ее поддерживаютъ многіе торговые дома, имѣющіе кредитъ въ Соединенныхъ Штатахъ и въ Англіи. Фабричныя издѣлія, предназначенныя для этой торговли, составляютъ важную отрасль промышленности Ливерпуля, Манчестера и Глазгоу.

Нѣкоторые негропромышленники находятся въ прямыхъ сношеніяхъ съ англійскими фабрикантами, но большая часть обращается къ кредитованнымъ торговымъ домамъ въ Ріо, и отъ нихъ получаетъ англійскіе товары.

Для торговли неграми существуютъ свои страховыя компаніи: на островѣ Кубѣ ихъ считается нѣсколько. Въ прежнее время съ страхуемаго судна брали по 14 процентовъ, но послѣ трагата 1835 года, паническій страхъ овладѣлъ компаніями, и ни одна изъ нихъ не брала менѣе 40%. Мало по малу возстановилась прежняя увѣренность, и страховые проценты упали до 20. Первая страховая компанія въ Ріо составила въ 1837 году изъ нѣсколькихъ капиталистовъ, и въ короткое время получила огромные проценты. Она страховала только противъ крейсеровъ, и не болѣе, какъ половину груза, и брала отъ 8 до 10 процентовъ. Въ первую же недѣлю три застрахованныя въ ней негрера вошли въ гавань и принесли ей 13000 милльрейсовъ (23000 рублей серебромъ) барыша, что считая по 10 процентовъ, составить полную цѣнность трехъ негреровъ—260,000 милльрейсовъ.

Въ настоящее время для торговли неграми употребляютъ суда, построенныя въ Соединенныхъ Штатахъ. Первые условныя качества этихъ судовъ—легкость и скорость, и для нихъ пожертвовано всеми другими. Сверхъ того, онѣ должны какъ можно менѣе сидѣть въ водѣ, чтобы далѣе подниматься по африканскимъ рѣкамъ и скрываться отъ крейсеровъ. Изъ этого слѣдуетъ, что суда эти обыкновенно бываютъ малы и въ особенности чрезвычайно узки, чѣмъ еще болѣе увеличиваются страданія несчастныхъ негровъ. Въ прежнее время негреръ, идя къ африканскому берегу, бралъ съ собою мѣновые товары, и шкиперъ самъ покупалъ негровъ на мѣстѣ; но такія экспедиціи оказались слишкомъ продолжительными и опасными. Чѣмъ долѣе негреръ остается у береговъ Африки, тѣмъ скорѣе онъ

рискуетъ встрѣтить крейсера. Это заставило торговцевъ придумывать слѣдующее: судно, выстроенное въ Соединенныхъ Штатахъ снабжалось всѣми принадлежностями торговаго, и посылалось къ африканскимъ берегамъ подъ американскимъ флагомъ; такимъ образомъ, оно свободно проходило мимо англійскихъ крейсеровъ. У острововъ Зеленаго Мыса или св. Томи совершалась минная перепродажа, и судно изъ американскаго дѣлалось португальскимъ. Мѣстное португальское начальство за весьма умеренную цѣну снабжало его всѣми нужными свидетельствами. Тогда оно отправлялось къ ближайшему берегу и брало свой грузъ. Съ нѣкотораго времени стали брать еще большія предосторожности: вновь выстроенное судно отправляется къ берегамъ Африки съ мѣновыми товарами, и скупаетъ негровъ; потомъ возвращается въ Гаванну или въ Рио и старается по дорогѣ зайти въ Монтевидео или на одинъ изъ Антильскихъ острововъ, чтобы запастись тамъ форменнымъ паспортомъ. Тогда, имѣя уже достаточно воды и провизіи, онъ идетъ съ однимъ баластомъ къ тому мѣсту, гдѣ его ожидаютъ купленные негры; большія лодки приготовлены заранѣе, въ два часа негры перевезены на судно, и негреръ въ тотъ же день отправляется въ Бразилію. Понятно, какъ эта быстрота дѣлаетъ присмотръ затруднительнымъ, и не удивительно, что изъ тридцати негреровъ, англійскимъ крейсерамъ едва удается захватить одного.

Факторія, какъ мы уже сказали, строится около рѣкъ, по которымъ негреры поднимаются вверхъ какъ можно далѣе, избѣгая крейсеровъ, стерегущихъ устье. Военныя суда посылаютъ вооруженными шлюпки, но въ сраженіи съ негреромъ, перевѣсъ не всегда остается на ихъ сторонѣ. Если негреру приходится плохо, онъ поднимается вверхъ по рѣкѣ, свозитъ на берегъ свой грузъ, прячетъ всѣ вещи, могущія возбудить подозрѣнія, и выходитъ въ море съ однимъ баластомъ, смѣло представляя крейсеру свои бумаги; иногда

случается, что владѣльцы факторій покупаютъ за безцѣмность одно или два старыя судна. Когда крейсеръ слишкомъ долго за-
вируетъ около рѣки, изъ которой долженъ выйти негреръ, они
посылаютъ впередъ два купленные судна, которыя, по выходѣ
изъ рѣки, расходятся въ противоположныя стороны, заманива-
ютъ за собою крейсера и даютъ себя осматривать. Между
тѣмъ какъ онъ теряетъ здѣсь время, негреръ выходитъ въ мо-
ре, и тамъ, при своемъ превосходномъ ходѣ, не боится уже
крейсеровъ. Сами Англичане отдають справедливость смѣлымъ
эволюціямъ, отличному управленію и превосходству хода негре-
ровъ.

Находясь въ необходимости брать столько предосторожностей
для собственной безопасности, негреры не могутъ много за-
ботиться о сохраненіи своего груза. Все, что было сказано о
торгѣ неграми въ старину, все страданія несчастныхъ отъ тѣ-
сноты, не измѣнились и въ настоящее время. Теперь суда, пред-
назначаемыя для торговли неграми, строятся въ меньшемъ раз-
мѣрѣ и берутъ больше груза, чѣмъ прежде, съ тою цѣлю,
чтобы выгоды одной удачной экспедиціи вознаградили за убыт-
ки многихъ. Случается, что судно въ 200 тоннъ беретъ отъ
8 до 900 негровъ, и средній грузъ никогда не бываетъ менѣе
450 человекъ. На испанской фелукѣ въ 71 тоннъ, было 360
негровъ, когда ее захватилъ крейсеръ. Натурально, что негры
часто задыхаются. Негреръ *Louis*, стоя въ Калабарѣ, долженъ
былъ на ночь закрыть люки, не имѣя еще полного груза, и
на другой день пятьдесятъ труповъ найдено было въ палубѣ.
Ихъ бросили въ море и забили новыми жертвами. Крей-
серъ, взявшій португальскій негреръ *San-Joaquim*, испуган-
ный числомъ больныхъ негровъ, спросилъ у шкипера, сколько
онъ рассчитывалъ потерять ихъ во время перехода. — « Не мно-
го болѣе половины, » былъ хладнокровный отвѣтъ. Тѣснота
часто развиваетъ между неграми заразительную глазную бо-

лѣнь. На шкунѣ *Rôdeur* ослѣпили всѣ негры, исключая двѣнадцати человѣкъ. Многіе невольники, при невыносимыхъ страданіяхъ, бросились бы въ море, еслибы ихъ не стерегли днемъ и ночью. Невозможность ставить по сторожу у каждаго люка, или затворять ихъ наглухо, дала нѣкоторымъ негрерамъ мысль держать огромныхъ бульдоговъ, которые раздирали негра при первой его попыткѣ выйти на верхъ.

Можно представить тысячи страшныхъ картинъ, отъ которыхъ замираетъ сердце и холодъ пробѣгаетъ по жиламъ. Невероятная смертность губить несчастныхъ; оспа истребляетъ иногда цѣлые грузы, и при первыхъ признакахъ этой болѣзни негра тотчасъ бросаютъ въ море.

Жажда составляетъ новый источникъ страданій. Негры, въ душной, смирной палубѣ—едва получаютъ нѣсколько капель воды. Одинъ негреръ вмѣсто баласту налилъ свои бочки соленою водою; прийдя къ африканскому берегу, онъ, въ торопяхъ, позабылъ переменить воду, и весь грузъ умеръ отъ жажды.

Нравы негреровъ не измѣнились, и многіе изъ нихъ и теперь совершенные пираты. Не такъ давно, шлюпки англійскаго крейсера видѣли въ рѣкѣ Бонни трехмачтовое бразильское или португальское судно, съ 14 пушками, и не рѣшились на него напасть; негреръ вышелъ въ море въ виду крейсера, не могшаго вступить въ неровный бой. Англійскій бригъ *Rapid* атаковалъ негрера у мозамбикскаго берега, и, послѣ упорнаго сраженія, долженъ былъ его оставить. Случается, что негреры нападаютъ другъ на друга. Большой гальотъ съ острова Кубы, опоздавъ на покунку негровъ къ гвинейскому берегу, силою отнялъ 980 невольниковъ у другихъ судовъ. Англійская шкуна съ острова Маврікія, встрѣтя португальское судно съ грузомъ невольниковъ и золотого песку, абординовала и взяла его. Экипажъ разстрѣляли, грузъ перевезли на шкуну, а судно пустили на дно.

Легко понять, могут ли подобные люди заботиться о состоянии несчастных негровъ. Испанскій бригъ *El Juan*, преслѣдуемый англійскимъ крейсеромъ, сильно кренился, форсируя парусами; испуганные негры бросились къ трапамъ; экипажъ, боясь возмущенія, заколотилъ люки, и началъ стрѣлять внизъ изъ ружей, пока все не утихло. Когда крейсеръ взялъ негрера и открылъ люки, страшное зрѣлище представилось Англичанамъ: трюмъ казался однимъ моремъ крови, въ которомъ плавали мертвые, умирающіе и раненые, скованные и перемѣшанные другъ съ другомъ.

По трактату, заключенному Англіею съ Бразиліею, негреръ въ такомъ только случаѣ оказывается виновнымъ, если у него находятъ невольниковъ; отъ этого, бразильскіе негреры, не видя возможности уйти отъ крейсера, бросаютъ свой грузъ въ море. Крейсеръ *la Belle Rosamonde* встрѣтилъ *Rapido* и *Regulo* при выходѣ ихъ изъ рѣки Бонни; негреры скрылись въ бухтѣ и начали бросать своихъ негровъ въ море. Экипажъ подошелъ во-время, чтобы спасти 212 человѣкъ со втораго судна, но съ перваго всѣ погибли. Въ подобномъ же случаѣ, негреръ *Argus* бросилъ въ море 97 человѣкъ. Военныя шлюпки преслѣдовали по рѣкѣ Калабару негрера, также выбрасывавшаго свой грузъ; матросы могли видѣть стада акулъ, гнавшихся за нимъ, и скоро вся рѣка покраснѣла отъ крови.

Кажется, довольно печальныхъ примѣровъ даютъ намъ право утверждать, что зло, причиняемое торговлею неграми, не уменьшилось со времени введенія обыска; къ несчастію, есть много доказательствъ, что обыскъ только увеличилъ опасность и страданія негровъ.

Негреръ, для спасенія собственной жизни, долженъ быть жертвовать своимъ грузомъ; онъ часто жертвовалъ имъ собственнымъ выгодамъ, и чтобы скорѣе обогатиться или покрыть прежнія неудачи, набивалъ въ свой корабль, какъ въ могилу,

несчастныхъ, заранѣе обреченныхъ на смерть. Съ тѣхъ поръ, какъ право обыска существуетъ, *негру*, по словамъ одного писателя, *дается меньше жьста на корабль, чѣмъ человѣку въ гробъ*. Въ прежнее время, смертность не превышала четверти; со введенія обыска она истребляетъ отъ трети до половины груза. Нужно ли еще послѣднее доказательство: негреръ изъ Монтевидео получилъ отъ своего правительства позволеніе ввести 650 невольниковъ, и взять 250 сверхъ груза, *для покрытія смертности во время перехода*.

Дадимъ нѣкоторое понятіе о выгодахъ, доставляемыхъ торгомъ невольниками. Въ концѣ XVIII столѣтія, когда всѣ націи имѣли свои факторіи на африканскомъ берегу, негръ, какъ было уже сказано выше, стоилъ на мѣстѣ отъ 20 до 80, а въ Америкѣ отъ 80 до 250 рублей серебромъ. Въ послѣдствіи, цѣны упали на африканскомъ берегу; негръ не продается дороже 25 р. сер., и какъ плата производится частію деньгами, частію товарами и водкою, то грузъ обходится еще дешевле. Въ Америкѣ, напротивъ, цѣны чрезвычайно возвысились. Въ 1820 году, негръ стоилъ 100 долларовъ на Кубѣ и 200 въ Порторико; теперь онъ продается тамъ не менѣе 450 долларовъ. Въ Бразиліи, негръ, стоявшій прежде 100 мильрейсовъ, стоитъ теперь 400. Въ продолженіе тридцати лѣтъ цѣны учетверились, а чтобы дать полное понятіе о выгодахъ, ожидающихъ негрера, довольно сказать въ заключеніе, что негръ, стоящій 100 франковъ въ Гвиней можетъ быть проданъ за 2300 на островѣ Кубѣ.

Грустно сознаться, что торгъ невольниками есть постоянное и неискоренимое зло. Подобно контрабандѣ, онъ будетъ существовать до тѣхъ поръ, пока доставляемые имъ выгоды останутся довольно велики для возбужденія корысти. Всѣ экономисты согласны, что невозможно уничтожить зло, дающее 30 процентовъ; бесполезность таможенныхъ линій, незначительность

захваченныхъ товаровъ противъ ввезенныхъ—извѣстны каждому. Съ моря, всякаго рода контрабанда еще легче; потому что ограниченное число крейсеровъ и тысячи непредвидимыхъ случаевъ, часто оставляютъ безъ присмотра большое протяженіе берега. Сверхъ того, выгоды доставляемыя этииъ торгомъ, выкупаютъ собою опасности, которыя заставляютъ подвергаться; одна счастливая экспедиція обогащаетъ человѣка. И пока огромныя равнины Бразиліи останутся не заселенными, пока островъ Куба, развивая свою промышленность, будетъ продолжать обработку новыхъ земель и устройство новыхъ плантацій; пока найдется хотя одинъ бразильскій или испанскій плантаторъ, нуждающійся въ рабочихъ—никакіе крейсера не остановятъ предприимчивости негровъ*.

При такомъ ходѣ дѣлъ, когда сами Англичане сознаются, что содержаніе крейсеровъ почти совершенно бесполезно, что издержки на нихъ значительны; что вредный климатъ Африки губителенъ для здоровья экипажей—невольно является вопросъ: неужели одна любовь къ человѣчеству вызвала ихъ на такія пожертвованія? Французы смѣются надъ мнимою филантропіею Джонъ-Буля, видя въ ней одну политическую цѣль.

Кронштатъ, 1851.

А. Зюйдвестовъ.

* Недавно писали однакожъ въ газетахъ, что Бразильское правительство, тайно покровительствовавшее торговлѣ неграми, формально объявило, что она будетъ впредь почитать эту торговлю морскимъ разбойничествомъ.

Ред.

ПОСТРОЙКА МАЯКОВЪ ИЗЪ ЧУГУНА И ЖЕЛѢЗА.

Желѣзо есть бесспорно одинъ изъ полезѣйшихъ металловъ, добываемыхъ изъ нѣдръ земли. Изъ него дѣлаются всѣ главнѣйшія орудія, необходимыя земледѣльцу, воину и ремесленнику. Но между всѣми этими орудіями, содѣйствующими къ облегченію человѣческаго труда, красотѣ и прочности произведеній, первое мѣсто занимаютъ различные механическіе приборы или машины дѣлаемые, почти исключительно, изъ этого металла. Въ настоящее время, желѣзо замѣняетъ въ весьма большомъ количествѣ дерево, для построекъ изъ котораго истреблялись и еще истребляются цѣлыя богатѣйшія лѣса. Но мало-по-малу, точно такъ же, какъ каменный уголь, который все болѣе и болѣе замѣняетъ дрова—желѣзо входитъ во всѣ главнѣйшія отрасли архитектурнаго искусства, и не только, какъ цементъ, для связи нѣкоторыхъ частей, но какъ главнѣйшій строительный матеріалъ. Такъ, вскорѣ послѣ желѣзнаго томбуя, понтона и лодки, начали строить огромныя желѣзныя суда; послѣ небольшого сундука—огромныя цистерны, кладовыя, жилыя дома, и проч. Вообще, нельзя не согласиться, что желѣзо и каменный уголь представляютъ два драгоценныя источника общественнаго труда и богатства. Пары, движущіе фабричныя машины, суда и колесницы, производятся силою горящаго угля, и всѣ эти машины, суда и колесницы дѣлаются изъ желѣза. Въ этомъ, какъ-будто неизбежномъ сочетаніи угля съ желѣзомъ, мы не видимъ предназначеніе ихъ одного для другаго, и непослѣжимую заботливость Промысла о сбереженіи быстро истребляющихся лѣсовъ.

Для насъ маяковъ, знакома уже постройка судовъ изъ желѣза; но въ послѣдніе годы сдѣлано не менѣе важное примѣненіе этого металла къ постройкѣ маяковъ, и потому мы на-

мѣрены указать здѣсь нашимъ читателямъ на архитектуру изъ которыхъ изъ нихъ.

1) *Желѣзный маякъ у берега Флориды.* Недавно, собранъ былъ въ Англіи, близъ Хокстона, маякъ, построенный для американскаго правительства, Джономъ Волкеромъ, изъ желѣзныхъ листовъ, имѣющихъ волнообразную поверхность (corrugated iron). Онъ будетъ поставленъ на одномъ изъ острововъ, лежащихъ близъ береговъ Флориды. Основаніе будетъ состоять изъ шестнадцати желѣзныхъ винтовыхъ свай, утвержденныхъ въ скалѣ и возвышающихся надъ нею на 15 футовъ. Дѣнадцать изъ этихъ свай будутъ расположены въ видѣ четырехугольника, у котораго каждая сторона равняется 45 футамъ. Остальныя четыре сваи составятъ внутренній четырехугольникъ и будутъ служить основаніемъ башни. Вершины свай будутъ связаны желѣзными брусками, на которыхъ утвердится толстая дубовая настилка или платформа, предназначенная служить фундаментомъ маяка. Теперь мы переходимъ собственно къ той части, которая была собрана въ Хокстонѣ. Она состоитъ изъ двухъ отдѣленій: дома для маячныхъ служителей и башни для фонаря. Домъ имѣетъ 38 ф. въ длину и ширину, и 11 ф. въ высоту; стѣны его двойныя, изъ волнообразнаго желѣза, и отстоятъ, одна отъ другой, на 5 дюймовъ. Внутренность дома раздѣлена перегородками, изъ подобнаго же желѣза, на девять комнатъ; двери, окна, углы дома, соединенія перегородокъ съ стѣнами, равно какъ полъ и потолокъ, связаны съ стѣнами угловымъ желѣзомъ. Выпуклая крыша дома состоитъ изъ плоскихъ желѣзныхъ листовъ, а внутри ея такая же—тесовая; безъ этой послѣдней жаръ въ комнатахъ былъ-бы нестерпимъ. Весь домъ состоитъ изъ сшитыхъ болтами листовъ шириною въ 2 ф. 6 д. Изъ середины платформы, сквозь крышу, проходитъ цилиндрическая башня, построенная изъ двой-

ныхъ желѣзныхъ стѣтъ, и имѣющая 7 футовъ въ діаметрѣ. Она составляется изъ нѣсколькихъ малыхъ цилиндровъ, высотой по 6-ти футовъ, связанныхъ болтами; каждый изъ этихъ цилиндровъ поднимается на назначенное ему мѣсто въ двухъ частяхъ. Высота башни, отъ платформы до фонаря, 76 футовъ. Скрѣпленіе ея основано преимущественно на спиральной чугунной лѣстницѣ, поднимающейся до самаго фонаря и поддерживаемой желѣзнымъ стержнемъ. Ступени прикрѣплены къ стѣнамъ и стержню, и образуютъ прочную связь. Для болѣе крѣпости, между соединеніями цилиндровъ помѣщены, чрезъ каждые 11 дюймовъ, пустыя желѣзныя трубки, пропущенныя насквозь. Сверхъ-того, отъ свай будутъ направляться наклонно вверхъ, къ вершинѣ башни, двѣнадцать подпоръ изъ чугунныхъ трубъ, 11 дюймовъ въ діаметрѣ, и четыре подпоры отъ внутреннихъ свай. Подпоры эти будутъ также скрѣплены между собою вертикальными, горизонтальными и діагональными связями, такъ-что, по отстройкѣ, маякъ будетъ имѣть видъ пирамиды изъ желѣзныхъ брусевъ—съ фонаремъ на вершинѣ, домою внутри, и огромною трубою. Двойныя стѣны будутъ не только полезны для крѣпости, но и для вентилациі. Въ нижней части дома, перегородкахъ и башнѣ сдѣланы отверстія, такъ-что воздухъ будетъ вездѣ проходить свободно. Желѣзные листы, имѣютъ волнообразную форму, которая придаетъ имъ большую прочность. Что касается до различныхъ связей, и скрѣпленія дома съ башнею, то полагаютъ, что все это вмѣстѣ легко устоитъ противъ урагана.

2) *Чугунный маякъ для Барбадоса.* При желѣзо-плавильномъ заводѣ г. Грисселя и К^о, въ Англіи, собранъ на время чугунный маякъ, построенный инженеромъ Александромъ Гордономъ, который, кажется первый изъ инженеровъ, началъ строить такіе маяки. Дешевизна, прочность и кратковременность постройки—неоспоримы. Упоминаемый маякъ имѣетъ видъ кра-

сивой колонны, на вершинѣ которой находится фонарь, и вокругъ него галлерей. Фигура колонны коническая, нижній вѣнечный діаметръ ея 18 ф. 6 д., а верхній, подъ галлереею, 10 ф. 10 д.; Высота, отъ основанія до фонаря, 82 ф. 6 д. Галлерей поддерживается снаружы двадцатью чугунными кронштейнами. Корпусъ маяка составленъ изъ концентрическихъ чугунныхъ плитъ, имѣющихъ по краямъ выступы внутрь, связанные плотно болтами; края смежныхъ листовъ предварительно сглажены, а потомъ замазаны сурикомъ, такъ-что вода въ щели проникнуть не можетъ. Нижнія плиты толщиною въ 4 дюйма, а самыя верхнія $7\frac{1}{8}$ дюйма. Выступы отъ нихъ вездѣ шириною 4 дюйма, а толщиною $1\frac{1}{4}$ дюйма, исключая верхнихъ, въ высшемъ ряду плитъ, и самыхъ нижнихъ, которыхъ ширина по 6 дюймовъ. Въ двадцати одной плитѣ сдѣланы отверстія для вставленія оконныхъ рамъ, изъ остъ-индскаго тика, со стеклами, толщиною въ $\frac{3}{8}$ д.; къ рамамъ приделаны крючки и задвижки, такъ-что ихъ можно отворять и запирать по произволу. Входная дверь, также изъ тика, толщиною въ 3 д., повѣшена на крючьяхъ изъ пушечнаго металла ($\frac{9}{10}$ мѣди и $\frac{1}{10}$ олова). Въ срединѣ маяка находится, вертикальный пустой цилиндръ, для спусканія отвѣса отъ вращательной машины фонаря, а также для подъема и спуска провизіи, матеріаловъ и т. п., цилиндръ этотъ имѣетъ 1 ф. $4\frac{1}{2}$ д. въ діаметръ и состоитъ изъ шести чугунныхъ трубъ, соединенныхъ по горизонтальнымъ выступамъ болтами, какъ наружныя плиты. Въ верхней части каждой отдѣльной трубы цилиндра сдѣлана небольшая дверь, соответствующая площадкѣ, устроенной внутри маяка. Площадки состоятъ изъ желѣзныхъ листовъ, толщиною въ $\frac{5}{16}$ дюйма, и утверждены на чугунныхъ перекладинахъ, толщиною въ $\frac{1}{2}$ дюйма. Въ каждой площадкѣ оставленъ люкъ для лѣстницы, обвивающейся вокругъ внутренней колонны; ступени на лѣстницѣ тиковыя, толщиною $1\frac{1}{2}$, а шириною 9 дюймъ.

мовъ. Стойки въ перилахъ желѣзныя, $\frac{1}{8}$ д. въ діаметрѣ, а поручни, изъ того же металла, шириною въ $\frac{3}{4}$ д., и $\frac{5}{8}$ д. толщиною.

Внѣшняя галлерей, вокругъ фонаря, обнесена перилами, высотой въ 42 д., и каждая стойка, $1\frac{1}{4}$ д. въ діаметрѣ, привинчена къ желѣзному поручню, шириною въ $2\frac{1}{2}$ дюйма, а толщиною въ $\frac{3}{4}$ дюйма; нижніе концы ихъ ввинчены въ кронштейны, поддерживающіе полъ галлерей.

Жилая комната, находящаяся въ вершинѣ маяка, обшита внутри вгладь, 8-ми дюймовыми досками.

Для вентиляціи сдѣланы четыре отверстія, по 5 д. въ діаметрѣ, закрытыя мѣдною проволочною сѣткою. Отъ каждого изъ этихъ четырехъ отверстій, проведено по мѣдной трубѣ къ вантлаторамъ, утвержденнымъ на полу фонаря; затѣмъ, отдушники, подобные печнымъ, довершаютъ устройство.

Тамъ есть также другое не менѣе важное приспособленіе, о которомъ стоитъ упомянуть. Два молніеотвода, приготовленные изъ веревокъ, свитыхъ изъ мѣдныхъ проволокъ, будутъ проведены отъ вершины маяка въ скалу, на которой онъ будетъ поставленъ.

Остается сказать нѣсколько словъ о фонарѣ. Фигура его въ планѣ 16-ти сторонная, а внѣшній діаметръ 11 футовъ. Корпусъ фонаря,—включая стойки, подоконный брусъ, потолокъ и поперечныя связи,—состоитъ весь изъ пушечной мѣди, и имѣетъ 4 ф. 9 д. высоты. Стекла наилучшей полировки, толщиною $\frac{1}{2}$ д., утверждены въ рамахъ посредствомъ мѣдныхъ ободковъ. Крыша состоитъ изъ плотно-свинченныхъ мѣдныхъ листовъ, прирѣпленныхъ винтами къ чугуннымъ стропиламъ, опирающимся на потолокъ. Надъ крышей находится изъ листовой мѣди труба, съ флюгеромъ; отверстіе трубы закрыто прочною сѣткою изъ мѣдной проволоки. Плинтусъ фонаря состоитъ изъ

16-ти чугунныхъ досокъ, вышиною 5 ф., толщиною $\frac{3}{4}$ л., скрѣпленныхъ по вертикальнымъ выступамъ болтами.

Вращательный аппаратъ имѣетъ двѣнадцать лампъ съ параболическими рефлекторами. Два главные колеса—18 л. въ діаметрѣ. Вращающійся валъ устроенъ такимъ-образомъ, что, посредствомъ ручки при вершинѣ, лампа и рефлекторъ могутъ быть по произволу разобщены съ машиною, которая заключена въ красивый краснаго дерева ящикъ. Лампы снабжены аргандовыми рожками, съ спиральными нарѣзами, для поднятія свѣтильни.

Все желѣзное зданіе, исключая половъ, какъ внутри, такъ и снаружи, покрыто нѣсколько разъ краскою. Постройка этого маяка обошлась въ 5,400 ф. ст.

3) *Вольфъ-Рокскій желѣзный маякъ*. Маякъ этотъ, по мѣсту постройки, есть такое же смѣлое произведеніе архитектуры, какъ и маяки Эдистонскій, Бельроокскій и Скерриворъ. Притомъ онъ болѣе, чѣмъ первый изъ этихъ послѣднихъ, подверженъ дѣйствію волнъ Атлантическаго океана. Поверхность скалы (Бишопсъ-рокъ), на которой стоитъ Вольфъ-Рокскій маякъ, такъ мала, что, для утвержденія въ ней фундамента, требовалось неимовѣрныхъ усилій. Скала эта лежитъ въ 30 миляхъ отъ мыса Ландсѣнда или SW-й оконечности Англіи, и въ 4 миляхъ, прямо на W, отъ маяка Сентъ-Агнеса (шир. $49^{\circ}. 52'$ N-я долг. $6^{\circ}. 27'$ W-я отъ Гринвича). Если-бы во время постройки этого послѣдняго маяка (въ 1680 году) имѣли такія же средства, какъ нынѣ, то, вмѣсто его, давно бы существовалъ уже Вольфъ-Рокскій, потому-что цѣль ихъ одна и таже, а польза для мореплаванія отъ перваго гораздо менѣе, чѣмъ отъ втораго. Строителемъ Вольфъ-Рокскаго маяка былъ тотъ же г. Волкеръ, о которомъ мы упоминали выше. Устройство состоитъ въ слѣдующемъ: шесть пустыхъ свай, съ толстымъ стержнемъ изъ кованнаго желѣза въ каждой, шу-

щены на 5 футовъ въ скалу, образуя въ основаніи шестиугольникъ, 30 футъ въ діаметръ. Башня къ вершинѣ постепенно суживается, и нѣтъ, на высотѣ около 100 футъ, помѣщеніе для трехъ сторожей, и кладовыя для матеріаловъ и провизіи на 4 мѣсяца. На самой вершинѣ башни помѣщенъ фонарь. Входъ въ жилище устроенъ внутри желѣзной колонны, чрезъ люкъ, къ которому ведетъ спиральная лѣстница. Трудности, преодоленныя въ исполненіи этого смѣлаго предпріятія могутъ быть вполнѣ оцѣнены только людьми спеціальными; полезная же цѣль его понятна для каждаго мореплавателя.

ПИСЬМО ИЗЪ СЕВАСТОПОЛЯ.

Съ чего начать вамъ, м. г., описаніе общей горести, въ которую погруженъ нашъ городъ? Трудно передавать словами всякое глубокое чувство души, но труднѣе всего выразить скорбь по потерѣ любимаго нами человѣка; когда же человѣкъ этотъ былъ, притомъ, и полезнѣйшій сынъ отечества, то лишеніе его можно только чувствовать, но не выражать.

Вамъ уже извѣстно, что 11-го числа минувшаго апрѣля скончался, въ Вѣнѣ, главный командиръ черноморскаго флота и портовъ, генералъ-адъютантъ адмиралъ *Михаиль Петровичъ Лазаревъ*. Извѣстіе это, дошедшее до васъ, Одесситовъ, прежде чѣмъ до насъ, поразило, какъ вы пишете, и васъ, чуждаго флотской жизни, чуждаго нашихъ къ покойному отношеній; чтожь должны сказать мы, которые 18 лѣтъ были любимыми его дѣтьми! . . Хотѣлъ-бы дать вамъ нѣкоторое понятіе о важности нашей потери; хотѣлъ-бы изобразить вамъ вполнѣ жизнь этого

человѣка, чтобы вы могли судить о степени нашей скорби; но чувствую слабость силъ своихъ для такого предмета: надобно и владѣть перомъ получше моего, и имѣть подъ рукой собраніе матеріаловъ для составленія подробной его біографіи, чего у меня нѣтъ; и потому поневолѣ предоставляю исполненіе этого другимъ, въ полной увѣренности, что мы скоро прочтемъ гдѣ нибудь эту біографію. А пока, вотъ вамъ коротенькій очеркъ встрѣчи, сдѣланной моряками праху незабвеннаго ихъ начальника.

Вѣстѣ съ извѣстіемъ о его кончинѣ, получили мы извѣстіе о томъ, что несчастная его супруга, на рукахъ которой онъ испустилъ послѣдній вздохъ, испросила, у австрійскаго и у нашего правительствъ, дозволеніе перевезти бранные его останки на родину. Рѣшено было предать ихъ землѣ въ Севастополѣ, какъ городѣ, который былъ предметомъ особенныхъ его попеченій, и какъ мѣстѣ, гдѣ сосредоточивается жизнь нашего черноморскаго флота. По предварительнымъ распоряженіямъ мѣстнаго начальства посланъ былъ въ Дунай одинъ изъ нашихъ пароходовъ «Силачъ», могущій пройти гирлы, для принятія тѣла усопшаго съ австрійскаго пакетботнаго парохода, на которомъ оно доставлено было въ Галацъ. 2-го мая, по полудни совершенно было перенесеніе на отечественную палубу дорогаго праха, положеннаго въ металлическій гробъ; и «Силачъ» двинулся изъ Галаца къ Сулинскому гирлу Дуная. Здѣсь ожидали его два другіе наши военные парохода: «Владиміръ» и «Громоносецъ» — тотъ самый, на которомъ покойный дѣлалъ постоянно, въ послѣдніе годы, плаванія свои. На «Владиміръ» все устроено было къ приличному принятію бранныхъ останковъ возлюбленнаго начальника, сопровождаемыхъ неутѣшною его супругою и дочерью. Тяжело было смотрѣть и постороннему на прекрасное военное судно, облекшееся вдругъ въ неожиданный, глубокий трауръ! Ревъ его печально скрестился, какъ бы вы-

ражая нежеланіе красоваться въ обычномъ, щегольскомъ своемъ порядкѣ, при видѣ блюстителя этого порядка бездыханнымъ; флаги понизились съ своихъ мѣстъ, какъ бы для того, чтобы не развѣваться такъ гордо, какъ они то дѣлали при его жизни; шканцы были все обиты чернымъ сукномъ съ бѣлыми окранными и крестами; рубка (надпалубная, почетная каюта) облеклась также въ черную одежду; на ютѣ возвышался богато-убранный катафалкъ, вблизи котораго стояли священнослужители и пѣвчіе; командиръ судна и все офицеры, въ траурной формѣ, ожидали, съ поникшими головами, начала печальной церемоніи. «Громоносецъ» — на которомъ теперь находился г. исправляющій должность главнаго командира, со свитою, — стоялъ неподалеку отъ «Владимира» въ такомъ же печальномъ видѣ. 4-го мая, въ 5-мъ часу по полудни, появился изъ-за угла лѣваго берега Дуная дымъ «Силача», что было сигналомъ постановленія гроба на катеръ, для удобнѣйшаго поднятія его потомъ, вмѣстѣ съ этимъ катеромъ, на пароходъ. По сигналу этому, г. исправляющій должность главнаго командира и его свита сѣли на шлюпку и перѣехали на «Владиміръ». Черезъ полчаса «Силачъ» подошелъ къ борту сего послѣдняго, имѣя на буксирѣ два катера: на одномъ былъ гробъ, окруженный офицерами и осѣненный адмиральскимъ флагомъ; на другомъ супруга и дочь покойнаго, въ сопровожденіи нѣсколькихъ дамъ, прибывшихъ изъ Николаева. Небо и вода не хотѣли, казалось нарушить важности печальной процессіи: вѣтеръ, до того очень свѣжій, и морское волненіе — стихли; катера пристали къ обѣимъ сторонамъ парохода. Пока закладывали тали, для поднятія того изъ нихъ, на которомъ находился прахъ адмирала, супруга и дочь его взошли на палубу. Взоры всехъ обратились на этихъ двухъ страдальцевъ, испытавшихъ въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, все муки души при видѣ невыразимыхъ страданій обожаемаго ими человѣка; какой тяже-

лый крестъ суждено имъ было нести вдругъ послѣ того счастья, которыми онѣ такъ незадолго предъ тѣмъ наслаждались— и съ какою видимою покорностію несповѣданной волѣ Божіей несли онѣ этотъ крестъ! Глаза всѣхъ невольно наполнились слезами при взглядѣ на исхудалыя до невѣроятности, но такіе же кроткія какъ и прежде, лица ихъ!...

Когда катеръ былъ поднятъ къ борту парохода и гробъ сдвинутъ съ банокъ, всѣ находившіеся на палубѣ генералы и офицеры бросились къ нему на перерывъ другъ передъ другомъ, подняли его на руки и повесили на катафалкъ, при отдаѣ чести почетнымъ карауломъ. По совершеніи панихиды, г. исправляющій должность главнаго командира переѣхалъ, со свитой, опять на «Громоносецъ». Въ 9-мъ часу вечера оба парохода снялись съ якоря и направили путь свой къ Севастополю. «Владимиръ» шелъ впереди; адмиральскій флагъ, съ черною перевязью, печально развѣвался на немъ; г. исправляющій должность главнаго командира спустилъ свой флагъ. Пароходы подвигались медленно впередъ. На другой день, въ 4-мъ часу по полудни, показался Севастополь: флотъ стоялъ на рейдѣ, выстроенный въ линію, съ перекрещенными реями, съ пониженными флагами; «Владимиръ» поровнялся съ крѣпостью, поровнялся съ брандвахтою, прошелъ по линіи кораблей—нигдѣ не привѣтствовали адмиральскаго флага обычными пушечными выстрѣлами и музыкой: черная перевязь налагала на всѣхъ молчаніе! Въ 5-мъ часу бросили якорь передъ Екатерининскою пристанью. Толпы народа покрывали ее; многіе сдѣлали движеніе, какъ бы желая переброситься на пароходъ, чтобы скорѣе взглянуть на драгоцѣнный прахъ, но боязнь обезпокоить изнуренную горемъ и морскимъ переходомъ вдову, удержавъ всѣхъ; шлюпки начали шнырять вокругъ парохода, но не приставали къ нему: довольствовались тѣмъ, что издали разсматривали возвышавшійся на югѣ гробъ и катафалкъ. Въ городѣ

все безмолствовало; остерегались даже говорить громко, чтобъ не нарушить печальнаго зрѣлища. Наступила ночь, теплая, тихая; лунная; кругомъ царствовала мертвая тишина; вдругъ послышались звуки тонера и пилы: то устраивали помостъ отъ пристани прямо на пароходъ, чтобъ удобнѣе было на другой день совершать погребальное шествіе. Преосвященный Иннокентій, архіепископъ Херсонскій и Таврическій, прибылъ въ эту же ночь, на особомъ пароходѣ, изъ Одессы, желая самъ участвовать въ отданіи послѣдняго долга чтимому и нѣ адмиралу. Въ 8-мъ часовъ утра все было готово въ перенесенію гроба въ петропавловскій соборъ; войска разставлены были палисадомъ отъ самой пристани до собора; всѣ флотскіе и армейскіе генералы и офицеры, въ траурной формѣ, стояли на лѣстницѣ; церковныя хоругви и военныя знамена развѣвались вокругъ нихъ; тѣ особы, которыя назначены были для несенія гроба и знаменъ отличій покойнаго, взошли на пароходъ; началась панихида; совершалъ ее самъ архіепископъ, соборитъ, въ присутствіи высокопреосвященнаго митрополита Агафангела, которому преклонныя лѣта и недугъ не позволяли священнодѣйствовать лично. По прогнѣткѣ «со Святими упокой», подняли гробъ и процессія двинулась. Порядкомъ ея былъ слѣдующій: адмиралъ на конѣ; два баталіона войскъ, одинъ отъ флота, другой отъ 13-й пѣхотной дивизіи, со знаменами; 6 орудій; маршалъ; почетный караулъ со знаменемъ; 3 адмирала и при нихъ ассистентами 6 офицеровъ, для несенія флаговъ: контръ-адмиральскаго, вице-адмиральскаго и адмиральскаго; 13 штабъ-офицеровъ и при нихъ ассистентами 26 оберъ-офицеровъ, для несенія ордеровъ и знаменъ отличій покойнаго; церковныя хоругви, нѣвѣе и духовныя особы: архіепископъ, митрополитъ, 2 архимандрита и множество священниковъ; гробъ, несенный адмиралами, и сопровождаемый особами, близкими къ покойному; всѣ прочіе генералы

и офицеры, военные и гражданские, незанятые особыми должностями;—народъ. Никогда, конечно, не было видно въ Севастополѣ такого стеченія народа: окна, балконы и крыши всѣхъ домовъ были усыяны зрителями; казалось всѣ 40 тысячъ жителей города слились въ одну массу. По мѣрѣ того, какъ процессія проходила мимо разныхъ отдѣленій войскъ, каждое встрѣчало ее погребальной музыкой; кромѣ этихъ унылыхъ звуковъ и пѣнія пѣвчихъ, не слышно было никакого шума; всѣ хранили глубокое молчаніе и переговаривались одними взорами, наполненными слезами. По внесеніи гроба въ церковь, поставили его на нарочно-устроенномъ, возвышенномъ мѣстѣ, и началась литургія: день былъ воскресный. Стѣны и окна храма, столь недавно построеннаго особенными пощеченіями покойнаго, были обвѣшаны траурными фес-тонами, сквозь которые свѣтъ едва пребывался; этотъ полу-мракъ необыкновенно какъ согласовался съ внутреннимъ чувствомъ cadaго. — По окончаніи литургіи и произнесеніи преосвященнымъ Иннокентіемъ краткаго слова о необходимости вѣрованія въ жизнь загробную, рѣшено было отложить окончаніе печальной церемоніи — перенесеніе праха на мѣсто вѣчнаго покоя — до слѣдующаго дня, дабы дать возможность каждому подойти къ гробу и помолиться за упокой усопшаго; двери церковныя оставлены были открытыми на весь день, и толпы народа начали смѣняться одна другою; умилительно было, въ особенности, смотрѣть на непритворныя матрозскія колѣнопреклоненія и цѣлованія гроба: какъ видно было, что человѣкъ этотъ былъ истинно добръ!...

На слѣдующій день, 7-го мая, всѣ бывшіе наканунѣ военные и гражданскіе чины и жители города собрались у собора, и въ 10-ть часовъ началась опять литургія. По окончаніи оной, преосвященный Иннокентій высказалъ, въ краснорѣчивомъ словѣ, жизнь покойнаго и заключилъ утѣшительными изрѣченіями евангельскими о вѣчной наградѣ, которая ожидаетъ за-гро-

божъ людей, исполняющихъ долгъ свой; а покойный исполнялъ его свято отъ самой юности до послѣднихъ своихъ минутъ! Желалъ бы дать вамъ понятіе объ этомъ словѣ нашего архипастыря, но къ сожалѣнію память моя мнѣ измѣняется, и я не могу передать вамъ его вполне, а въ отрывкахъ оно потерять все свое значеніе; надѣюсь, что скоро мы увидимъ его въ печати.

По выносѣ гроба изъ церкви, предполагали поставить его на приготовленную, богато-убранную колесницу, но чувство привязанности къ покойному было такъ велико, что никто не хотѣлъ первый оторвать рукъ отъ драгоценной ноши, и такимъ образомъ продолжали шествіе до самаго склепа, устроеннаго на мѣстѣ, гдѣ предложено воздвигнуть храмъ во имя св. равноапостольнаго князя Владиміра.—Глубоко въ землю врытъ былъ широкій ходъ, по которому и спустилась погребальная процессія; тутъ ожидалъ покойнаго послѣдній его пріютъ: нѣсколько сажень земли накрытыхъ каменнымъ сводомъ! Поставили гробъ подъ этимъ сводомъ, прочли послѣднія молитвы и началось замурованіе; грянули залпы ружей и пушечные выстрѣлы со всѣхъ судовъ, стоявшихъ на рейдѣ.....

Такъ простились мы съ прахомъ возлюбленнаго нашего начальника; но память о немъ будетъ вѣчно храниться въ сердцахъ нашихъ, и преобразованный имъ Севастополь, и доведенный до истиннаго благоустройства черноморскій флотъ — будутъ долго и долго свидѣтельствовать о дѣлахъ его.

Движимые чувствомъ признательности къ покойному, моряки собрались тотчасъ, послѣ печальной церемоніи, въ сосѣднее съ могилою его, великолѣпное, заботами его воздвигнутое зданіе морской офицерской библіотеки, и рѣшили тутъ же составить подписку на сооруженіе ему памятника; поданъ былъ листъ бумаги, и въ нѣсколько минутъ испещренъ онъ былъ 95-ю подписями, давшими въ итогѣ болѣе 7-и тысячъ руб. сер. Сум-

на эта дозрѣвать, въ послѣдствіи, безъ сомнѣнія, до значительной цѣны и дать возможность увековѣчить память усопшаго достойныхъ памятникомъ, на сооруженіе котораго испрашивается Высочайшее соизволеніе. Кромѣ того моряки изъявили желаніе помѣстить его изображеніе въ одномъ изъ проектированныхъ имъ садинъ, но нецѣлленныхъ еще, мраморныхъ барельефовъ, долженствующихъ украсить тоже зданіе библиотеки; одинъ изъ этихъ барельефовъ будетъ изображать всемірную исторію мореплаванія, а другой частную исторію русскаго флота; въ послѣднемъ—то предполагаютъ помѣстить, въ числѣ лицъ содѣйствовавшихъ успѣхамъ нашего флота, и адмирала *М. П. Лаазарова*. Съ нетерпѣніемъ ожидаемъ исполненія этого предложенія.

Од. Вѣстн. № 44.

Севастополь, 9-го Мая, 1851 года.

НЕКРОЛОГЪ.

1. ГЕНЕРАЛЪ-МАІОРЪ АЛЕКСѢЙ ЕМЕЛЬЯНОВИЧЪ КОЛОДКИНЪ.

16-го мая скончался здѣсь въ С. Петербургѣ начальникъ чертежной гидрографическаго департамента корпуса флотскихъ штурмановъ генералъ-маіоръ Алексѣй Емельяновичъ Колодкинъ, въ 77 году отъ Фолу.

Съ 1792 года онъ воспитывался въ штурманской ротѣ, и въ 1797 году произведенъ въ подштурмана. Въ 1798 и 1800 годахъ плавалъ по разнымъ портамъ Англіи и находился въ крѣпостяхъ при голландскихъ берегахъ. Съ 1802 по 1808

годъ издавалъ по разнымъ мѣстамъ и портамъ Финскаго залива для гидрографическихъ описей, подъ начальствомъ контръ-адмирала Сарычева, и въ зинніе мѣсяцы, подъ его же руководствомъ, составлялъ атласъ Балтійскаго моря и Финскаго залива, который и былъ изданъ въ 1812 году, на 13 листахъ. Атласъ этотъ употреблялся, какъ извѣстно, на нашемъ флотѣ до начала 40-хъ годовъ; съ этого же времени началось изданіе новаго атласа, составляемаго въ гидрографическомъ департаментѣ по описи генераль-маіора Рейнеке. Въ настоящее время изъ картъ г. Сарычева употребляются только четыре карты; но и онѣ скорѣ будутъ замѣнены новыми. Такимъ образомъ атласъ, изданный г. Сарычевымъ, при содѣйствіи единственнаго и главнаго его помощника А. Е. Колодкина, былъ въ употребленіи около 40 лѣтъ. Полезные труды А. Е. обратили на себя вниманіе начальства, и ему поручено было, въ 1808 году, произвести опись Каспійскаго моря, что онъ и исполнилъ съ 1809 по 1814 годъ. Журналы астрономическихъ наблюденій, сдѣланныхъ имъ въ 45 пунктахъ на Каспійскомъ морѣ, разсмотрѣны были членами адмиралт. департ. г. г. Румовскимъ и Шубертѣмъ, которые отзывались о нихъ съ отличною похвалою. Составленный имъ по этимъ наблюденіямъ и мѣстнымъ описямъ атласъ, съ дополненіемъ съ прежнихъ картъ, былъ изданъ адмиралтейскимъ департаментомъ въ 1826 году, и до сихъ поръ еще употребляется на судахъ каспійской флотиліи.

Въ 1817 году, за труды, понесенные съ 1802 по 1812 годъ, при описи и составленіи атласа Балтійскаго моря, А. Е. былъ награжденъ орденомъ Св. Владимира 4 ст.; а въ 1833 году, за опись Каспійскаго моря единовременно 300 рублей. По возвращеніи изъ Каспійскаго моря, онъ былъ назначенъ, въ 1818 году, помощникомъ управлявшаго чертежной, а съ 1819 года по день кончины своей состоялъ начальникомъ оной, и дѣлательно занимался составленіемъ картъ, издававшихся гидро-

чить высоту. Въ сравненіи съ обыкновеннымъ трубчатымъ котломъ одинаковой паропроизводительности, котелъ г. Робинсона никакъ не можетъ быть легче, но есть поводъ думать, что онъ будетъ тяжелѣе. Что же касается до уменьшенія потребленія топлива на 25%, то машинный журналъ парохода *Отважный* вѣрнѣе покажетъ въ какой степени это справедливо.

Возраженіе, которое англійскіе механики дѣлаютъ противъ вертикальныхъ трубчатыхъ котловъ лорда Дондонэлда, построенныхъ какъ въ Англіи, такъ и въ Америкѣ, относится преимущественно до водяныхъ трубокъ; находятъ, что очищать ихъ, и въ особенности исправлять или замѣнять новыми, весьма неудобно; что онѣ имѣютъ слишкомъ малый діаметръ въ пропорціи къ своей длинѣ, и что, будучи помѣщены параллельно, представляютъ нѣкоторыя невыгоды. Надобно замѣтить однако, что г. Галловей, въ Манчестрѣ, весьма уже много устранилъ эти неудобства и, какъ говорятъ, котлы его, недавно построенные для одного завода, весьма хороши.

Въ заключеніе приведемъ слова англійскаго журнала *Artizan*, по поводу извѣстія о котлахъ на американскихъ пароходахъ *Атлантикъ* и *Пасификъ*: «мы должны сознаться, что въ послѣднее время англійскіе инженеры исключительно заняты были приспособленіемъ локомотивныхъ котловъ для пароходовъ и не обратили должнаго вниманія на систему съ водяными трубками, когда она была предлагаема г. Спилеромъ; отъ этого она, быть можетъ, и не распространилась въ такой степени въ Англіи, въ какой мы видимъ ее въ Сѣверной Америкѣ. Устройство котла г. Спилера, испробованнаго на Темзѣ, состояло изъ водянаго ящика и огневой камеры, и пространство сверху топки наполнено было водяными трубками, почти горизонтальными; небольшой уклонъ данъ имъ былъ для того, чтобы произвести въ нихъ теченіе воды. Итакъ, изобрѣтеніе котловъ съ водяными трубками безспорно принадлежитъ Англіи,

а первое ихъ употребленіе въ большемъ размѣрѣ, для трансатлантическаго плаванія, конечно надобно приписать американскимъ инженерамъ; и такъ-какъ размѣръ, въ которомъ они ихъ вдругъ употребили—великъ, то, соответственно этому, велика будетъ и неудача, если она окажется. Что же относится до мнѣнія тѣхъ лицъ, которые полагаютъ, что Сѣверная Америка исторгла, наконецъ, у Англіи первенство въ океанскомъ паровомъ плаваніи,—мнѣнія, основаннаго повидимому на томъ, что, не взирая на окружающія насъ успѣхи и нововведенія, вестиндская пакетботная компанія заказала недавно балансирныя машины и обыкновенные котлы съ широкими дымогарными трубами, для своихъ большихъ судовъ въ 800 л. с.—то, не входя въ подробное рассмотрѣніе того, какія именно машины и котлы болѣе приличны для подобныхъ судовъ, мы напомнимъ только читателямъ нашимъ, что теперешнее соревнованіе между американскими и англійскими пакетботами походить, въ вѣкоторой степени, на соперничество между строителями локомотивовъ для узкихъ желѣзныхъ дорогъ. Когда же строители узкихъ дорогъ хвастались, что они могутъ построить машину своихъ размѣреній, у которой количество нагрѣвающей поверхности будетъ болѣе, нежели у какой либо изъ машинъ, ходящихъ по широкимъ дорогамъ, то, употребивъ всѣ усилія, они хотя и поравнялись съ своими противниками, однако должны были уѣдаться, что послѣдніе все-таки имѣютъ возможность оставить ихъ назади, какъ и прежде. То же самое можно сказать и въ отношеніи атлантическихъ пароходовъ; и если бы строителямъ нашимъ предоставлено было выстроить цѣлый флотъ, не ограничивая себя первоначальной стоимостью судовъ, и не обращая вниманія на прибыли, какія онѣ будутъ доставлять при коммерческомъ ихъ употребленіи, то мы, конечно, не боялись бы никакого соперничества относительно быстроты хода на той стѣпѣ, которую англійскіе инженеры и судостроители привыкли

издавна считать своею. Итакъ, мы безбоязненно можемъ сравнить среднее число коммерческихъ выгодъ, доставленныхъ англійскими пароходами *Азіей* и *Африкой*, съ такими же выгодами, доставленными *Атлантикомъ* и *Пасификомъ*, по прошествіи первыхъ же двухъ или трехъ лѣтъ постоянного ихъ плаванія.

Р. Скаловскій.

О ЧУГУННЫХЪ ЮФЕРСАХЪ, ПРОЕКТИРОВАННЫХЪ ВЪ ЗАМѢНЪ ДЕРЕВЯННЫХЪ.

Недостатки деревянныхъ юферсовъ для нижнихъ вантъ на линейныхъ корабляхъ — всѣмъ извѣстны; они главнѣйше заключаются въ слѣдующемъ:

1. Дороговизна дубоваго дерева такой доброты, какая требуется для сего предмета, и продолжительное время, необходимое, чтобы просушить это дерево, безъ чего не возможно приступить къ отдѣлкѣ юферсовъ.

2. Грубый видъ ихъ, и большой объемъ, отъ чего они на русленяхъ довольно стѣснены между собою.

3. Продолжительное время, необходимое на отдѣлку одного комплекта корабельныхъ юферсовъ, числомъ 192, кромѣ запасныхъ; на что потребуется около 545 кубическихъ футовъ дерева, стоящаго, если его купить съ воли, не менѣе 1090 руб. серебромъ.

На 80 пуш. кораблѣ, число юферсовъ слѣдующее:

				діам.	к. ф.	к. ф.
Въ 18 д. 76 шт.,	изъ дер.	24.	или	$5\frac{1}{4}$,	а на всѣ	399
— 12 — 24.	—	—	—	16.	— $1\frac{1}{2}$ —	36
— 11 — 64.	—	—	—	$15\frac{1}{2}$ —	$1\frac{1}{2}$ —	96
— 8 — 24.	—	—	—	$9\frac{1}{2}$ —	$\frac{1}{2}$ —	12
— 6 — 4.	—	—	—	— —	$\frac{1}{2}$ —	2
192.				545.		

4. Случается, что при тягѣ вантъ, они раскалываются, замедляя работу во время вооруженія, въ особенности если та-
келяжъ новый; и наконецъ,

5. Деревянные юферсы, какъ находящіеся въ употребле-
ніи, такъ и запасные, подвержены бывають на кораблѣ точно
такой же порчѣ, какъ и вообще всѣ деревянные вещи.

Чтобы сдѣлать одинъ юферсъ 80 пуш. корабля 18 д. въ
діаметрѣ, надобно употребить кусокъ чисто оболваненнаго дерева
длиною и шириною въ 20 д., а толщиною въ 13 д., для чего
понадобится приобрести покупкою, для одного юферса, кряжъ въ
діаметрѣ 24 д. или $5\frac{1}{4}$ кубическихъ футовъ. Дубовое дерево
такихъ размѣреній иногда годится и на рудеръ для фрегата сре-
дняго ранга; когда же отъ него будутъ отрѣзаны два или три
юферса, то оно не можетъ уже быть употреблено ни для юфер-
совъ, ни для рудера. Итакъ, взявши во вниманіе количество
деревъ такихъ размѣреній, необходимое для одного комплекта
юферсовъ на линейный корабль, не трудно будетъ видѣть, что
деревянные юферсы, для тяги вантъ, служатъ самымъ дорогимъ
способомъ изъ всѣхъ употребляемыхъ по настоящее время.

Необходимость располагать слои дерева поперегъ юферса, мно-
го сокращаетъ срокъ его службы: отъ этого онъ колется и слѣ-
довательно приходитъ въ негодность; но къ этой необходимости
вынуждены тѣмъ, что въ противномъ случаѣ, талрепъ, во вре-
мя тяги вантъ, протеръ бы слишкомъ глубокую яму въ юфер-
сѣ и заставилъ бы его расколотся вѣроятно еще скорѣе, а

также и потому, что при продольных слоях дерева, почти невозможно кншы обдѣлать гладко; наконецъ, если принять еще въ расчётъ свойство дуба колотья, то должно согласиться, что нѣкоторое число юферсовъ можетъ сдѣлаться негоднымъ, даже прежде, нежели употреблены будутъ въ дѣло.

Подобные недостатки деревянныхъ юферсовъ, вѣроятно послужили поводомъ къ замѣненію ихъ винтами, хотя и эти послѣдніе, по моему мнѣнію, также имѣютъ свои неудобства, и именно:

1. Большой вѣсъ цѣлаго комплекта винтовъ, который, на-примѣръ на фрегатѣ *Архимедъ*, доходитъ до 59 пуд. 16 фунт. на каждомъ русленѣ. Во время сильныхъ боковыхъ размаховъ, тяжелая эта масса, при ослабленіи подвѣтренныхъ вантъ, бывъ откидываема быстро подъ вѣтръ, должна дѣйствовать разрушительно на такелажъ и рангоутъ.

2. Большое затрудненіе содержать ихъ въ чистотѣ, или не допускать покрываться ржавчиной, въ особенности при плаваніяхъ по морямъ, въ которыхъ вода солонѣе, нежели въ Балтійскомъ.

3. Нарѣзка винтовъ подвержена поврежденію, равно какъ и самыя винты могутъ согнуться; и даже нѣсколько за одинъ разъ, если случится, наприѣмъ, одному кораблю сойтись съ другимъ. Послѣ такихъ поврежденій, они дѣлаются уже негодными къ употребленію; а исправленіе такого рода не можетъ быть произведено на кораблѣ.

4. При употребленіи винтовъ, уменьшается та упругость, какаа необходима на большой качкѣ, не только въ рангоутѣ и такелажѣ, но даже и въ самомъ корпусѣ корабля. И хотя въ этомъ случаѣ менѣе, если ванты безъ слома, но зато весьма значительно при вооруженіи со свитсарвинъ-стропами.

5. Необходимость имѣть большой запасъ винтовъ, въ особенности въ военное время; потому что своими средствами на кораблѣ не возможно ихъ чинить, и даже картечная пуля, уда-

ривъ въ наръзку, въ состояніи сдѣлать винтъ негоднымъ къ употребленію. Притомъ, можетъ также случиться, что корабль зайдетъ въ такой портъ для исправленія, гдѣ не имѣется средствъ къ изготовленію новыхъ подобныхъ винтовъ; но еслибы даже они тамъ и имѣлись, то на это потребно болѣе времени, нежели на разруженіе корабля, для осмотра такелажа и для вооруженія его снова.

Въ употребленіи этихъ винтовъ есть одно удобство, имѣющее, въ глазахъ нѣкоторыхъ моряковъ большое достоинство: это возможность скоро вытянуть нижніе ванты, даже подъ парусами, когда винты въ совершенной исправности. Но мнѣ кажется, что и это удобство цѣнать слишкомъ высоко, и что не слѣдовало бы, для одного только этого, вводить въ употребленіе подобныя дорогія и непрочныя вещи, потому что стоячіи такелажъ, какъ у насъ, такъ и вездѣ, спускаютъ теперь въ такомъ совершенствѣ, что подобные случаи въ морѣ, становятся довольно рѣдки, особенно въ Балтикѣ; если же они встрѣтятся, то ничего не можетъ быть проще, какъ выбирать слабинку подвѣтренныхъ талреповъ, и потомъ, поворотивъ на другой галсъ, повторить ту же работу съ другой стороны: такъ сдѣлано было на кораблѣ *Фершампенуазъ*, въ Бискайской бухтѣ, во время жестокаго вѣтра и большаго волненія. Имѣя винты, должно въ этой работѣ непремѣнно соблюсти тотъ же маневръ; потому что пробовать осадить ванты съ навітра, едвали можетъ кому либо прійти на мысль.

Изъ этого я заключаю, что на линейномъ кораблѣ, для тяги стоячаго такелажа, нельзя придумать лучшаго способа, какъ прибѣгнуть къ помощи веревочныхъ талреповъ; а потому, мнѣ кажется, что одни только юзеры требуютъ усовершенствованія, и что это составляетъ предметъ, на который слѣдуетъ обратить вниманіе.

Мои собственныя разсужденія объ этомъ предметѣ, привели

меня къ заключенію, что чугунные юферсы должны всего болѣе отвѣчать своему назначенію. Предоставляю лицамъ, болѣе меня свѣдущимъ, рѣшить это дѣло, и пусть время и опытъ докажутъ выгоды и невыгоды моего предложенія. Я проэктировалъ два юферса, чугунные, съ оковкою, для 100 пуш. корабля: одинъ къ русленю, а другой для вантъ; и прилагаю при семъ сравненіе вѣса и приблизительной цѣнности разныхъ приборовъ, употребляемыхъ теперь для тяги вантъ въ балтійскомъ флотѣ.

Деревянный юферсъ, для нижнихъ вантъ 80-пуш. корабля, въ діам. 18 д., вѣситъ, безъ оковки.	1 пуд. 20 фун.
Окованный юферсъ, для русленя	2 — 35 —
Нагель, съ чекою и кольцомъ	17 —

Весь приборъ вѣситъ 4 — 32 —

Винтъ для нижнихъ вантъ, напримѣръ фрегата *Архимедъ*, вѣситъ 5 пуд. 16 фун.

Винтъ тяжелѣе двухъ юферсовъ.*

Вѣсъ чугуннаго юферса, безъ оковки, для нижнихъ вантъ, 100 п. корабля. 34 ф.

Вѣсъ юферса въ русленѣ, безъ оковки 34 —

1 п. 28 ф.

Вѣсъ окованнаго чугуннаго юферса для нижнихъ вантъ 100 п. корабля 1 34

Вѣсъ юферса, чугуннаго, съ оковкою и нагелемъ 2. 20.

Вѣсъ обоихъ . 4. 14.

Слѣдовательно, деревянные юферсы, съ оковкою, для 84 пуш. корабля, будутъ 18 фунтами тяжелѣе, чѣмъ чугунные, съ оковкою же, для 100 пуш. корабля *Россія*.

* Вѣсъ чугуннаго юферса, безъ оковки, для 84 пуш. корабля — 26 фунтовъ.

На одинъ юферсъ для 80 пуш. корабля потребно дубу, кубическихъ футовъ	5 ¹ / ₄
На другой, тоже для одной ванты	5 ¹ / ₄

На оба, кубическ. фут. 10¹/₂.

Положивъ цѣну простаго дуба, среднихъ размѣреній, по 2 руб. сер. за кубическій футъ, оказывается, что дерево будетъ стоить почти 21 руб. сер. Извѣстно однако, что кряжъ въ 24-д. въ діаметръ, часто обходится и дороже, и что бываетъ даже трудно найти его.

На отдѣлку одного деревяннаго юферса потребно два дня; и, полагая за работу только по 50 коп. сереб. въ сутки, или всего 2 руб. за два юферса, оба они, безъ оковки, обойдутся въ 23 руб. сер.

На 80 пуш. корабль, для однихъ фокъ и гротъ-вантъ, кромѣ запасныхъ, надобно 76 юферсовъ, которые, безъ оковки, будутъ стоить 874 рубля серебромъ.

Чугунный юферсъ для 100 пуш. корабля, съ работою, едва ли будетъ стоить 1 руб. 42 коп. сер., и по этому весь комплектъ для нижнихъ вантъ, безъ оковки, составитъ 107 руб. 92 коп. или 766 руб. дешевле деревянныхъ.

О прочности чугуновыхъ юферсовъ, или о срокѣ ихъ служенія, также о невозможности, при тягѣ вантъ, испортить талрепа; объ удобномъ и скоромъ ихъ изготовленіи (напримѣръ, 100 штукъ могутъ быть сдѣланы въ день четырьмя рабочими, имѣя для этого 12-ть лекаль) и объ огромной выгодѣ, происходящей отъ сбереженія самыхъ дорогихъ дубовыхъ деревьевъ, я считаю излишнимъ распространяться, тѣмъ болѣе, что нахожу это теперь еще невозможнымъ, пока не будетъ сдѣлано по одному лекалю для каждаго сорта юферсовъ, и пока вѣсь ихъ не будетъ приведенъ въ извѣстность; но присовокуплю только, что сдѣланные мною два юферса, съ оковкою, для корабля *Россія*, будучи

испробованы, на машинѣ кронштатскаго канатнаго завода, 1000 пудовою тягою, не получили ни малѣйшаго признака поврежденія, несмотря на то, что оковка вышла, по ошибкѣ, $\frac{1}{8}$ д. тоньше штатной. Я счелъ излишнимъ увеличивать тяжесть болѣе 1000 пудовъ, полагая, что каждой изъ корабельныхъ вантъ едва ли приходится выдерживать напряженіе болѣе 500 пудовъ, какъ во время тяги ихъ, такъ равно и при самыхъ быстрыхъ боковыхъ размахахъ и сильнѣйшихъ шквалахъ; кромѣ того, я принималъ еще въ расчетъ пробу 11 дюймовой веревки въ Англіи, для которой полагается не болѣе 840 пудовъ.

Талрепъ былъ изъ новаго троса, и, въ началѣ опыта, толщиной въ 6 дюймовъ; юферсы находились между собою на разстояніи 6 футовъ. Когда машина показала 1000 пуд. давленія, передовой юферсъ подался впередъ на 9 д., то есть, всѣ талрепы вытянулись въ совокупности тоже на 9 дюймовъ.

Но, быть можетъ, спросятъ: почему верхній юферсъ не сдѣланъ такимъ образомъ, что-бы ванты могли кругомъ огибать его, подобно тому, какъ деревянный? Устройство это избрано тутъ для избѣжанія большой тяжести, которую, въ противномъ случаѣ, долженъ бы имѣть подобный металлическій юферсъ; и притомъ, если мы полагаемся на крѣпость желѣза въ оковкѣ русленей, вантпутеновъ, и самыхъ деревянныхъ юферсовъ, то нѣтъ причины не полагаться на тотъ же самый металлъ въ верхнихъ чугуновыхъ юферсахъ. Наконецъ, если коушъ, вокругъ котораго огибается 11 дюймовая ванта, будетъ имѣть въ діаметрѣ 5 д., и притомъ гладко опиленъ, съ достаточнымъ просторомъ въ кипѣ, то также нѣтъ причины ожидать порчи въ веревкѣ, ни отъ слома ея, ни отъ вліянія ржавчины.

Для стеньгъ-вантъ 80 пуш. корабля, я полагаю дѣлать верхніе юферсы безъ оковки потому, что съ кипомъ для 7 дюймовой веревки, и съ тремя кипами для талрепа въ $3\frac{1}{2}$ д. толщиной, діаметръ ихъ никогда не будетъ болѣе $6\frac{1}{8}$ д.;

штатия же юферсы имѣютъ въ діаметрѣ 11 д. Нижніе чугуны юферсы къ стѣнѣ-вантамъ слѣдуетъ оковывать на подобіе деревянныхъ, смотря потому, какъ вооружается корабль: со сломомъ ли, или безъ слома; въ нихъ находится по 4 кина и они въ діаметрѣ всего $7\frac{5}{8}$ д. Изъ этого видно, что основка талреповъ, вмѣсто 6-ти лопарей, будетъ состоять изъ восьми, что весьма много должно послужить къ облегченію тяги стѣнѣ-вантъ—одной изъ самыхъ продолжительныхъ работъ на кораблѣ. Стѣнговые юферсы изображены на чертѣжѣ № III.

На одинъ юферсъ гротъ и форъ стѣнѣ-ванты 80 п. корабля, имѣющій діаметръ 11 д., потребно чисто обланеннаго дуба 1352 кубическ. дюйма и, такъ-какъ кусокъ долженъ имѣть въ длину и ширину по 13 д., а въ толщину 8 д., то по этому требуется кряжъ въ діаметрѣ около $15\frac{1}{2}$ д., и на каждый юферсъ слѣдуетъ употребить $1\frac{1}{2}$ кубич. фута, или на всѣ 72 кубич. фута, стоящіе 144 рубля серебромъ.

На чертѣжѣ № V изображенъ чугунный юферсъ для краговъ къ ватеръ-штагамъ 80 пуш. корабля. Юферсъ этотъ слѣзанъ съ четырьмя кинами, а для штаговъ, предполагаю съ 3-мя. Изъ этого устройства ясно видно, что гораздо удобнѣе и сильнѣе можно тянуть и уравнивать между собою ватеръ-штаги, нежели при употребленіи желѣзныхъ коушей, причемъ, продѣвши талрепъ въ шесть разъ, можно тянуть сверхъ этого числа, еще и ходовые концы съ обѣихъ сторонъ, безъ всякаго взаимнаго тренія шлаговъ отъ талрепа, что, при употребленіи коушей, неизбѣжно. Также, при самой тягѣ, избѣгается остановка, именно потому, что, застопоривъ ватеръ-штагъ, пришедшій въ надлежащую тугость, понадобится ходовые концы только застопорить по одиначкѣ, или даже вмѣстѣ, и тогда получится восемь шлаговъ $4\frac{1}{2}$ д. талрепа; эта сила достаточна для самого большаго напряженія на ватеръ-штаги. При коушахъ же извѣстно что, застопоривъ въ первый разъ тагу, надлежитъ

прибавить шлаговъ отъ талрепа и потомъ уже, заложивъ снова тали, опять тянуть. Въ коушахъ заключается еще и то неудобство, что шлагн талреповъ, неминуемо должны тереться между собою при сильной качкѣ, и о состояніи ихъ весьма трудно удостовѣриться.

Дабы судить еще объ одномъ изъ преимуществъ чугуныхъ юферсовъ передъ деревянными, наприимѣръ, при самой тягѣ такелажа, привожу слѣдующій опытъ:

Первые два чугунные юферса, сдѣланные для 100 п. корабля *Россія*, взяты были въ такелажную и посредствомъ ихъ растянуть, взятый вдвое, ватеръ-штагъ для корабля *Полтава*, основавъ для сего настоящій новый талрепъ, въ $4\frac{1}{2}$ д., такимъ образомъ, что тяга производилась въ одно время обонми его концами.

Ватеръ-штагъ этотъ, за 14 сутокъ передъ тѣмъ, растягивался обыкновеннымъ способомъ, во всю свою длину около 11-ти саж., то есть, помощію около 150-ти пудовъ баласта; въ продолженіе этого времени, онъ вытянулся не болѣе 4 футъ. Когда же онъ взятъ былъ вдвое, съ заложенными къ обонмъ концамъ талрепа (продѣтаго, какъ сказано,) талими двухъ-шхивныхъ блоковъ, 12 и 10 дюймовыхъ, и выдраенъ сначала совершенно въ тугую, то въ теченіе 4-хъ минутъ, 40 человѣками, при самомъ ровномъ и вовсе не усиленномъ налеганіи, вытянулся еще на 2 фута. Спустя послѣ этого 24 часа, выдраивъ его опять въ тугую, онъ еще подался на 1 футъ 3 дюйма, упомянутыми же средствами: и это менѣе, чѣмъ въ 5 минутъ времени, что только можно приписать отсутствію тренія, или, другими словами, чрезвычайно легкому, плавному и свободному переходу талрепа въ гладкихъ, подобно стеклу, кшахъ, въ сравненіи съ деревянными.

Сравнивъ теперь этотъ способъ для вытягиванія, зимю, новаго такелажа, при обдѣлкѣ его, обыкновенно нынѣ употребляе-

мымъ средствомъ, помощію баласта. Сколько теряется времени, чтобы переводить такелажъ, снимать и навѣшивать баластъ; сколько страдаетъ сухой такелажъ отъ сухихъ же прядей, взятыхъ для сего вокругъ него, и сколько, наконецъ, времени понадобится для самой, можно сказать, не удовлетворительной вытяжки такелажа, мѣшая притомъ, во все это время, другой работѣ въ такелажной, по причинѣ тѣсноты. Что такелажъ весьма мало вытягивается этимъ способомъ, доказывается различными, замысловатыми, но не всегда удачными способами, употребляемыми для тяги такелажа при вооруженіи на новомъ кораблѣ, какъ напримѣръ, продѣтыми поперекъ корабля шкерт-тросами, съ навѣшенными подъ ними досками съ баластомъ, и проч., висящими по нѣскольку дней.

По проэктированному же способу, оковавъ, передъ начатиемъ обдѣлки такелажа, только 8 юферсовъ, для нижнихъ вантъ, получимъ возможность прилично вытянуть, въ три дня, не только четыре ватеръ-штага, но и краги ихъ, и талрепа; если же заранѣе изготовить юферсы по ихъ назначенію, то работа для предварительнаго вытягиванія этихъ ватеръ-штаговъ, становится еще проще, и клетень, положенный въ первый годъ при обдѣлкѣ новаго такелажа, не понадобится перекладывать даже въ слѣдующій годъ, снимая для сего ванты. Желая же вытянуть въ три сутки какую нибудь изъ толстыхъ веревокъ, стѣить, передъ начатиемъ работы, утромъ, поставить на лопаря людей и тоже самое повторить передъ окончаніемъ работы того дня, употребляя, для регулярной и равномѣрной вытяжки новаго такелажа, ежедневно около 20 минутъ.

Сравнивая между собою эти два способа, нельзя не присовокупить и слѣдующій вопросъ:

Когда нѣтъ возможности, посредствомъ навѣшиванія баласта, вытягивать, въ такелажной, вдругъ цѣлый тросъ, потребный на нижнія ванты—напримѣръ, для одной мачты (что считаю

совершенно напрасною работою, по чрезвычайному количеству балласта для сего необходимаго), то какимъ образомъ узнать до какой степени вытянулись ванты? На это можно отвѣчать, что снявъ ихъ, надобно растянуть на полу и сравнить между собою. Но это была бы работа весьма продолжительная и безъ вѣрнаго результата, сопряженная притомъ съ большими трудами въ такомъ тѣсномъ мѣстѣ, какъ такелажная. По моему же способу, разбивъ на полу масштабъ, можно два раза въ день растягивать всѣ веревки одной длины, двойные съ двойными и ординарные съ ординарными, на равное количество дюймовъ, нѣтъ поэтому, напримѣръ при вооруженіи, всѣ 4 ватеръ-штага съ ихъ крагами, бензелями, найтовами, клетнемъ и талрепами, въ совершенно-равно вытянутомъ состояніи, которые, при вооруженіи, достаточно вытянуть, уже на ихъ мѣстахъ, еще одинъ разъ, дабыгодились для моря; полагаю, что даже самые закоренѣлые предубѣжденія ко всѣмъ нововведеніямъ, не въ состояніи будутъ прискаты въ этомъ способѣ чего нибудь очевидно-дурнаго—по крайней мѣрѣ, въ сравненіи съ обыкновенными нынѣ способами для вытягиванія новаго корабельнаго такелажа. Излишнимъ считаю упоминать о результатѣ, получаемомъ, такимъ же образомъ, при тягѣ вантъ и штаговъ.

Нѣкоторые утверждаютъ, что чугунный юферсъ труднѣе оковать, чѣмъ деревянный; по моему же мнѣнію, это совершенно на оборотъ, съ тою еще важною разницею, что къ оковкѣ перваго можно имѣть болѣе довѣренности, нежели къ оковкѣ втораго, что очевидно, если только вспомнимъ, что при окованіи деревяннаго юферса, дабы его не попортить каленымъ желѣзомъ, необходимо обливать это послѣднее холодною водою, что для крѣпости желѣза весьма вредно. Чтобы пригнать оковку къ чугунному юферсу, желѣзо никогда не должно быть излишне накалившимся. Если же предположеніе это неосновательно, то почему же оковка около юферсовъ, въ русленяхъ, не рѣдко ло-

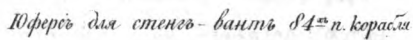
мается? кажется, не отъ малой толщины? ибо оковка эта на 80-п. корабль, имѣть $2\frac{1}{4}$ д. въ діаметръ; а желѣзное звѣно, въ $1\frac{5}{8}$ д. въ діаметръ, соотвѣтствуетъ, по англійскимъ таблицамъ, пеньковой веревкѣ въ 19 дюймовъ.

Еще утверждаютъ, что вся система чугунныхъ юферсовъ требуетъ для оковки болѣе желѣза, чѣмъ для оковки деревянныхъ; противное этому, можно легко доказать, говоря объ оковкѣ полного комплекта корабельныхъ юферсовъ.

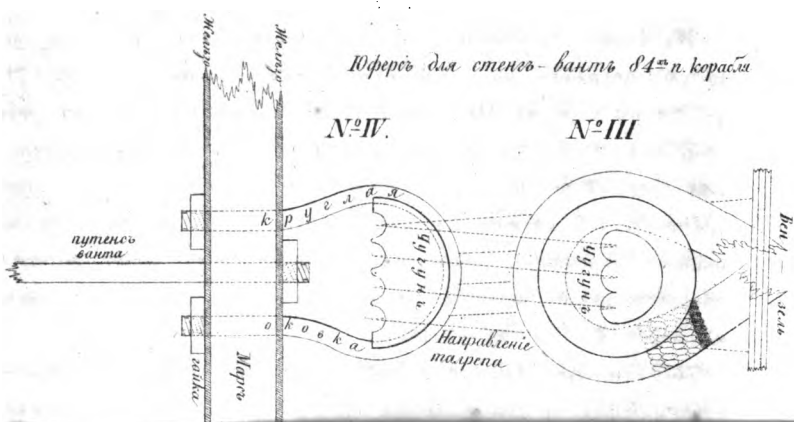
На оковку деревяннаго юферса, въ руслѣ, 18 д. въ діаметръ, потребно, по малой мѣрѣ, прутаго желѣза 5 ф. $7\frac{1}{2}$ д., кромѣ ушковъ. На оковку же чугуннаго юферса, для вантъ — 3 фут. 2 д., а для руслена 3 ф. $2\frac{1}{2}$ д., безъ ушковъ, или всего 9 д. болѣе, нежели для деревяннаго ординарнаго. Количество это вознаграждается однако съ избыткомъ, вѣсомъ оковокъ марсовыхъ деревянныхъ юферсовъ 11-д. въ діаметръ, сравнительно съ оковками чугунными, имѣющими на марсовыхъ юферсахъ $6\frac{1}{2}$ д. въ діаметръ.

Заключение. Объ удобствѣ вытянуть, въ короткое время, стеньг-ванты и ватеръ-штаги, имѣя для сего въ однихъ юферсахъ по четыре, а въ другихъ по три кина, уже говорено. Если же въ юферсахъ, на русленяхъ, имѣть также по четыре, отчего они получили бы въ ширину, вмѣсто $9\frac{1}{4}$ д., около $14\frac{1}{4}$, то въ такомъ случаѣ, при тягѣ вантъ, можно обойтись и безъ мантия, употребляя для сего съ каждой стороны по парѣ сей-талей. Употребленіе же мантия, какъ извѣстно, требуетъ много времени, и ванта, послѣ отдачи его, значительно ослабѣваетъ отъ одного выпрямленія (хотя не большаго) перелома, находящагося около того мѣста, въ которомъ заложенъ былъ мантиль.

При вышеупомянутомъ расположеніи кировъ въ юферсахъ, полагаю возможнымъ вытянуть, въ теченіе 4 часовъ, въ надлежащую тугость—весь стоячій такелажъ линейнаго корабля,

N^2I 

N^o III



вооруженнаго безъ слововъ, и производить тягу на марсахъ около стеньгъ-вантъ и въ низу около нижнихъ вантъ, въ одно и тоже время; это также не бесполезно, въ особенности во время вооруженія новаго корабля весною, въ нашемъ климатѣ.

Мнѣніе капитана 1-го ранга Князева (1849 года.)

Что касается до чугунныхъ юферсовъ, изобрѣтенныхъ г. контръ-адмираломъ Фонъ Шанцомъ, то крѣпость ихъ, при хорошей оковкѣ, не подлежитъ ни какому сомнѣнію, ибо, во время качки и крена корабля, при бывшихъ свѣжихъ вѣтрахъ, не оказалось въ нихъ ни малѣйшаго признака непрочности; а удобство ихъ, кромѣ дешевизны противъ деревянныхъ (дубовыхъ) состоитъ въ томъ, что посредствомъ ихъ можно весьма скоро и легко тянуть ванты, ибо упомянутые юферсы, какъ на русленяхъ, такъ и на марсахъ, имѣютъ по 4 кина и талрепъ, который, будучи основанъ обоими концами къ верьху, тянется хорошо у нижнихъ вантъ безъ мантыля, двумя сей-талами, изъ коихъ одни снаружи вантъ, а другіе внутри; опытъ показалъ, что посредствомъ этой тяги, ванты можно вытянуть точно такъ же туго, какъ и съ мантылемъ, при деревянныхъ юферсахъ, и съ тою еще выгодною, что при этомъ значительно выигрывается время въ работѣ. Слѣдовательно чугунные юферсы, по удобству, прочности и дешевизнѣ ихъ, имѣютъ преимущество предъ деревянными.

Мнѣніе капитана 2-го ранга Опочинина (1850 года.)

Во время вооруженія корабля, при частой тягѣ нижнихъ вантъ, и въ продолженіе всей кампаніи — очень впрочемъ кратковременной для испытанія такихъ частей вооруженія, какъ юферсы нижнихъ вантъ — я убѣдился, что эти юферсы и юферсы стеньгъ-вантъ, не оказали ни малѣйшаго поврежденія. Тянуть ихъ подъ парусами, въ свѣжій вѣтеръ или зыбь, я не могъ, потому что партнерсы мачтъ очень тѣсны и такъ поданы впе-

редъ, что мачты постоянно находились на задней кромкѣ. Испытать это я считаю необходимымъ, что-бы удостовѣриться не будетъ ли эта работа затруднительна отъ того, что основа талреповъ у нижнихъ вантъ требуетъ двухъ сей-талей для тяги каждой ванты, а при волненіи или зыби необходимо будетъ тянуть три и даже четыре ванты вдругъ.

Мнѣніе капитана 2-го ранга Кузнецова, командира 74 пуш. корабля Сисой Великій.

На корабль *Сисой Великій* даны были, для испытанія, сдѣланные по прозкту контръ адмирала Фонъ Шанца, литые чугунные юферсы для ватеръ-штаговъ и бакштаговъ, и такіе же полу-юферсы, съ желѣзною оковкою, для переднихъ гротовыхъ и фоковыхъ вантъ. Первые оказались, во всѣхъ отношеніяхъ, гораздо удобнѣе обыкновенно-употребляемыхъ желѣзныхъ коушей, обитыхъ кожею; о вторыхъ же, т. е. юферсахъ для вантъ, не могу высказать рѣшительнаго мнѣнія, за недостаткомъ опытовъ; напримѣръ, выдержать ли оковка и самый полу-юферсъ на сильной боковой качкѣ, и не лопнетъ ли талрепъ на жесткомъ чугунномъ кипѣ, при довольно-крутой огибѣ? При тягѣ вантъ, во время вооруженія въ прошломъ году, лопнуло два талрепа, а въ нынѣшнемъ (1850) году, въ началѣ апрѣля, три талрепа; у вантъ же, съ обыкновенными дубовыми юферсами, не лопнуло ни одного.

Болѣе этого, за недостаткомъ опытовъ, сказать я ничего не могу. Я шелъ изъ Архангельска и корабль не качнуло; вся нынѣшняя пяти-мѣсячная кампанія совершена была въ Бельтахъ и, большею частію, на якорѣ. Полагаю, что чугунные юферсы надобно испытать на сильной качкѣ—не въ Балтикѣ, гдѣ волненіе вообще не велико, и вѣтръ никогда лѣтомъ не дуетъ выше 4-хъ рифовъ; и тогда можно будетъ сказать о нихъ что нибудь опредѣлительнѣе.

Но вотъ обстоятельство не въ пользу этихъ юферсовъ. Въ апрѣлѣ текущаго (1850) года, при тягѣ вантъ въ холодное время, талрепъ не ползъ на чугунныхъ кипахъ, какъ на деревянныхъ, а дѣлалъ прыжки; и вотъ еще другое, противорѣчащее главному мнѣнію контръ-адмирала Фонъ Шанца, что будто на 100-пуш. корабль можно отлить ихъ въ одинъ сутки, а деревянные требуютъ для своей выдѣлки продолжительнаго времени. Это такъ; но такъ ли легко оковать чугунные юферсы, какъ деревянные? Приготовленіе чугунныхъ юферсовъ для кор. *Полтава* поставило, на первый разъ, въ затрудненіе кронштадтское адмиралтейство; да и на ширшемскомъ заводѣ, для кор. *Сисой Великій* едва успѣли кончить ихъ 4 пары, съ марта мѣсяца ко дню отправленія, 3 іюля, встрѣтивъ тѣ же затрудненія; для работъ должно было употребить однихъ лучшихъ кузнецовъ, чтобы сдѣлать оковки вокругъ полу-юферса, причежь требовалось особой снаровки, чтобы не расколотъ или не разбить его. А потому приготовленіе чугунныхъ юферсовъ не будетъ ли еще продолжительнѣе деревянныхъ?

ПРИБАВЛЕНИЕ.

Какъ доказательство преимущества, во всѣхъ отношеніяхъ, чугунныхъ юферсовъ предъ деревянными, считаю нужнымъ прибавить: что купеческое судно, въ 500 тоновъ, *Suomi*, построенное въ городѣ Або, было вооружено весною 1849 г., исключительно съ чугунными юферсами, и хотя отправлялось въ дальнее плаваніе, но не могло получить въ запасъ болѣе шести разныхъ юферсовъ. *Suomi* оставило Або въ маѣ 1849 г., и Лондонъ въ декабрѣ того же года, взявъ оттуда грузъ угля въ Мадрасъ. Изъ Мадраса оно отправилось въ Акуабъ (въ Араканской области, въ Бенгальскомъ заливѣ), и пришло.

изъ этого порта въ Роттердамъ, въ декабрь 1850. Отсюда отправилось въ январѣ, въ Сундерландъ, а оттуда, съ углемъ, въ Лисабонъ, въ февралѣ мѣсяцѣ; изъ Лисабона возвратится въ настоящее лѣто, въ Або, для отправленія на китобойный промыселъ въ Тихомъ океанѣ. Командиръ этого судна пишетъ между прочимъ объ удобствахъ юферсовъ, испытанныхъ при различныхъ случаяхъ въ жаркомъ климатѣ, слѣдующее: во время поврежденія, полученнаго въ Сундерландѣ, въ правомъ боку судна, отъ навалившихся на него, при сильной погодѣ, трехъ судовъ, которыя обломали форъ и гротъ-руслени съ планширемъ, оказалось, что ни одинъ изъ чугунныхъ юферсовъ не получилъ при этомъ никакого поврежденія. Отъ выхода изъ Або и до сего случая, талрепа оставались тѣ же, и командиръ *Suomi* надѣется, что талрепа на неповрежденной лѣвой сторонѣ выдержать до возвращенія въ Або.

Изъ этого можно, кажется, заключить, что сомнѣнiе капитана Кузнецова уничтожается. Что же касается до оковки, то это подробно объяснено въ моей запискѣ; легкость работы чугунныхъ юферсовъ и прочность самой оковки, въ сравненiи съ деревянными, подтверждаются вполне на Абоской верфи, гдѣ при мнѣ оковывались такіа юферсы, не только для двухъ мелкихъ судовъ, но и для многихъ большихъ, по заказу изъ другихъ городовъ. Словомъ, изъ Финляндіи вышло нынѣшнюю весною не менѣе десяти судовъ съ такими юферсами. Если бы вновь изобрѣтенная вещь не доставляла выгодъ въ экономическомъ и практическомъ отношеніяхъ, то можно бы быть совершенно увѣрену, что чугунные юферсы никогда не были бы приняты людьми, которыхъ цѣль состоитъ исключительно въ экономiи и приобрѣтенiи богатства во всѣхъ частяхъ свѣта.

Желая, чтобы морскіе офицеры на самомъ дѣлѣ убѣдились въ вышеизложенномъ, я имѣю намѣреніе въ теченіе лѣта представить въ морской ученый комитетъ съ судна *Suomi* одинъ

чугунный юферсъ съ цѣпнымъ талрепомъ, вставленный на мѣсто при вооруженіи весною 1849, и выдернутый весною 1850 года. Изъ состоянія ихъ легко придти къ заключенію о достоинствѣ юферса.

Нѣтъ вещи, которой нельзя было бы усовершенствовать; эту аксіому можно приложить и къ чугуннымъ юферсамъ. Одинъ взглядъ на чертежи ихъ, ясно доказываетъ огромное ихъ преимущество предъ деревянными, состоящее въ большемъ удобствѣ тяги, крѣпости и красотѣ. Юферсы эти отлиты въ Або, гдѣ и будутъ окованы; тогда я буду имѣть честь представить въ комитетъ вѣдомость, изъ которой видно будетъ время, необходимое для оковки, и цѣна ея; полагаю, что послѣ того можно будетъ заключить, что затрудненія, встрѣченныя въ Кронштатѣ при оковкѣ чугунныхъ юферсовъ для корабля *Полтава*, и хлопоты на ширшемскихъ заводахъ для оковки нѣсколькихъ юферсовъ для корабля *Сисой Великій*, о которыхъ капитанъ Кузнецовъ упоминаетъ въ своемъ мнѣніи, были только кажущіяся или временныя.

К. А. Фонъ-Шанцъ.

ВЗГЛЯДЪ НА ТОРГОВЛЮ НЕГРАМИ.*

Съ распространіемъ Христіанства, рабство и торговля невольниками мало по малу уничтожались въ новообращенныхъ странахъ; крестовые походы снова познакомили Европейцевъ съ ужасами, которые они начинали забывать. Сношенія съ мусульманами приучили рыцарей запада смотрѣть на рабовъ, какъ на необходимость, и защитники Христіанства, подражая послѣдователямъ корана, имѣли уже своихъ невольниковъ. Венеціане, не слишкомъ разборчивые въ средствахъ къ обогащенію, нашли новую отрасль торговли въ перевозкѣ невольниковъ изъ Туниса въ Азію, на тѣхъ же самыхъ судахъ, на которыхъ Христіане шли къ освобожденію гроба Господня. Въ усилія и угрозы Папъ, для отвращенія Венеціанъ отъ этой постыдной торговли, остались тщетными. Впрочемъ, Венеціанская республика вела эту торговлю не для Христіанъ, и невольники, даже на берегахъ Адріатики, показались бы существами несбыточными и невозможными. Совсѣмъ не то было въ Испаніи и Португаліи. Когда предприимчивые мореплаватели начали блуждать около африканскихъ береговъ, одинъ изъ нихъ, Нуньезъ Тристантъ, въ 1443 году, наскучивъ бесполезнымъ плаваніемъ у безплоднаго аргенскаго берега, захватилъ въ неволю негровъ, и продалъ ихъ на лисабонскомъ рынкѣ. Въ столицѣ Португаліи тотчасъ же составилось общество для торговли золотомъ и невольниками. Купцы превращались въ пиратовъ, раззоряли цѣ-

* Заимствовано изъ слѣдующихъ сочиненій: The slave trade and its remedy, by T. Buxton. Treaties on the Right of search, by I. Bandinel. De la suppression de la traite, par. A. de Clavigny.

лыя деревни и возвращались изъ своихъ кровавыхъ экспедицій съ плѣнными невольниками. Торговля эта осталась бы весьма ограниченою, если бы она распространялась на одну Европу: открытіе Америки дало ей новое, сильтѣйшее развитіе. Въ 1503 году нѣсколько африканскихъ невольниковъ были перевезены изъ Португаліи въ Испаньолу—для работъ въ рудникахъ, а въ 1517 году Карлъ Пятый далъ одному фламандскому дворянину привиллегію на ежегодный перевозъ 4000 Африканцевъ на острова Испаньолу, Порторико, Кубу и Ямайку. Эта привиллегія была продана сначала генуэзскимъ, а потомъ португальскимъ купцамъ. Съ этого времени, ввозъ негровъ въ Америку сдѣлался правильною и признанною торговлею, и даже причиною войны между Европейцами.

Мы не намѣрены писать исторію этой торговли; довольно сказать, что всѣ народы вели ее по мѣрѣ того, какъ они пріобрѣтали земли въ Америкѣ. Невольничество сдѣлалось основаніемъ колоніальной системы, и каждая нація была поставлена въ необходимость доставлять своимъ колоніямъ средства соперничать съ другими колоніями. Одна только Испанія, при упадкѣ своего флота, и по огромности своихъ владѣній въ Новомъ Свѣтѣ не могла доставлять необходимое число невольниковъ для своихъ колоній и принуждена была искать помощи у другихъ націй. Привиллегія на доставленіе невольниковъ въ испанскія колоніи, данная сначала Французамъ, перешла, во время войны за наследство испанскаго престола, въ руки Англичанъ. По контракту, заключенному на 30 лѣтъ съ Испанією, англійская компанія въ Гвинее обязалась ввезти 144,000 невольниковъ въ испанскія колоніи, по 4800 въ годъ. За привиллегію они платили 200,000 кронъ испанскому Королю, и по 33 кроны съ каждаго невольника; сверхъ того, Короли испанскій и англійскій пользовались четвертою долею барышей. Компанія имѣла право ввозить произвольное число невольниковъ и продавать ихъ

по какимъ угодно цѣнамъ. Это дало новый оборотъ торговлѣ, и въ продолженіе двадцати лѣтъ, Англичане ежегодно вывозили изъ Африки до 15,000 негровъ, изъ которыхъ отъ 6 до 8,000 отправлялись въ испанскія колоніи; въ слѣдующіе двадцать лѣтъ, ежегодный вывозъ увеличился до 20,000. При всемъ томъ, несмотря на развитіе торговли, гвинейская компанія не могла выплачивать всей суммы испанскому Королю и затрудненія, возникшія по этому случаю, были одною изъ причинъ войны, вспыхнувшей въ то время между Испанією и Англією.

Невозможно опредѣлить, даже приближенно, число негровъ, ежегодно вывозимыхъ изъ Африки въ продолженіе XVIII столѣтія. Торговля увеличивалась съ невѣроятною быстротою. Между всѣми европейскими державами, Англія отличалась выборомъ мѣновыхъ товаровъ: она отправляла въ Африку ружья, ножи и военные снаряды. Изъ трехъ милліоновъ фунтовъ пороху, ежегодно вывозимыхъ изъ ея портовъ, почти половина оставалась въ Африкѣ, и въ Бирмингемѣ нѣсколько тысячъ мастеровыхъ дѣлали ружья для мѣновой торговли. Отъ 150 до 200 судовъ подъ англійскимъ флагомъ, вывозили ежегодно изъ Африки до 60,000 негровъ. Война съ американскими колоніями остановила эту промышленность: она перешла въ руки Португальцевъ. Въ 1787 году вывозъ негровъ доходилъ до 100,000, и раздѣлялся между слѣдующими націями:

Англія.	38,000
Франція	31,000
Португалія.	25,000
Голландія.	4,000
Данія.	2,000

Негръ, въ Африкѣ, стоилъ отъ 20 до 80 р. сер., а въ Америкѣ отъ 80 до 250. Каждая нація имѣла въ то время на африканскомъ берегу нѣсколько укрѣпленій, подъ прикры-

тіемъ которыхъ производилась торговля: Англія 14, Голландія 15, Франція 3, Данія, 4, Португалія 4.

Французская революція остановила на нѣсколько времени торговлю неграми; флоты Англіи, Франціи и Голландіи съ ожесточеніемъ преслѣдовали другъ друга. Въ послѣдствіи Франція и Голландія оставили эту торговлю и Король датскій также запретилъ ее своимъ подданнымъ. Англичане вездѣ заступили мѣста этихъ трехъ націй, и изъ донесенія, представленнаго парламенту въ 1798 году видно, что Англія вывезла 55.000, Португалія 25.000, Соединенные штаты 15.000 негровъ, всего 95.000 невольниковъ.

Мы сказали уже, что торгъ производился въ Африкѣ, подъ прикрытіемъ небольшихъ укрѣпленій. Негры рѣдко покупались на деньги, но обыкновенно вымѣнивались на товары. Впрочемъ, негропромышленники, большею частью набранные изъ загрубѣлыхъ и отчаянныхъ матросовъ, не только безчувственныхъ, но даже безчеловѣчныхъ, часто добывали себѣ грузъ, зажигая цѣлыя деревни. Они часто заковывали тѣхъ самыхъ людей, съ которыми вели торгъ, когда довѣрчивые негры входили на ихъ суда. Въ 1791 году шесть англійскихъ и одинъ французскій негреръ (негропромышленныя суда) явились передъ городомъ Калабаромъ, гдѣ торговля велась въ наибольшемъ размѣрѣ. Между жителями и негропромышленниками завязался споръ; послѣдніе находили цѣны невольниковъ слишкомъ высокими, и, не видя пониженія цѣны, бомбардировали и разрушили городъ. Жестокость негропромышленниковъ вошла въ пословицу, и шкиперъ англійскаго судна *Zong*, недовольный результатами своей экспедиціи, хладнокровно выбросилъ за бортъ сто тридцать невольниковъ.

Число невольниковъ, погружаемыхъ на суда, зависѣло отъ ихъ вѣстительности. По англійскимъ законамъ, всякое судно менѣе 150 тоннъ, не могло брать болѣе 5 негровъ на 3

тона, а выше этого числа, не болѣе 3 на 2 тона; высота палубы полагалась не менѣе 5 футовъ. Впрочемъ, этотъ законъ рѣдко соблюдался въ строгости. Невольники сковывались попарно за руку и за ногу и, кромѣ того, приковывались къ палубѣ, такъ-что имъ невозможно было встать на ноги. Сверхъ того между палубою и трюмомъ дѣлались перегородки, шириною въ восемь или девять футовъ, параллельно палубѣ, и на нихъ укладывали другой рядъ невольниковъ. До окончанія погрузки и снятія съ якоря, то есть, часто въ продолженіе шести недѣль, негры должны были оставаться въ одномъ положеніи.

Въ морѣ они оставались внизу, покрайней мѣрѣ пятнадцать часовъ, изъ двадцати четырехъ; но въ дурную погоду они иногда два или три дня не выходили на свѣжій воздухъ, и тогда страданія ихъ дѣлались невыносимыми. Многіе задыхались; дурной запахъ и нечистота развивали между ними заразительныя болѣзни, которыхъ дѣйствіе было такъ же сильно, какъ и быстро, и часто поутру негропромышленники находили уже сгнившій трупъ, прикованный еще къ живому человѣку.

Неграмъ давали ѣсть два раза въ день. Ихъ кормили бобами и кореньями, и давали каждому полъ-пинты воды. Въ хорошую погоду они обѣдали на верху. Кто отказывался отъ пищи, того принуждали, поднося къ губамъ горячія уголья. Потомъ ихъ принуждали плясать съ цѣпиями, чтобы возвратить гибкость ихъ онемѣвшимъ членамъ, и какъ эти движенія необходимы были для ихъ здоровья, то били безъ пощады тѣхъ, которые не хотѣли плясать.

Посмотримъ сколько негровъ погибало во время перехода. Въ 1788 году, четыре негрера вмѣстѣ ушли съ гвинейскаго берега, не взявъ полнаго груза; первый потерялъ 155 изъ 602, второй 200 изъ 450, третій 73 изъ 466, четвертый 188 изъ 556, всего 600 негровъ изъ 2000 и сверхъ того 220 умерли въ первые три дня погрузки. Легко понять, въ какомъ жал-

комъ состояніи привозятся негры въ Вестъ-Индію. Здѣсь, приготовляя ихъ къ продажѣ, старались усиленными лекарствами остановить ихъ болѣзни и залечить раны. На многихъ островахъ, и въ особенности на Ямайкѣ, спекуляторы екупали за безцѣнокъ не проданныхъ невольниковъ, уводили ихъ во внутренность страны, и тамъ продавали порознь. Случалось, что за долларъ уступали негра, уже томившагося въ предсмертныхъ мукахъ; нѣкоторые умирали во время самой переторжки. Макферсонъ полагаетъ отъ 20 и 30 на 100 потерю каждаго негрера; Диксонъ и Вильберфорсъ нашли, что четверть груза погибаетъ во время перехода, сверхъ того, въ продолженіе двѣнадцати или пятнадцати дней, проходившихъ отъ прибытія въ Вестъ-Индію до окончанія продажи, умирало не менѣе, какъ по 4 на 100. Это еще не все; страданія, болѣзни и перемѣна климата истребляли большую часть невольниковъ. Въ Ямайкѣ, плантаторъ считалъ себя счастливымъ, если чрезъ три года, у него оставалось 15 негровъ изъ 20. Всѣ эти потери показываютъ, что изъ 100 негровъ, взятыхъ на судно, половина умираетъ въ первые три года. И, несмотря на это, торговля неграми была законною торговлею, не только признанною, но даже управляемою законами; ничто не стѣсняло негропромышленниковъ, и собственная выгода заставляла ихъ заботиться о своемъ грузѣ. Можно себѣ представить, каковы должны быть страданія негровъ въ настоящее время, когда негропромышленники болѣе всего дорожатъ собственною безопасностью.

Въ XVIII вѣкѣ, Монтескье и Вольтеръ первые подали голосъ противъ этой постыдной торговли. Въ 1776 году, Гартлей, въ нижней палатѣ, въ Англіи, объявилъ торговлю неграми противною законамъ Божіимъ и правамъ человѣка. Данія первая приняла противъ нея мѣры; королевскимъ декретомъ 16 марта 1792 года она была строжайше запрещена. Черезъ два года, Соединенные-Штаты сдѣлали тоже самое. Въ Англіи за-

щитники и противники торговли неграми каждый годъ поднимали жаркіе споры въ парламентѣ; торговля эта была чрезвычайно выгодна для главныхъ приморскихъ городовъ — Лондона, Бристоля и Ливерпуля, и фабриканты, которыхъ издѣлія сбывались негрерами, поддерживали приморскіе города. По этому торговлю подчинили сначала извѣстнымъ правиламъ, потомъ дозволили ее только для англійскихъ колоній, и только въ 1807 году запретили совершенно.*

Казалось, что это должно было нанести смертельный ударъ торговлѣ неграми; ничего не бывало. Она производилась подъ чужимъ флагомъ; съ 1807 по 1810 годъ подъ португальскимъ или американскимъ; съ 1810 по 1815 годъ подъ испанскимъ и португальскимъ. Колоніи этихъ двухъ государствъ наиболѣе нуждались въ неграхъ; Португалія вывозила ихъ до 30.000 въ Бразилію, Испанія такое же число — въ свои колоніи, и Англичане до 20,000 на свои Антильскіе острова, несмотря на запрещеніе своего правительства.

* Одинъ изъ ревностѣйшихъ противниковъ торговли неграми въ Англіи, былъ Вильберфорсъ, произнесшій въ первый разъ сильную рѣчь объ этомъ предметѣ въ 1790 году, и, при содѣйствіи Питта, Фокса, Роскоя и др., былъ изданъ, наконецъ, въ 1807 году, былъ объ уничтоженіи невольничества (abolition act of slavery). По ходатайству и настоянію Вильберфорса, Англія заплатила, какъ полагаютъ, 20 милл. ф. ст. наличными деньгами за выкупленныхъ негровъ. Признательныя друзья человѣчества воздвигли Вильберфорсу въ 1834 году, въ Гулѣ, близъ доковъ, памятникъ, съ надписью:

Wilberforce
Negro slavery abolished
1 Aug 1834.

Памятникъ этотъ представляетъ колонну, съ колоссальною статуею Вильберфорса на вершинѣ.

Ред.

Другія націи также не оставляли торговли неграми. Съ 1812 года ихъ было ежегодно вывозимо изъ Африки отъ 70 до 80.000; это число еще болѣе увеличилось, когда Французы послѣдовали примѣру своихъ сосѣдей. По донесенію англійскаго офицера, въ сентябрѣ 1830 года, въ рѣкѣ Бонни, стояли пять французскихъ негреровъ, съ 1622 невольниками, а въ 1831 году, у Калабара ихъ было десять, и каждый могъ вмѣстить до 4.000 негровъ. Законъ, изданный во Франціи 4 марта 1831 года, остановилъ дальнѣйшее распространеніе торговли.

Испанцы, видя что ихъ колоніи нуждаются въ рабочихъ, по окончаніи войны дѣятельно занялись торговлею неграми; трактатъ, заключенный съ Англіею ничего не могъ сдѣлать противъ необходимости. Приказанія, отданныя въ столицѣ, не исполнялись въ колоніяхъ, и точными фактами доказано, что съ 1823 по 1832 годъ, 325 негреровъ отправились изъ Гаванны къ берегамъ Африки; 236 возвратились съ 100.000 невольниковъ 89 погибли или были взяты. Португалія болѣе всего поддерживала эту торговлю; по трактату 1814 года, она обязалась не вести ее къ сѣверу отъ экватора, и только въ весьма недавнемъ времени отказалась отъ нея совершенно. Въ Бразиліи, торговля неграми подвергается одному наказанію съ морскимъ разбоемъ, но правительство тайно поддерживаетъ ее, и всѣ старанія Англичанъ дѣлаютъ ее только болѣе выгодною для торговцевъ и болѣе губительною для негровъ.

Въ прошедшемъ столѣтіи, европейскія націи какъ будто раздѣляли между собою африканскій берегъ для торговли неграми. Французы вели его между Сенегаломъ и Гамбіею; Голландцы около Гамбіи; Англичане — на берегахъ сѣверной Гвинеи и на Золотомъ Берегу. Португальцы занимались этою промышленностью въ Южной Гвинее, въ Анголѣ и Бенгвелѣ. По мѣрѣ того, какъ Европейцы прекращали торговлю, прежніе рынки постепенно уничтожались. По трактату, заключенному съ Англіею,

Португалія обязалась не вести торгоу неграми къ сѣверу отъ экватора; чрезъ это цѣны невольниковъ значительно упали въ Гвиней, и португальскія суда снова бросились туда подъ испанскимъ флагомъ, но соперничество съ негрерами съ острова Кубы остановило ихъ успѣхи.

Между Сенегаломъ и Гамбією торгъ неграми совершенно уничтожился съ тѣхъ поръ, какъ Франція отъ него отказалась. Португальскіе негреры съ острововъ Зеленаго Мыса появляются иногда около берега между Гамбією и Сьерра-Леоне. Они ведутъ тортовлю у острова Биссао, въ устьѣ Ріо-Нуньеза, Ріо-Понно и Галлинаса. Размноживъ свои поселенія на Золотомъ Берегу, Англичане нѣсколько остановили успѣхи негреровъ, и испанскіе торговцы стали посѣщать заливъ Бененскій, по берегамъ котораго простираются владѣнія короля Дагомеи. Мѣста болѣе всего посѣщаемыя негрерами находятся въ различныхъ устьяхъ Нигера и у рѣкъ Бонни, Калабара и Камеронса.

Впрочемъ, мѣста, избираемыя негрерами для торговли, много зависятъ отъ большей или меньшей бдительности англійскихъ крейсеровъ. Долгое время они почти постоянно держались у береговъ Гвиней, и только изрѣдка показывались у Анголы и Бенгвелы, однако, въ послѣднее время ихъ крейсерства простирались уже по всему берегу, и надзоръ сдѣлался строже, такъ что многіе негреры обратились къ португальскимъ поселеніямъ на восточномъ берегу Африки, и торговля вдругъ дѣлательно началась въ Мозамбикѣ. Негреры нашли здѣсь и безопасность и дешевизну. Торгъ производится въ трехъ портахъ: въ Мозамбикѣ, Квиллиманѣ и Иньямбанѣ. На первые два рынка имаѣ Маскатскій постоянно доставляетъ множество невольниковъ; третій поддерживается постоянными войнами сосѣднихъ народовъ. Въ послѣднее время, Англія принуждена была отправить крейсеровъ къ мозамбикскому берегу, чтобы остановить быстрые успѣха торговли.

Негры, продаваемые на суда, большею частію взяты въ плѣнъ на войнѣ; но когда война не поддерживается торговлѣю, торговля съ своей стороны старается поддерживать войны. Въ самомъ дѣлѣ когда у вождя дикихъ не остается болѣе невольниковъ для продажи, онъ тотчасъ объявляетъ войну своимъ соседямъ. Одинъ изъ владѣтелей, управлявшій какимъ то племенемъ, невдалекѣ отъ Либеріи, заранѣе продалъ извѣстное число дѣтей негропромышленнику; не получивъ ихъ къ его возвращенію, онъ напалъ ночью на одно изъ селеній, перерѣзалъ почти всѣхъ жителей, и увелъ необходимое для него число невольниковъ. Впрочемъ, изъ показаній освобожденныхъ негровъ видно, что часто мужья продаютъ своихъ женъ, а отцы промѣниваютъ дѣтей на ружье и порохъ.

Часто негры приводятся издалека на рынки, и страданія, которыя они терпятъ во время перехода, почти равняются тѣмъ, которыя ихъ еще ожидаютъ. Караванъ, вышедшій изъ Нигріціи, съ 2000 человекъ и 1800 верблюдовъ, не найдя воды на ожидаемомъ мѣстѣ, весь погибъ въ пустынѣ. Въ другомъ, состоявшемъ изъ 1000 человекъ и 4000 верблюдовъ, только 20 человекъ и 12 верблюдовъ дошли до мѣста. Невольники сковываются по-четверо: толстые ремни стягиваютъ имъ шеи; правая нога одного прикована къ лѣвой ногѣ другаго, и сверхъ того на ночь имъ сковываютъ руки. Ведущіе ихъ люди бываютъ обыкновенно верхомъ; за ними идутъ негры, поддерживая цѣпи и съ трудомъ передвигая ноги. Проводники не скупаются на удары и часто заставляютъ ихъ идти съ утра до вечера безъ всякой пищи. Если одинъ изъ невольниковъ выбьется изъ силъ, три другіе, съ которыми онъ скованъ, должны тащить или нести его на себѣ, а часто случается, что они добиваютъ его, чтобы избавиться отъ излишней тяжести. Дѣти, лѣтъ пяти или шести, слѣдуютъ за караваномъ пѣшкомъ. Пища, которую даютъ несчастнымъ, едва достаточна для существованія. Подойдя

къ рѣкѣ, въ устьѣ которой стоить негрерь, ихъ кладутъ въ широкіе барки, почти всегда до половины наполненныя водою, и въ такомъ видѣ спускаютъ внизъ по рѣкѣ. Вычислено, что пять двѣнадцатыхъ погибаетъ до прибытія къ факторіямъ. Остающіеся въ живыхъ находятся въ ужасномъ состояніи; у многихъ цѣпи протираютъ кожу до костей, и эти раны, увеличивающіеся отъ жара и нечистоты, еще болѣе растрavляются наѣкомыми. Ничто не можетъ сравниться съ страданіями невольниковъ, отправляемыхъ ишамомъ Маскатскимъ въ Занзебаръ, и на португальскіе рынки въ Мозамбикъ. Ихъ перевозятъ на небольшихъ, широкихъ и безпалубныхъ лодкахъ и кладутъ на дно, головами однихъ къ ногамъ другихъ, въ самомъ тѣсномъ положеніи; надъ первымъ рядомъ въ восемнадцати дюймахъ отъ дна, кладется бамбуковая настилка, и на ней другой рядъ невольниковъ; надъ ними новая настилка, и такъ далѣе до верха лодки. Рассчитывая не болѣе какъ на суточный переѣздъ, воды и провизіи берутъ только для команды, и если вѣтеръ или буря замедлитъ плаваніе на нѣсколько лишнихъ часовъ, то многіе изъ несчастныхъ негровъ погибаютъ отъ спертaго воздуха, голода и жажды. Одно изъ такихъ судовъ достигло устья на десятый день, и изъ нѣсколькихъ сотенъ невольниковъ, осталось въ живыхъ только двое или трое.

При устьяхъ рѣкъ, посѣщаемыхъ негрерами, устроены факторіи, называемыя *барраконами* и принадлежащія мѣстнымъ начальникамъ дикихъ, или европейскимъ купцамъ, болѣею частію португальскимъ или испанскимъ. Отсюда негры передаются на суда. Съ тѣхъ поръ, какъ англійскіе крейсеры раззорили нѣсколько факторій, барраконы начали строить позади деревень и около лѣсовъ, въ которыхъ можно было прятать невольниковъ. Барраконъ есть обширное мѣсто, огороженное двойнымъ частоколомъ, внутри котораго построены бамбуковыя налашъ, служащій неграмъ спальнею. Ничто не прикрываетъ

ихъ ни отъ холода, ни отъ настькомыхъ. Другой палатъ, съ двухъ сторонъ открытый, дается имъ на время дня. Срубленные деревья замѣняютъ стулья. Невольники должны почти постоянно сидѣть, потому что они связаны по двое, за ноги и съ трудомъ могутъ двигаться. Женщины, дѣвушки и дѣти имѣютъ на шеѣ кольцо, въ которое проходитъ цѣпь и соединяетъ ихъ такимъ образомъ отъ 30 до 40. Только дѣти моложе десяти лѣтъ остаются на свободѣ. Впрочемъ, тутъ не бываетъ дѣтей моложе пяти лѣтъ, ни взрослыхъ старѣ сорока, потому что негропромышленники ихъ не покупаютъ. Когда въ барраконѣ родится ребенокъ, его безжалостно убиваютъ. При побѣгахъ, которые бывають довольно часты, зачинщиковъ привязываютъ къ столбу, пытають и разстрѣливаютъ при всѣхъ. Въ факторіяхъ, принадлежащихъ туземцамъ, имъ распушиваютъ голову между двумя досками. Невольниковъ по утру и вечеромъ заставляютъ прогуливаться съ цѣпами, для моціона. Такъ-какъ содержаніе ихъ стоить довольно дорого, то имъ даютъ самую грубую и недостаточную пищу. Если негреръ слишкомъ долго не является, то для сокращенія издержекъ, убиваютъ больныхъ и слабыхъ. Часто заразительныя болѣзни открываются въ барраконахъ и тысячами истребляютъ несчастныхъ. Когда негреры окончатъ свой выборъ, то всѣхъ невольниковъ, оказавшихся негодными для продажи, разстрѣливаютъ или топятъ. Владѣтель Лоанго, лѣтъ десять тому назадъ, признавался офицерамъ англійскаго крейсера, что незадолго до ихъ прихода, у него было множество невольниковъ, и что не видя возможности сбыть ихъ, онъ велѣлъ всѣхъ разстрѣлять.

Въ Гаваннѣ, торговля неграми ведется на счетъ плантаторовъ; въ Бразиліи ее поддерживаютъ многіе торговые дома, имѣющіе кредитъ въ Соединенныхъ Штатахъ и въ Англіи. Фабричныя издѣлія, предназначенныя для этой торговли, составляютъ важную отрасль промышленности Ливерпуля, Манчестера и Глазгоу.

Нѣкоторые негропромышленники находятся въ прямыхъ сношеніяхъ съ англійскими фабрикантами, но большая часть обращается къ кредитованнымъ торговымъ домамъ въ Ріо, и отъ нихъ получаетъ англійскіе товары.

Для торговли неграми существуютъ свои страховыя компаніи: на островѣ Кубѣ ихъ считается нѣсколько. Въ прежнее время съ страхуемаго судна брали по 11 процентовъ, но послѣ трактата 1835 года, паническій страхъ овладѣлъ компаніями, и ни одна изъ нихъ не брала менѣе 40%. Мало по малу возстановилась прежняя увѣренность, и страховые проценты упали до 20. Первая страховая компанія въ Ріо составила въ 1837 году изъ нѣсколькихъ капиталистовъ, и въ короткое время получила огромные проценты. Она страховала только противъ крейсеровъ, и не болѣе, какъ половину груза, и брала отъ 8 до 10 процентовъ. Въ первую же недѣлю три застрахованныя въ ней негрера вошли въ гавань и принесли ей 13000 мильрейсовъ (23000 рублей серебромъ) барыша, что считая по 10 процентовъ, составитъ полную цѣнность трехъ негреровъ—260,000 мильрейсовъ.

Въ настоящее время для торговли неграми употребляютъ суда, построенныя въ Соединенныхъ Штатахъ. Первые условныя качества этихъ судовъ—легкость и скорость, и для нихъ пожертвовано всеми другими. Сверхъ того, онѣ должны какъ можно менѣе сидѣть въ водѣ, чтобы далѣе подниматься по африканскимъ рѣкамъ и скрываться отъ крейсеровъ. Изъ этого слѣдуетъ, что суда эти обыкновенно бываютъ малы и въ особенности чрезвычайно узки, чѣмъ еще болѣе увеличиваются страданія несчастныхъ негровъ. Въ прежнее время негреръ, идя къ африканскому берегу, бралъ съ собою мѣновые товары, и шкиперъ самъ покупалъ негровъ на мѣстѣ; но такія экспедиціи оказались слишкомъ продолжительными и опасными. Чѣмъ долѣе негреръ остается у береговъ Африки, тѣмъ скорѣе онъ

рискуетъ встрѣтить крейсера. Это заставило торговцевъ придумать слѣдующее: судно, выстроенное въ Соединенныхъ Штатахъ снабжалось всѣми принадлежностями торга, и посылалось къ африканскимъ берегамъ: подъ американскимъ флагомъ; такимъ образомъ, оно свободно проходило мимо англійскихъ крейсеровъ. У острововъ Зеленаго Мыса или св. Омы совершалась мнимая перепродажа, и судно изъ американскаго дѣлалось португальскимъ. Мѣстное португальское начальство за весьма умеренную цѣну снабжало его всѣми нужными свидѣтельствами. Тогда оно отправлялось къ ближайшему берегу и брало свой грузъ. Съ нѣкотораго времени стали брать еще большія предосторожности: вновь выстроенное судно отправляется къ берегамъ Африки съ мѣновыми товарами, и скупаетъ негровъ; потомъ возвращается въ Гаванну или въ Рио и старается по дорогѣ зайти въ Монтевидео или на одинъ изъ Антильскихъ острововъ, чтобы запастись тамъ форменнымъ паспортомъ. Тогда, имѣя уже достаточно воды и провизіи, онъ идетъ съ однимъ баластомъ къ тому мѣсту, гдѣ его ожидаютъ купленные негры; большія лодки приготовлены заранѣе, въ два часа негры перевезены на судно, и негреръ въ тотъ же день отправляется въ Бразилію. Понятно, какъ эта быстрота дѣлаетъ присмотръ затруднительнымъ, и не удивительно, что изъ тридцати негреровъ, англійскимъ крейсерамъ едва удастся захватить одного.

Факторіи, какъ мы уже сказали, строятся около рѣкъ, по которымъ негреры поднимаются вверхъ какъ можно далѣе, избѣгая крейсеровъ, стерегущихъ устье. Военныя суда посылаютъ вооруженныя шлюпки, но въ сраженіи съ негреромъ, перевѣсъ не всегда остается на ихъ сторонѣ. Если негреру приходится плохо, онъ поднимается вверхъ по рѣкѣ, свозитъ на берегъ свой грузъ, прячетъ всѣ вещи, могущія возбудить подозрѣнія, и выходитъ въ море съ однимъ баластомъ, смѣло представляя крейсеру свои бумаги; иногда

случается, что владѣльцы факторій покупаютъ за безцѣнокъ одно или два старыя судна. Когда крейсеръ слишкомъ долго за-вируеть около рѣки, изъ которой долженъ выйти негреръ, они посылаютъ впередъ два купленные судна, которыя, по выходѣ изъ рѣки, расходятся въ противоположныя стороны, заманивая за собою крейсера и даютъ себя осматривать. Между тѣмъ какъ онъ теряетъ здѣсь время, негреръ выходитъ въ море, и тамъ, при своемъ превосходномъ ходѣ, не боится уже крейсеровъ. Сами Англичане отдають справедливость смѣлымъ эволюціямъ, отличному управленію и превосходству хода негреровъ.

Находясь въ необходимости брать столько предосторожностей для собственной безопасности, негреры не могутъ много заботиться о сохраненіи своего груза. Все, что было сказано о торгѣ неграми въ старину, всѣ страданія несчастныхъ отъ тѣсноты, не измѣнились и въ настоящее время. Теперь суда, предназначенныя для торговли неграми, строятся въ меньшемъ размѣрѣ и берутъ больше груза, чѣмъ прежде, съ тою цѣлью, чтобы выгоды одной удачной экспедиціи вознаградили за убытки многихъ. Случается, что судно въ 200 тоннъ беретъ отъ 8 до 900 негровъ, и средній грузъ никогда не бываетъ менѣе 450 человекъ. На испанской фелукѣ въ 71 тоннъ, было 360 негровъ, когда ее захватилъ крейсеръ. Натурально, что негры часто задыхаются. Негреръ *Louis*, стоя въ Калабарѣ, долженъ былъ на ночь закрыть люки, не имѣя еще полного груза, и на другой день пятьдесятъ труповъ найдено было въ палубѣ. Ихъ бросили въ море и замѣнили новыми жертвами. Крейсеръ, взявшій португальскій негреръ *San-Joaquim*, испуганный числомъ больныхъ негровъ, спросилъ у шкипера, сколько онъ рассчитывалъ потерять ихъ во время перехода.—« Не много болѣе половины, » былъ хладнокровный отвѣтъ. Тѣснота часто развиваетъ между неграми заразительную глазную бо-

лѣзъ. На шкунѣ *Rodeur* ослѣбли все негры, исключая двѣнадцати человѣкъ. Многіе невольники, при невыносимыхъ страданіяхъ, бросились бы въ море, еслибы ихъ не стерегли днемъ и ночью. Невозможность ставить по сторожу у каждого люка, или затворять ихъ наглухо, дала нѣкоторымъ негрерамъ мысль держать огромныхъ бульдоговъ, которые раздирали негра при первой его попыткѣ выйти на верхъ.

Можно представить тысячи страшныхъ картинъ, отъ которыхъ замираетъ сердце и холодъ пробѣгаетъ по жиламъ. Невероятная смертность губить несчастныхъ; оспа истребляетъ иногда цѣлые грузы, и при первыхъ признакахъ этой болѣзни негра тотчасъ бросаютъ въ море.

Жажда составляетъ новый источникъ страданій. Негры, въ душной, смрадной палубѣ—едва получаютъ нѣсколько капель воды. Одинъ негреръ вмѣсто баласту налилъ свои бочки соленою водою; прийдя къ африканскому берегу, онъ, въ торопяхъ, позабылъ переменить воду, и весь грузъ умеръ отъ жажды.

Нравы негреровъ не измѣнились, и многіе изъ нихъ и теперь совершенные пираты. Не такъ давно, шлюпки англійскаго крейсера видѣли въ рѣкѣ Бонни трехмачтовое бразильское или португальское судно, съ 14 пушками, и не рѣшились на него напасть; негреръ вышелъ въ море въ виду крейсера, не могшаго вступить въ неровный бой. Англійскій бригъ *Rapid* атаковалъ негрера у мозамбикскаго берега, и, послѣ упорнаго сраженія, долженъ былъ его оставить. Случается, что негреры нападаютъ другъ на друга. Большой гальотъ съ острова Кубы, опоздавъ на покупку негровъ къ гвинейскому берегу, силою отнялъ 980 невольниковъ у другихъ судовъ. Англійская шкуна съ острова Маврікія, встрѣтя португальское судно съ грузомъ невольниковъ и золотого песку, абординвала и взяла его. Экипажъ разстрѣляли, грузъ перевезли на шкуну, а судно пустили на дно.

Легко понять, могут ли подобные люди заботиться о состоянии несчастных негровъ. Испанскій бригъ *El Juan*, преслѣдуемый англійскимъ крейсеромъ, сильно кренился, форсирова парусами; испуганные негры бросились къ трапамъ; экипажъ, боясь возмущенія, заколотилъ люки, и началъ стрѣлять внизъ изъ ружей, пока все не утихло. Когда крейсеръ взялъ негрера и открылъ люки, страшное зрѣлище представилось Англичанамъ: трюмъ казался однимъ моремъ крови, въ которомъ плавали мертвые, умирающіе и раненые, скованные и перемѣшанные другъ съ другомъ.

По трактату, заключенному Англіею съ Бразиліею, негреръ въ такомъ только случаѣ оказывается виновнымъ, если у него находятъ невольниковъ; отъ этого, бразильскіе негреры, не видя возможности уйти отъ крейсера, бросаютъ свой грузъ въ море. Крейсеръ *la Belle Rosamonde* встрѣтилъ *Rapido* и *Regulo* при выходѣ ихъ изъ рѣки Бонни; негреры скрылись въ бухтѣ и начали бросать своихъ негровъ въ море. Экипажъ подошелъ во-время, чтобы спасти 212 человѣкъ со втораго судна, но съ перваго всѣ погибли. Въ подобномъ же случаѣ, негреръ *Argus* бросилъ въ море 97 человѣкъ. Военныя шлюпки преслѣдовали по рѣкѣ Калабару негрера, также выбрасывавшаго свой грузъ; матросы могли видѣть стада акулъ, гнавшихся за нимъ, и скоро вся рѣка покраснѣла отъ крови.

Кажется, довольно печальныхъ примѣровъ даютъ намъ право утверждать, что зло, причиняемое торговлею неграми, не уменьшилось со времени введенія обыска; къ несчастію, есть много доказательствъ, что обыскъ только увеличилъ опасность и страданія негровъ.

Негреръ, для спасенія собственной жизни, долженъ былъ жертвовать своимъ грузомъ; онъ часто жертвовалъ имъ собственнымъ выгодамъ, и чтобы скорѣе обогатиться или покрыть прежнія неудачи, набивалъ въ свой корабль, какъ въ могилу,

несчастныхъ, заранѣе обреченныхъ на смерть. Съ тѣхъ поръ, какъ право обыска существуетъ, *негру*, по словамъ одного писателя, *дается меньше мѣста на корабль, чѣмъ человѣку въ гробъ*. Въ прежнее время, смертность не превышала четверти; со введенія обыска она истребляетъ отъ трети до половины груза. Нужно ли еще послѣднее доказательство: негреръ изъ Монтевидео получилъ отъ своего правительства позволеніе ввести 650 невольниковъ, и взять 250 сверхъ груза, *для покрытія смертности во время перехода*.

Дадимъ нѣкоторое понятіе о выгодахъ, доставляемыхъ торгомъ невольниками. Въ концѣ XVIII столѣтія, когда всѣ націи имѣли свои факторіи на африканскомъ берегу, негръ, какъ было уже сказано выше, стоилъ на мѣстѣ отъ 20 до 80, а въ Америкѣ отъ 80 до 250 рублей серебромъ. Въ послѣдствіи, цѣны упали на африканскомъ берегу; негръ не продается дороже 25 р. сер., и какъ плата производится частію деньгами, частію товарами и водкою, то грузъ обходится еще дешевле. Въ Америкѣ, напротивъ, цѣны чрезвычайно возвысились. Въ 1820 году, негръ стоилъ 100 долларовъ на Кубѣ и 200 въ Порторико; теперь онъ продается тамъ не менѣе 450 долларовъ. Въ Бразиліи, негръ, стоявшій прежде 100 мильрейсовъ, стоитъ теперь 400. Въ продолженіе тридцати лѣтъ цѣны учетверились, а чтобы дать полное понятіе о выгодахъ, ожидающихъ негрера, довольно сказать въ заключеніе, что негръ, стоящій 100 франковъ въ Гвинее можетъ быть проданъ за 2300 на островѣ Кубѣ.

Грустно сознаться, что торгъ невольниками есть постоянное и неискоренимое зло. Подобно контрабандѣ, онъ будетъ существовать до тѣхъ поръ, пока доставляемые имъ выгоды останутся довольно велики для возбужденія корысти. Всѣ экономисты согласны, что невозможно уничтожить зло, дающее 30 процентовъ; бесполезность таможенныхъ линій, незначительность

захваченныхъ товаровъ противъ ввезенныхъ—извѣстны каждому. Съ моря, всякаго рода контрабанда еще легче; потому что ограниченное число крейсеровъ и тысячи непредвидимыхъ случаевъ, часто оставляють безъ присмотра большое протяженіе берега. Сверхъ того, выгоды доставляемыя этимъ торгомъ, выкупають собою опасности, которыя заставляютъ подвергаться; одна счастливая экспедиція обогащаетъ человѣка. И пока огромныя равнины Бразиліи останутся не заселенными, пока островъ Куба, развивая свою промышленность, будетъ продолжать обработку новыхъ земель и устройство новыхъ плантацій; пока найдется хотя одинъ бразильскій или испанскій плантаторъ, нуждающійся въ рабочихъ—никакіе крейсера не остановятъ предпримчивости негреровъ*.

При такомъ ходѣ дѣлъ, когда сами Англичане сознаются, что содержаніе крейсеровъ почти совершенно бесполезно, что издержки на нихъ значительны; что вредный климатъ Африки губителенъ для здоровья экипажей—невольно является вопросъ: неужели одна любовь къ человѣчеству вызвала ихъ на такія пожертвованія? Французы смѣются надъ мнимой филантропіею Джонъ-Буля, видя въ ней одну политическую цѣль.

Кронштатъ, 1851.

А. Зюйдвестовъ.

* Недавно писали однакожъ въ газетахъ, что Бразильское правительство, тайно покровительствовавшее торговлѣ неграми, формально объявило, что она будетъ впредь почитать эту торговлю морскимъ разбойничествомъ.

Ред.

ПОСТРОЙКА МАЯКОВЪ ИЗЪ ЧУГУНА И ЖЕЛѢЗА.

Желѣзо есть бесспорно одинъ изъ полезнѣйшихъ металловъ, добываемыхъ изъ нѣдръ земли. Изъ него дѣлаются всѣ главнѣйшія орудія, необходимыя земледѣльцу, воину и ремесленнику. Но между всѣми этими орудіями, содѣйствующими къ облегченію человѣческаго труда, красотѣ и прочности произведеній, первое мѣсто занимаютъ различные механическіе приборы или машины дѣлаемые, почти исключительно, изъ этого металла. Въ настоящее время, желѣзо замѣняетъ въ весьма большомъ количествѣ дерево, для построекъ изъ котораго истреблялись и еще истребляются цѣлыя богатѣйшія лѣса. Но мало-по-малу, точно такъ же, какъ каменный уголь, который все болѣе и болѣе замѣняетъ дрова—желѣзо входитъ во всѣ главнѣйшія отрасли архитектурнаго искусства, и не только, какъ цементъ, для связи нѣкоторыхъ частей, но какъ главнѣйшій строительный матеріалъ. Такъ, вскорѣ послѣ желѣзнаго томбуя, понтона и лодки, начали строить огромныя желѣзныя суда; послѣ небольшого сундука—огромныя цистерны, кладовыя, жилыя дома, и проч. Вообще, нельзя не согласиться, что желѣзо и каменный уголь представляютъ два драгоцѣнныхъ источника общественнаго труда и богатства. Пары, движущіе фабричныя машины, суда и колесницы, производятся силою горящаго угля, и всѣ эти машины, суда и колесницы дѣлаются изъ желѣза. Въ этомъ, какъ-будто необходимомъ сочетаніи угля съ желѣзомъ, мы ясно видимъ предназначеніе ихъ одного для другаго, и непостижимую заботливость Промысла о сбереженіи быстро истребляющихся лѣсовъ.

Для насъ моряковъ, знакома уже постройка судовъ изъ желѣза; но въ послѣдніе годы сдѣлано не менѣе важное примѣненіе этого металла къ постройкѣ маяковъ, и потому мы на-

мѣрены указать здѣсь нашимъ читателямъ на архитектуру нѣкоторыхъ изъ нихъ.

1) *Желѣзный маякъ у берега Флориды.* Недавно, собранъ былъ въ Англіи, близъ Хокстона, маякъ, построенный для американскаго правительства, Джономъ Волкеромъ, изъ желѣзныхъ листовъ, имѣющихъ волнообразную поверхность (*corrugated iron*). Онъ будетъ поставленъ на одномъ изъ острововъ, лежащихъ близъ береговъ Флориды. Основаніе будетъ состоять изъ шестнадцати желѣзныхъ винтовыхъ свай, утвержденныхъ въ скалѣ и возвышающихся надъ нею на 15 футовъ. Двѣнадцать изъ этихъ свай будутъ расположены въ видѣ четырехугольника, у котораго каждая сторона равняется 45 футамъ. Остальныя четыре сваи составятъ внутренній четырехугольникъ и будутъ служить основаніемъ башни. Вершины свай будутъ связаны желѣзными бруслами, на которыхъ утвердится толстая дубовая настилка или платформа, предназначенная служить фундаментомъ маяка. Теперь мы переходимъ собственно къ той части, которая была собрана въ Хокстонѣ. Она состоитъ изъ двухъ отдѣловъ: дома для маячныхъ служителей и башни для фонаря. Домъ имѣетъ 38 ф. въ длину и ширину, и 11 ф. въ высоту; стѣны его двойныя, изъ волнообразнаго желѣза, и отстоятъ, одна отъ другой, на 5 дюймовъ. Внутренность дома разделена перегородками, изъ подобнаго же желѣза, на девять комнатъ; двери, окна, углы дома, соединенія перегородокъ съ стѣнами, равно какъ полъ и потолокъ, связаны съ стѣнами угловымъ желѣзомъ. Выпуклая крыша дома состоитъ изъ плоскихъ желѣзныхъ листовъ, а внутри ея такая же—тесовая; безъ этой послѣдней жаръ въ комнатахъ былъ-бы нестерпимъ. Весь домъ состоитъ изъ сшитыхъ болтами листовъ шириною въ 2 ф. 6 д. Изъ середины платформы, сквозь крышу, проходитъ цилиндрическая башня, построенная изъ двой-

ныхъ желѣзныхъ стѣнъ, и имѣющая 7 футовъ въ діаметрѣ. Она составляется изъ нѣсколькихъ малыхъ цилиндровъ, высотой по 6-ти футовъ, связанныхъ болтами; каждый изъ этихъ цилиндровъ поднимается на назначенное ему мѣсто въ двухъ частяхъ. Высота башни, отъ платформы до фонаря, 76 футовъ. Скрѣпленіе ея основано преимущественно на спиральной чугунной лѣстницѣ, поднимающейся до самаго фонаря и поддерживаемой желѣзнымъ стержнемъ. Ступени прикрѣплены къ стѣнамъ и стержню, и образуютъ прочную связь. Для большей крѣпости, между соединеніями цилиндровъ помѣщены, черезъ каждые 11 дюймовъ, пустыя желѣзныя трубки, пропущенныя насквозь. Сверхъ-того, отъ свай будутъ направляться наклонно вверхъ, къ вершинѣ башни, двѣнадцать подпоръ изъ чугунныхъ трубъ, 11 дюймовъ въ діаметрѣ, и четыре подпоры отъ внутреннихъ свай. Подпоры эти будутъ также скрѣплены между собою вертикальными, горизонтальными и діагональными связями, такъ-что, по отстройкѣ, маякъ будетъ имѣть видъ пирамиды изъ желѣзныхъ брусьевъ—съ фонаремъ на вершинѣ, домою внутри, и огромною трубою. Двойныя стѣны будутъ не только полезны для крѣпости, но и для вентилациа. Въ нижней части дома, перегородкахъ и башнѣ сдѣланы отверстія, такъ-что воздухъ будетъ вездѣ проходить свободно. Желѣзные листы, имѣютъ волнообразную форму, которая придаетъ имъ большую прочность. Что касается до различныхъ связей, и скрѣпленія дома съ башнею, то полагаютъ, что все это вмѣстѣ легко устоитъ противъ урагана.

2) *Чугунный маякъ для Барбадоса.* При желѣзо-плавильномъ заводѣ г. Грисселя и К^о, въ Англіи, собранъ на время чугунный маякъ, построенный инженеромъ Александромъ Гордономъ, который, кажется первый изъ инженеровъ, началъ строить такіе маяки. Дешевизна, прочность и кратковременность постройки—неоспоримы. Упоминаемый маякъ имѣетъ видъ кра-

сивой колонны, на вершинѣ которой находится фонарь, и вокругъ него галерея. Фигура колонны конoidalная, нижній вышній діаметръ ея 18 ф. 6 д., а верхній, подъ галереею, 10 ф. 10 д.; Высота, отъ основанія до фонаря, 82 ф. 6 д. Галерея поддерживается снаружѣ двадцатью чугунными крестейнами. Корпусъ маяка составленъ изъ концентрическихъ чугунныхъ плитъ, имѣющихъ по краямъ выступы внутрь, связанные плотно болтами; края смежныхъ листовъ предварительно сглажены, а потомъ замазаны сурикомъ, такъ-что вода въ нихъ проникнуть не можетъ. Нижнія плиты толщиной въ 1 дюймъ, а самыя верхнія $\frac{7}{8}$ дюйма. Выступы отъ нихъ вездѣ шириною 4 дюйма, а толщиной $1\frac{1}{4}$ дюймъ, исключая верхнихъ, въ верхнемъ ряду плитъ, и самыхъ нижнихъ, которыхъ ширина по 6 дюймовъ. Въ двадцати одной плитѣ сдѣланы отверстія для вставленія оконныхъ рамъ, изъ остъ-индскаго тика, со стеклами, толщиной въ $\frac{4}{8}$ д.; къ рамамъ придѣланы крючки и задвижки, такъ-что ихъ можно отворить и запирасть по произволу. Входная дверь, также изъ тика, толщиной въ 3 д., повѣшена на крючьяхъ изъ пушечнаго металла ($\frac{9}{10}$ мѣди и $\frac{1}{10}$ олова). Въ срединѣ маяка находится, вертикальный пустой цилиндръ, для спусканія отвѣса отъ вращательной машины фонаря, а также для подъема и спуска провизіи, матеріаловъ и т. п., цилиндръ этотъ имѣетъ 1 ф. $4\frac{1}{2}$ д. въ діаметръ и состоитъ изъ шести чугунныхъ трубъ, соединенныхъ по горизонтальнымъ выступамъ болтами, какъ наружныя плиты. Въ верхней части каждой отдѣльной трубы цилиндра сдѣлана небольшая дверь, соотвѣтствующая площадкѣ, устроенной внутри маяка. Площадки состоятъ изъ желѣзныхъ листовъ, толщиной въ $\frac{5}{16}$ дюйма, и утверждены на чугунныхъ перекладинахъ, толщиной въ $\frac{1}{2}$ дюйма. Въ каждой площадкѣ оставленъ люкъ для лѣстницы, обвивающейся вокругъ внутренней колонны; ступени на лѣстницѣ тиковыя, толщиной $1\frac{1}{2}$, а шириною 9 дюймъ.

новъ. Стойки въ перилахъ желѣзныя, $\frac{7}{8}$ д. въ діаметрѣ, а поручни, изъ того же металла, шириною въ $\frac{3}{4}$ д., и $\frac{5}{8}$ д. толщиною.

Внѣшняя галлерей, вокругъ фонаря, обнесена перилами, высотою въ 42 д., и каждая стойка, $1\frac{1}{4}$ д. въ діаметрѣ, привинчена къ желѣзному поручню, шириною въ $2\frac{1}{2}$ дюйма, а толщиною въ $\frac{3}{4}$ дюйма; нижніе концы ихъ ввинчены въ кронштейны, поддерживающія полъ галлерей.

Жилая комната, находящаяся въ вершинѣ маяка, обшита внутри вгладъ, 8-ми дюймовыми досками.

Для вентиляціи сдѣланы четыре отверстія, по 5 д. въ діаметрѣ, закрытыя мѣдною проволочною сѣткою. Отъ каждого изъ этихъ четырехъ отверстій, проведено по мѣдной трубѣ къ вантлаторамъ, утвержденнымъ на полу фонаря; затѣмъ, отдушники, подобные печнымъ, довершаютъ устройство.

Тамъ есть также другое не менѣе важное приспособленіе, о которомъ стоитъ упомянуть. Два молніеотвода, приготовленные изъ веревокъ, свитыхъ изъ мѣдныхъ проволокъ, будутъ проведены отъ вершины маяка въ скалу, на которой онъ будетъ поставленъ.

Остается сказать нѣсколько словъ о фонарѣ. Фигура его въ планѣ 16-ти сторонняя, а внѣшній діаметръ 11 футовъ. Корпусъ фонаря,—включая стойки, подоконный брусъ, потолокъ и поперечныя связи,—состоитъ весь изъ пушечной мѣди, и имѣетъ 4 ф. 9 д. высоты. Стекла наилучшей полировки, толщиною $\frac{1}{2}$ д., утверждены въ рамахъ посредствомъ мѣдныхъ ободковъ. Крыша состоитъ изъ плотно-свинченныхъ мѣдныхъ листовъ, прикрѣпленныхъ винтами къ чугуннымъ стропиламъ, опирающимся на потолокъ. Надъ крышей находится изъ листовой мѣди труба, съ флюгеромъ; отверстіе трубы закрыто прочною сѣткою изъ мѣдной проволоки. Плинтусъ фонаря состоитъ изъ

16-ти чугунныхъ досокъ, вышиною 5 ф., толщиною $\frac{3}{4}$ д., скрѣпленныхъ по вертикальнымъ выступамъ болтами.

Вращательный аппаратъ имѣетъ двѣнадцать лампъ съ параболическими рефлекторами. Два главные колеса—18 д. въ діаметръ. Вращающійся валъ устроенъ такимъ-образомъ, что, посредствомъ ручки при вершинѣ, лампа и рефлекторъ могутъ быть по произволу разобщены съ машиною, которая заключена въ красивый краснаго дерева ящикъ. Лампы снабжены аргандовыми рожками, съ спиральными нарѣзами, для поднятія свѣтильни.

Все желѣзное зданіе, исключая половъ, какъ внутри, такъ и снаружи, покрыто нѣскольکو разъ краскою. Постройка этого маяка обошлась въ 5,400 ф. ст.

3) *Вольфъ-Рокскій желѣзный маякъ*. Маякъ этотъ, по мѣсту постройки, есть такое же смѣлое произведеніе архитектуры, какъ и маяки Эдистонскій, Бельрокскій и Скерриворъ. Притомъ онъ болѣе, чѣмъ первый изъ этихъ послѣднихъ, подверженъ дѣйствию волнъ Атлантическаго океана. Поверхность скалы (Бишопсъ-рокъ), на которой стоитъ Вольфъ-Рокскій маякъ, такъ мала, что, для утвержденія въ ней фундамента, требовалось неимоверныхъ усилій. Скала эта лежитъ въ 30 миляхъ отъ мыса Ландсэнда или SW-й оконечности Англіи, и въ 4 миляхъ, прямо на W, отъ маяка Сентъ-Агнеса (шир. 49°. 52' N-я долг. 6°. 27 W-я отъ Гринвича). Если-бы во время постройки этого послѣдняго маяка (въ 1680 году) имѣли такія же средства, какъ нынѣ, то, вмѣсто его, давно бы существовалъ уже Вольфъ-Рокскій, потому-что цѣль ихъ одна и таже, а польза для мореплаванія отъ перваго гораздо менѣе, чѣмъ отъ втораго. Строителемъ Вольфъ-Рокскаго маяка былъ тотъ же г. Волкеръ, о которомъ мы упомянули выше. Устройство состоитъ въ слѣдующемъ: шесть пустыхъ свай, съ толстымъ стержнемъ изъ кованнаго желѣза въ каждой, впу-

щены на 5 футовъ въ скалу, образуя въ основаніи шестиугольникъ, 30 футовъ въ діаметрѣ. Башня къ вершинѣ постепенно суживается, и имѣетъ, на высотѣ около 100 футовъ, помѣщеніе для трехъ сторожей, и кладовыя для матеріаловъ и провизіи на 4 мѣсяца. На самой вершинѣ башни помѣщенъ фонарь. Входъ въ жилище устроенъ внутри желѣзной колонны, чрезъ люкъ, къ которому ведетъ спиральная лѣстница. Трудности, преодоленныя въ исполненіи этого смѣлаго предпріятія могутъ быть вполнѣ оцѣнены только людьми спеціальными; полезная же цѣль его понятна для каждаго мореплавателя.

ПИСЬМО ИЗЪ СЕВАСТОПОЛЯ.

Съ чего начать вамъ, м. г., описаніе общей горести, въ которую погруженъ нашъ городъ? Трудно передавать словами всякое глубокое чувство души, но труднѣе всего выразить скорбь по потерѣ любимаго нами человѣка; когда же человѣкъ этотъ былъ, притомъ, и полезнѣйшій сынъ отечества, то лишеніе его можно только чувствовать, но не выражать.

Вамъ уже извѣстно, что 11-го числа минувшаго апрѣля скончался, въ Вѣнѣ, главный командиръ черноморскаго флота и портовъ, генералъ-адъютантъ адмиралъ *Михаилъ Петровичъ Лазаревъ*. Извѣстіе это, дошедшее до васъ, Одесситовъ, прежде чѣмъ до насъ, поразило, какъ вы пишете, и васъ, чуждаго флотской жизни, чуждаго нашихъ къ покойному отношеній; чтожь должны сказать мы, которые 18 лѣтъ были любимыми его дѣтьми! . . Хотѣлъ-бы дать вамъ нѣкоторое понятіе о важности нашей потери; хотѣлъ-бы изобразить вамъ вполнѣ жизнь этого

человѣка, чтобы вы могли судить о степени нашей скорби; но чувствую слабость силъ своихъ для такого предмета: надобно и владѣть перомъ получше моего, и имѣть подъ рукой собраніе матеріаловъ для составленія подробной его біографіи, чего у меня нѣтъ; и потому поневолѣ предоставляю исполненіе этого другимъ, въ полной увѣренности, что мы скоро прочтемъ гдѣ нибудь эту біографію. А пока, вотъ вамъ коротенькій очеркъ встрѣчи, сдѣланной моряками праху незабвеннаго ихъ начальника.

Вмѣстѣ съ извѣстіемъ о его кончинѣ, получили мы извѣстіе о томъ, что несчастная его супруга, на рукахъ которой онъ испустилъ послѣдній вздохъ, испросила, у австрійскаго и у нашего правительствъ, дозволеніе перевезти бранные его останки на родину. Рѣшено было предать ихъ землѣ въ Севастополѣ, какъ городѣ, который былъ предметомъ особенныхъ его попеченій, и какъ мѣстѣ, гдѣ сосредоточивается жизнь нашего черноморскаго флота. По предварительнымъ распоряженіямъ мѣстнаго начальства посланъ былъ въ Дунай одинъ изъ нашихъ пароходовъ «Силачъ», могущій пройти гирлы, для принятія тѣла усопшаго съ австрійскаго пакетботнаго парохода, на которомъ оно доставлено было въ Галацъ. 2-го мая, по полудни совершенно было перенесеніе на отечественную палубу дорогаго праха, положеннаго въ металлическій гробъ; и «Силачъ» двинулся изъ Галаца къ Сулинскому гирлу Дуная. Здѣсь ожидали его два другіе наши военные парохода: «Владиміръ» и «Громоносецъ» — тотъ самый, на которомъ покойный дѣлалъ постоянно, въ послѣдніе годы, плаванія свои. На «Владиміръ» все устроено было къ приличному принятію бранныхъ останковъ возлюбленнаго начальника, сопровождаемыхъ неутѣшною его супругою и дочерью. Тяжело было смотрѣть и постороннему на прекрасное военное судно, облекшееся вдругъ въ неожиданный, глубокий трауръ! Ревъ его печально скрестился, какъ бы вы-

ражая нежеланіе красоваться въ обычномъ, щегольскомъ своемъ порядкѣ, при видѣ блюстителя этого порядка бездыханнымъ; флаги понизились съ своихъ мѣстъ, какъ бы для того, чтобъ не развѣваться такъ гордо, какъ они то дѣлали при его жизни; шканцы были все обиты чернымъ сукномъ съ бѣлыми окранными и крестами; рубка (надпалубная, почетная каюта) облеклась также въ черную одежду; на югѣ возвышался богато-убранный катафалкъ, вблизи котораго стояли священнослужители и пѣвчіе; командиръ судна и все офицеры, въ траурной формѣ, ожидали, съ поникшими головами, начала печальной церемоніи. «Громоносецъ»—на которомъ теперь находился г. исправляющій должность главнаго командира, со свитой,—стоялъ неподалеку отъ «Владимира» въ такомъ же печальномъ видѣ. 4-го мая, въ 5-мъ часу по полудни, появился изъ-за угла лѣваго берега Дуная дымъ «Смлача», что было сигналомъ постановленія гроба на катеръ, для удобнѣйшаго поднятія его потомъ, вмѣстѣ съ этимъ катеромъ, на пароходъ. По сигналу этому, г. исправляющій должность главнаго командира и его свита сѣли на шлюпку и перѣехали на «Владимиръ». Черезъ полчаса «Смлачъ» подошелъ къ борту сего послѣдняго, имѣя на буксирѣ два катера: на одномъ былъ гробъ, окруженный офицерами и осыненный адмиральскимъ флагомъ; на другомъ супруга и дочь покойнаго, въ сопровожденіи нѣсколькихъ дамъ, прибывшихъ изъ Николаева. Небо и вода не хотѣли, казалось нарушить важности печальной процессіи: вѣтеръ, до того очень свѣжій, и морское волненіе—стихли; катера пристали къ обѣимъ сторонамъ парохода. Пока закладывали тали, для поднятія того изъ нихъ, на которомъ находился прахъ адмирала, супруга и дочь его взошли на палубу. Взоры всехъ обратились на этихъ двухъ страдалицъ, испытавшихъ въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, все муки души при видѣ невыразимыхъ страданій обожаемаго ими человѣка; какой тяже-

лый крестъ суждено имъ было нести вдругъ послѣ того счастья, которыми онѣ такъ незадолго предъ тѣмъ наслаждались— и съ какою видимою покорностію несповѣдимой волѣ Божіей несли онѣ этотъ крестъ! Глаза всѣхъ невольно наполнились слезами при взглядѣ на исхудалыя до невѣроятности, но такіе же кроткія какъ и прежде, лица ихъ!...

Когда катеръ былъ поднятъ къ борту парохода и гробъ сдвинуть съ банокъ, всѣ находившіеся на палубѣ генералы и офицеры бросились къ нему на перерывъ другъ передъ другомъ, подняли его на руки и понесли на катафалкъ, при отданіи чести почетнымъ карауломъ. По совершеніи панихиды, г. исправляющій должность главнаго командира переѣхалъ, со свитой, опять на »Громоносецъ«. Въ 9-мъ часу вечера оба парохода снялись съ якоря и направили путь свой къ Севастополю. «Владимиръ» шелъ впереди; адмиральскій флагъ, съ черною перевязью, печально развѣвался на немъ; г. исправляющій должность главнаго командира спустилъ свой флагъ. Пароходы подвигались медленно впередъ. На другой день, въ 4-мъ часу по полудни, показался Севастополь: флотъ стоялъ на рейдѣ, выстроенный въ линію, съ перекрещенными реями, съ пониженными флагами; «Владимиръ» поровнялся съ крѣпостію, поровнялся съ брандвахтою, прошелъ по линіи кораблей—нигдѣ не привѣтствовали адмиральскаго флага обычными пушечными выстрѣлами и музыкой: черная перевязь налагала на всѣхъ молчаніе! Въ 5-мъ часу бросили якорь передъ Екатерининскою пристанью. Толпы народа покрывали ее; многіе сдѣлали движеніе, какъ бы желая перебраться на пароходъ, чтобы скорѣе взглянуть на драгоцѣнный прахъ, но боязнь обезпокоить изнуренную горемъ и морскимъ переходомъ вдову, удержала всѣхъ; шлюпки начали шнырять вокругъ парохода, но не приставали къ нему: довольствовались тѣмъ, что издали разсматривали возвышавшійся на югѣ гробъ и катафалкъ. Въ городѣ

все безмолствовало; оstarегались даже говорить громко, чтобъ не нарушить печальнаго зрѣлища. Наступила ночь, теплая, тихая, лунная; кругомъ царствовала мертвая тишина; вдругъ послышались звуки топора и пилы: то устранили помость отъ пристани прямо на пароходъ, чтобъ удобнѣе было на другой день совершать погребальное шествіе. Преосвященный Иннокентій, архіепископъ Херсонскій и Тавричeskій, прибылъ въ эту же ночь, на особомъ пароходѣ, изъ Одессы, желая самъ участвовать въ отдачѣ послѣдняго долга чтимому и нѣ адмиралу. Въ 8-мъ часовъ утра все было готово въ перенесенію гроба въ петропавловскій соборъ; войска разставлены были нарасадомъ отъ самой пристани до собора; всѣ флотскіе и армейскіе генералы и офицеры, въ траурной формѣ, стояли на лѣстницѣ; церковныя хоругви и военныя знамена развѣвались вокругъ нихъ; тѣ особы, которыя назначены были для несенія гроба и знаковъ отличій покойнаго, взошли на пароходъ; началась панихида; совершалъ ее самъ архіепископъ, соборитъ, въ присутствіи высокопреосвященнаго митрополита Агафангела, которому преклонныя лѣта и недугъ не позволяли священнодѣйствовать лично. По прочтѣніи «со Святими упокой», подняли гробъ и процессія двинулась. Порядокъ ея былъ слѣдующій: адмиралъ на конѣ; два баталіона войскъ, одинъ отъ флота, другой отъ 13-й пѣхотной дивизіи, со знаменами; 6 орудій; маршалъ; почетный караулъ со знаменомъ; 3 адмирала и при нихъ ассистентами 6 офицеровъ, для несенія флаговъ: контръ-адмиральскаго, вице-адмиральскаго и адмиральскаго; 13 штабъ-офицеровъ и при нихъ ассистентами 26 оберъ-офицеровъ, для несенія орденовъ и знаковъ отличій покойнаго; церковныя хоругви, иѣвчіе и духовныя особы: архіепископъ, митрополитъ, 2 архимандрита и множество священниковъ; гробъ, несомый адмиралами, и сопровождаемый особами, близкими къ покойному; всѣ прочіе генералы

и офицеры, военные и гражданскіе, незанятые особыми должностями;—народъ. Никогда, конечно, не было видно въ Севастополѣ такого стеченія народа: окна, балконы и крыши всѣхъ домовъ были усыяны зрителями; казалось всѣ 40 тысячъ жителей города слились въ одну массу. По мѣрѣ того, какъ процессія проходила мимо разныхъ отдѣленій войскъ, каждое встрѣчало ее погребальной музыкой; кромѣ этихъ унылыхъ звуковъ и пѣнія пѣвчихъ, не слышно было никакого шума; всѣ хранили глубокое молчаніе и переговаривались одними взорами, наполненными слезами. По внесеніи гроба въ церковь, поставили его на нарочно-устроенномъ, возвышенномъ мѣстѣ, и началась литургія: день былъ воскресный. Стѣны и окна храма, столь недавно построеннаго особенными попеченіями покойнаго, были обиты траурными естонами, сквозь которые свѣтъ едва пребывался; этотъ полу-мракъ необыкновенно какъ согласовался съ внутреннимъ чувствомъ каждаго. — По окончаніи литургіи и произнесеніи преосвященнымъ Иннокентіемъ краткаго слова о необходимости вѣрованія въ жизнь загробную, рѣшено было отложить окончаніе печальной церемоніи — перенесеніе праха на мѣсто вѣчнаго покоя — до слѣдующаго дня, дабы дать возможность каждому подойти къ гробу и помолиться за упокой усопшаго; двери церковныя оставлены были открытыми на весь день, и толпы народа начали сѣяться одна другою; умилительно было, въ особенности, смѣяться на непритворныя матрозскія колѣнопреклоненія и цѣлованія гроба: какъ видно было, что человѣкъ этотъ былъ истинно добръ!...

На слѣдующій день, 7-го мая, всѣ бывшіе наканунѣ военные и гражданскіе чины и жители города собрались у собора, и въ 10-ть часовъ началась опять литургія. По окончаніи оной, преосвященный Иннокентій высказалъ, въ краснорѣчивомъ словѣ, жизнь покойнаго и заключилъ утѣшительными изрѣченіями евангельскими о вѣчной наградѣ, которая ожидаетъ за-гроб-

божъ людей, исполняющихъ долгъ свой; а покойный исполнять его свято отъ самой юности до послѣднихъ своихъ минутъ! Желалъ бы дать вамъ понятіе объ этомъ словѣ нашего архипастыря, но къ сожалѣнію память моя мнѣ измѣняетъ, и я не могу передать вамъ его вполне, а въ отрывкахъ оно потерять все свое значеніе; надѣюсь, что скоро мы увидимъ его въ печати.

По выносѣ гроба изъ церкви, предполагали поставить его на приготовленную, богато-убранную колесницу, но чувство привязанности къ покойному было такъ велико, что никто не хотѣлъ первый оторвать рукъ отъ драгоцѣнной ноши, и такимъ образомъ продолжали шествіе до самаго склепа, устроеннаго на мѣстѣ, гдѣ предполагено воздвигнуть храмъ во имя св. равноапостольнаго князя Владиміра.—Глубоко въ землю врытъ былъ широкій ходъ, по которому и спустилась погребальная процессія; тутъ ожидалъ покойнаго послѣдній его пріютъ: нѣсколько сажень земли накрытыхъ каменнымъ сводомъ! Поставили гробъ подъ этимъ сводомъ, прочли послѣднія молитвы и началось замурованіе; грянули залпы ружей и пушечные выстрѣлы со всѣхъ судовъ, стоявшихъ на рейдѣ.....

Такъ простились мы съ прахомъ возлюбленнаго нашего начальника; но память о немъ будетъ вѣчно храниться въ сердцахъ нашихъ, и преобразованный имъ Севастополь, и доведенный до истиннаго благоустройства черноморскій флотъ — будутъ долго и долго свидѣтельствовать о дѣлахъ его.

Движимые чувствомъ признательности къ покойному, моряки собрались тотчасъ, послѣ печальной церемоніи, въ сосѣднее съ могилой его, великолѣпное, заботами его воздвигнутое зданіе морской офицерской бібліотеки, и рѣшили тутъ же составить подписку на сооруженіе ему памятника; поданъ былъ листъ бумаги, и въ нѣсколько минутъ испещренъ онъ былъ 95-ю подписями, давшими въ итогѣ болѣе 7-и тысячъ руб. сер. Сум-

на эта возрастать, въ послѣдствіи, безъ сомнѣнія, до значительной цѣны и дастъ возможность увековѣчить память усопшаго достойнымъ памятникомъ, на сооруженіе котораго испрашивается Высочайшее соизволеніе. Кромѣ того моряки изъявили желаніе помѣстить его изображеніе въ одномъ изъ проектированныхъ имъ самимъ, но нецѣлленныхъ еще, мраморныхъ барельефовъ, долженствующихъ украсить тоже зданіе бібліотеки; одинъ изъ этихъ барельефовъ будетъ изображать всемірную исторію мореплаванія, а другой частную исторію русскаго флота; въ послѣднемъ-то предполагаютъ помѣстить, въ числѣ лицъ содѣйствовавшихъ усиленію нашего флота, и адмирала *М. П. Лагерева*. Съ нетерпѣніемъ ожидаетъ исполненія этого предложенія.

Од. Вѣстн. № 41.

Севастополь, 9-го Мая, 1851 года.

НЕКРОЛОГИ.

1. ГЕНЕРАЛЪ-МАІОРЪ АЛЕКСѢЙ ЕМЕЛЬЯНОВИЧЪ КОЛОДКИНЪ.

16-го мая скончался здѣсь въ С. Петербургѣ начальникъ чертежной гидрографическаго департамента корпуса флотскихъ штурмановъ генералъ-маіоръ Алексѣй Емельяновичъ Колодкинъ, въ 77 году отъ роду.

Съ 1792 года онъ воспитывался въ штурманской ротѣ, и въ 1797 году произведенъ въ подштурмана. Въ 1798 и 1800 годахъ плавалъ по разнымъ портамъ Англіи и находился въ крейсеровѣ при голландскихъ берегахъ. Съ 1802 по 1808

годъ плавалъ по разнымъ мѣстамъ и портамъ Финскаго залива для гидрографическихъ описей, подъ начальствомъ контръ-адмирала Сарычева, и въ зимніе мѣсяцы, подъ его же руководствомъ, составлялъ атласъ Балтійскаго моря и Финскаго залива, который и былъ изданъ въ 1812 году, на 13 листахъ. Атласъ этотъ употреблялся, какъ извѣстно, на нашемъ флотѣ до начала 40-хъ годовъ; съ этого же времени началось изданіе новаго атласа, составляемаго въ гидрографическомъ департаментѣ по описи генералъ-маіора Рейнеке. Въ настоящее время изъ картъ г. Сарычева употребляются только четыре карты; но и онѣ вскорѣ будутъ замѣнены новыми. Такимъ образомъ атласъ, изданный г. Сарычевымъ, при содѣйствіи единственнаго и главнаго его помощника А. Е. Колодкина, былъ въ употребленіи около 40 лѣтъ. Полезные труды А. Е. обратили на себя вниманіе начальства, и ему поручено было, въ 1808 году, произвести опись Каспійскаго моря, что онъ и исполнилъ съ 1809 по 1814 годъ. Журналы астрономическихъ наблюденій, сдѣланныхъ имъ въ 45 пунктахъ на Каспійскомъ морѣ, разсмотрѣны были членами адмиралт. департ. г. г. Румовскимъ и Шубертомъ, которые отзывались о нихъ съ отличною похвалою. Составленный имъ по этимъ наблюденіямъ и мѣстнымъ описямъ атласъ, съ дополненіемъ съ прежнихъ картъ, былъ изданъ адмиралтейскимъ департаментомъ въ 1826 году, и до сихъ поръ еще употребляется на судахъ каспійской флотиліи.

Въ 1817 году, за труды, понесенные съ 1802 по 1812 годъ, при описи и составленіи атласа Балтійскаго моря, А. Е. былъ награжденъ орденомъ Св. Владиміра 4 ст.; а въ 1833 году, за опись Каспійскаго моря одновременно 300 рублей. По возвращеніи изъ Каспійскаго моря, онъ былъ назначенъ, въ 1818 году, помощникомъ управлявшаго чертежной, а съ 1819 года по день кончины своей состоялъ начальникомъ оной, и дѣятельно занимаясь составленіемъ картъ, издававшихся гидро-

графическимъ департаментомъ. Въ 1827 году А. Е. произведенъ былъ въ подполковники корпуса штурмановъ; въ 1830 г. въ полковники, и въ 1840 году въ генераль-маіоры. Въ 1838 году онъ былъ награжденъ орденомъ св. Станислава 3 степени, а въ 1846-мъ св. Владимира 3 степени. Знакъ отличія имѣлъ за XL лѣтъ.

2. АДМИРАЛЪ СЭРЪ ЭДВАРДЪ КОДРИНГ- ТОНЪ.

Съ искреннимъ сожалѣніемъ—пишутъ въ газетѣ *Naut. Stand.* № 18—объявляемъ мы о смерти этого знаменитаго моряка, последовавшей 16 числа минувшаго апрѣля, на 81 году отъ роду. Сэръ Эдвардъ Кодрингтонъ родился въ 1770 году, и поступилъ въ морскую службу 1783 года, на яхту *Августу*. Послѣ того онъ служилъ: на 44 пуш. шлюпѣ *Ассистенсъ*, подъ командою commodора Савайера (*Sawyer*); на 50 пуш. фрегатѣ *Леандръ*, подъ командою того же commodора, и потомъ контръ-адмирала Пійтона; на 32 пуш. фрегатѣ *Амбюскэдъ*; и на корабляхъ *Формидэбль* и *Квинъ-Чарлоттъ*, подъ флагами адмираловъ Ливесона, Гауэра и графа Гоу (*Howe*). Произведенный въ лейтенанты въ 1793 году, онъ былъ назначенъ сперва на *Санта-Маргарита*, а потомъ, для репетованія сигналовъ, на 28 пуш. корветъ *Пегасъ*. Послѣ этого снова поступилъ на корабль *Квинъ-Чарлоттъ*, на которомъ участвовалъ въ сраженіяхъ 16, 17 и 20 мая 1794 года, и вслѣдъ за тѣмъ былъ посланъ съ депешами объ одержанной побѣдѣ и благополучномъ прибытіи флота съ плѣнными судами къ острову Вайту. Въ октябрѣ того же года, онъ былъ назначенъ командиромъ брандера *Кометы*, а въ апрѣлѣ 1795 года на 22 пуш. корветъ *Бабетъ*, съ котораго, въ іюлѣ 1796 года, былъ переведенъ на 32 пуш. фрегатъ *Друидъ*. Въ 1805

году, командуя 74 пуш. кораблемъ *Оріонъ*, капитанъ Кодрингтонъ получилъ за трафальгарское сраженіе золотую медаль. Въ ноябрѣ 1808 года, онъ получилъ въ командованіе 74 пуш. корабль *Блэкъ*, и въ слѣдующемъ году назначенъ въ экспедицію противъ острова Вальхерена, имѣя на кораблѣ флагъ лорда Гарднера, который относился объ немъ съ величайшею похвалою за содѣйствіе при вторженіи въ р. Шельду, 2 августа. Въ этотъ день, корабль *Блэкъ*, не имѣя лоцмана, приткнулся къ мели подъ укрѣпленіями Флиссингена, гдѣ, въ продолженіе $2\frac{3}{4}$ часового сраженія, онъ потерялъ 2 человекъ убитыми и 9 ранеными, и два раза загорался. Въ августѣ 1810 года, во время защиты Кадикса, Кодрингтону поручено было отвести къ острову Миноркъ четыре испанскіе военные корабли, которые, кромѣ того что были стары и сильно текли, не имѣли достаточнаго числа матросовъ для управленія, были вполнину снабжены провизіею, и наполнены эмигрантами. Онъ прибылъ исправно съ ними въ портъ Магонъ, послѣ 38 дневнаго весьма труднаго плаванія. Въ 1811 году, командуя эскадрою у восточныхъ береговъ Испаніи, онъ содѣйствовалъ патріотамъ въ защищеніи Таррагоны, и, по паденіи этого мѣста, въ іюнѣ, день и ночь занимался спасеніемъ несчастныхъ жителей; перевоза ихъ въ большемъ числѣ на плюпкахъ и ботахъ и снабжая одеждою и провизіею. Въ январѣ 1812 года Кодрингтонъ участвовалъ въ сухопутномъ сраженіи противъ Французовъ при Вилла-Сукка, въ которомъ взято было до 600 плѣнныхъ, и около того же времени подкрѣплялъ барона д'Эролеса въ попыткѣ снова овладѣть Таррагоною; послѣ этого онъ съ успѣхомъ участвовалъ въ военныхъ дѣйствіяхъ, продолжавшихся нѣсколько мѣсяцевъ, и наносилъ большой вредъ непріятелю. Въ ночи 14 апрѣля 1812 года, онъ опять содѣйствовалъ барону д'Эролесу, и очистилъ Таррагонскую молу отъ всѣхъ судовъ и лодокъ, искавшихъ за ней убѣжища. Въ началѣ весны 1813 года, капи-

танъ Кодрингтонъ возвратился въ Англію, напутствуемый признательностію всѣхъ, кто имѣлъ съ нимъ какія либо сношенія, и рекомендуемый англійскому правительству съ отличной стороны испанскимъ правительствомъ и главнокомандующимъ сэромъ Эдвардомъ Пеллю—за усердіе, искусство и благоразуміе, оказанныя имъ при всѣхъ случаяхъ, и за отличное содѣйствіе, словомъ и дѣломъ, въ разныхъ успѣхахъ каталонской арміи. Въ декабрѣ, онъ былъ назначенъ полковникомъ морскихъ войскъ (colonel of marines) и вскорѣ послѣ того отправился, нѣтъ свой брейдъ-вымпелъ на 40 пуш. фрегатѣ *Фортъ*, въ Сѣверную Америку, и придя къ мѣсту назначенія, былъ произведенъ, въ іюнь 1814 года, въ контръ-адмиралы, и назначенъ на 80 пушечный корабль *Тоннэнтъ*. Исправляя должность начальника-штаба въ эскадрѣ сэра Александра Кокрэна, онъ получилъ отъ него благодарность за быстрыя распоряженія по снабженію арміи провіантомъ, во время дѣйствій при взятіи Вашингтона; а также за совѣты и помощь, оказанную имъ во время экспедиціи противъ Балтимора. Поднявъ свой флагъ на 36 пуш. фрегатѣ *Гаванна*, Кодрингтонъ участвовалъ вслѣдъ за тѣмъ при нападеніи на Новый Орлеанъ, и, по прекращеніи военныхъ дѣйствій въ Соединенныхъ Штатахъ, возвратился въ Англію съ офиціальнымъ извѣстіемъ о взятіи крѣпости *Боуеръ*. За разныя заслуги, онъ былъ пожалованъ въ 1815 году кавалеромъ ордена Бани. Въ 1821 году, получилъ чинъ вице-адмирала. Въ 1826 году былъ назначенъ начальникомъ эскадры для плаванія въ Средиземномъ морѣ, гдѣ онъ имѣлъ флагъ свой на 84 пуш. кораблѣ *Азіи*. Вскорѣ послѣ этого, между Россією Францією и Англією заключенъ былъ союзъ для прекращенія распри; продолжавшейся съ давняго времени между Оттоманскою Портою и жителями греческихъ провинцій и острововъ. Тогда сэръ Эдвардъ Кодрингтонъ счелъ обязанностію, какъ главнокомандовавшій флотами союзныхъ державъ, войти, 8 октября

1827 года, въ портъ Наваринъ, гдѣ въ боевомъ порядкѣ стоялъ турецко-египетскій флотъ, состоявшій изъ 3 линейныхъ кораблей, 5 большихъ фрегатовъ, отъ 60 до 64 пуш. каждый, 15 меньшихъ фрегатовъ, 26 корветовъ, 11 бриговъ и 5 брандеровъ, всего изъ 65 судовъ, съ 2082 орудіями, которыя почти всѣ были истреблены во время послѣдовавшаго сраженія. Побѣдоносный союзный флотъ состоялъ изъ 11 кораблей, 9 фрегатовъ и 4 бриговъ, всего изъ 24 судовъ, съ 1252 орудіями, и потерялъ 175 чел. убитыми и 487 ранеными. За этотъ подвигъ Кодрингтонъ былъ награжденъ орденомъ Бани большаго креста, а потомъ отъ Французскаго короля получилъ орденъ Св. Людовика большаго креста, отъ Россійскаго Императора орденъ св. Георгія 2 класса, и отъ Греческаго правительства—орденъ Спасителя. Въ слѣдствіе политическихъ перемѣнъ въ Англіи, въ 1828 г. онъ былъ отозванъ изъ Средиземнаго моря. Въ 1831 году командовалъ наблюдательною эскадрою въ Англійскомъ каналѣ, имѣя флагъ свой на 120 пушечн. кораблѣ *Каледонія*; а въ 1837 году, по производствѣ въ адмиралы, былъ главнымъ командиромъ въ Портсмутѣ, съ 10 ноября 1839 по декабрь 1842 года.

Кодрингтонъ заставлялъ въ Парламентѣ депутатомъ отъ города Девонпорта, съ 1832 по 1840 годъ. Онъ вступилъ въ бракъ въ 1802 году съ дѣвицею Іоанною Халлъ (Hall, умершею въ 1837 году) и имѣлъ отъ нее, въ числѣ прочихъ дѣтей, сына Генриха Джона (нынѣ капитанъ флота и кавалеръ ордена Бани), и дочь, бывшую въ супружествѣ съ покойнымъ капитаномъ сэромъ Томасомъ Бурчиръ. Старшій сынъ его Эдвардъ, бывший мичманомъ на фрегатѣ *Кэмбрианъ*, утонулъ на шлюпкѣ, посланной съ корабля къ острову Гидры.

Сэръ Эдвардъ Кодрингтонъ былъ однимъ изъ камергеровъ Королевы, и отказался отъ этой должности въ 1848 году, по причинѣ разстроеннаго здоровья. По смерти адмирала Флеминга,

почетный постъ управляющаго гринвическимъ госпиталемъ былъ предложенъ ему лордомъ Мельборномъ, и потомъ вторично, по смерти сэра Роберта Стонфорда, лордомъ Джономъ Русселемъ.

Въ кругу частной жизни, память о немъ какъ о другѣ, мужѣ и родственникѣ, сохранится надолго. Какъ воинъ, онъ оставилъ по себѣ блестящій примѣръ для службы, которую любилъ безгранично и въ которой считалъ священною обязанностію представлять заслуги своихъ подчиненныхъ. Открытый и благородный характеръ его никогда не выражалъ скрытности; и хотя откровенность его часто была неблагопріятна для его личныхъ выгодъ, но несмотря на то, прямой и твердый характеръ его всегда будетъ глубоко уважаемъ всѣми.

=

С М Ъ С Ъ.

Гонка судовъ Императорскаго С. Петербургскаго Яхтъ-Клуба.

I.

Гонки между судами Яхтъ-Клуба происходили въ два дня: 28 мая и 1-го іюня.

Въ первый день было состязаніе судовъ, имѣющихъ мѣсто 100 тоннъ вмѣстительности, между Петергофомъ, Кронштадомъ и Невскимъ пловучимъ маякомъ, на дистанціи 15 миль; а во второй, происходила гонка съ большаго Кронштатскаго рейда вокругъ острова Нерва, на пространствѣ 106 миль, между 6 шкунами и 4 тендерами.

Для гонки 28-ная записаны были слѣдующія суда: шкуна *Волна*, тендера: *Рюрикъ*, *Чайка* и *Ястребъ*.

Состязаніе происходило между Петергофомъ, Кронштадомъ и Невскимъ плывучимъ маякомъ.

Для опредѣленія пространства гонки, находились: шкуна *Забавка*, на W оконечности гонки; на ней же поднять былъ и адмиральскій флагъ общества; тендеръ *Варягъ* на О, шкуна *Джоржіанъ* на N, *Заря* на S.

Яхты, въ гонкѣ участвовавшія, по жребію, выпавшему имъ въ бывшемъ 20 мая общемъ собраніи, стояли на мѣстахъ въ слѣдующемъ порядкѣ, считая отъ N къ S:

№ 1. Ястребъ.

№ 2. Чайка.

№ 3. Волна.

№ 4. Рюрикъ.

Маячные суда, образовали положеніемъ своимъ параллелограмъ.

Состязующіяся яхты находились отъ адмиральскаго судна въ разстояніи 2 кабельтововъ.

За отсутствіемъ Его Императорскаго Высочества почетнаго предсѣдателя, командора и предсѣдателя яхты Государа Императора, въ комисію, по случаю гонокъ учрежденной, предсѣдательствовалъ старшій изъ членовъ яхтъ-клуба, князь Б. Д. Голицынъ, а членами были: князь М. В. Кочубей и князь Н. А. Лобановъ-Ростовскій. Судья гонокъ, избранный единогласно въ общемъ собраніи, былъ контръ-адмиралъ *Θ. С. Лутковскій* 1.

Призъ на эту гонку отъ общества яхтъ-клуба—серебряная вызолоченная сирена.

Въ 7¹/₂ часовъ утра, комиссія Императорскаго С. Петербургскаго яхтъ-клуба отправилась изъ С. Петербурга на частномъ пароходѣ къ сборному мѣсту гонки.

Въ 9 $\frac{1}{2}$ час. утра подошла къ Забавѣ и пересѣла на оную. Въ то же время на яхтѣ сей поднять адмиральскій флагъ обществъ. Въ слѣдъ за тѣмъ, по приказанію судьи гонки, слѣланъ сигналъ, по коему маячныя суда иллюминировались флагами.

Всѣ яхты уже находились на своихъ мѣстахъ.

Въ 10 часовъ, по первой пушкѣ съ Забавы, яхты, записанныя для состязанія, подняли позывные выпела свои, въ замѣнъ обыкновенныхъ стеньговыхъ флаговъ общества.

Въ 10 $\frac{1}{2}$ часовъ, при второмъ пушечномъ выстрѣлѣ съ Забавы, румбовымъ сигналомъ SSW означено было направление, въ которомъ должна начаться гонка, и другимъ сигналомъ показанъ румбъ, WNW, на которомъ яхты, обойдя маячныя суда, съ прибытіемъ къ адмиральскому судну, должны окончить гонку. По спускѣ этихъ сигналовъ, яхты начали отдавать паруса.

Въ 11 часовъ, по третьей пушкѣ, яхты подняли якоря и приступили къ состязанію; вѣтръ былъ тихій отъ OSO и яхты легли лѣвымъ галсомъ.

Чайка снялась первая; чрезъ 1 $\frac{1}{2}$ м. послѣ нея снялся Рюрикъ; за тѣмъ, чрезъ 2 $\frac{1}{2}$ мин. Волна, а спустя 3 минуты и Ястребъ.

Въ 11 час. 10 мин. тендеръ Рюрикъ первый прошелъ траверсъ адмиральскаго судна, а прочіе суда, одно за другимъ, миновали его въ слѣдующемъ порядкѣ:

Ястребъ въ 11 ч. 11 м. 40 с.

Чайка — 11 — 13 — — —

Волна — 11 — 15 — 20 — —

Ястребъ вскорѣ выбѣжалъ впередъ; самое выгодное мѣсто его предъ прочими судами было въ 11 ч. 15 м.

Въ 11 ч. 30 м. суда шли въ слѣдующемъ порядкѣ:

Ястребъ, Рюрикъ, Волна, Чайка.

Въ 12 часовъ Рюрикъ и Волна опередили Ястреба.

Первое (S) маячное судно обошли:

Рюрикъ въ 12 ч. 30 м.

Волна — 12 — 32 — 15 с.

Ястребъ — 12 — 40 —

Чайка — 1 — 15 —

За тѣмъ второй (О) маякъ миновали:

Рюрикъ въ 1 час. 34 м. 50 с.

Волна — 1 — 36 —

Ястребъ — 2 — 12 —

Чайка — 2 — 56 — 20.

№ маячное судно прошли:

Волна въ 2 час. 3 м. 30 с.

Рюрикъ — 2 — 4 — 30 —

Но пользуясь попутнымъ вѣтромъ, Рюрикъ снова опередилъ Волну и, прибывъ первымъ къ адмиральскому судну, въ 2 ч. 43 м. 26 с., удостоенъ приза общества.

За нимъ пришли:

Волна въ 2 ч. 47 м. 46 с.

Ястребъ — 3 — 22 —

Чайка — 4 — 10 —

Обходъ всего пространства гонокъ совершенъ:

Рюрикомъ въ 3 ч. — 43 м. 26 с.

Волною — 3 — 47 — 46 —

Ястребомъ 4 — 22 — « —

Чайкою — 5 — 10 —

2.

По причинѣ свѣжаго вѣтра, яхты, участвовавшія въ гонкѣ 1-го іюня, не могли прибыть наканунѣ къ мѣстамъ своимъ, на большой рейдъ; часть ихъ, въ 1-мъ часу ночи отправилась подъ

парусами, а именно: Викторія, Волна и Ольвіа, а остальные были буксированы пароходами; именно: Джоржіанъ, Забава, Заря, Варягъ, Рюрикъ и Чайка.

Въ 7-мъ часу утра, пароходъ Геркулесъ, на которомъ находились коммиссія и судья гонокъ, отправились къ мѣсту состязанія, имѣя на буксирѣ тендеръ Ястребъ.

Въ коммиссіи, для гонокъ учрежденной, председательствовали старшій изъ наличныхъ членовъ: графъ Ѳ. С. Апраксинъ. Члены коммиссіи тѣ же, что и въ гонкѣ 28 мая, а въ званіи судьи гонки былъ адмиралъ П. И. Рикордъ.

Прибывъ на большой рейдъ, коммиссія нашла состязующіяся суда стоящими въ двухъ линіяхъ, въ слѣдующемъ порядкѣ, по выпавшему каждому изъ нихъ жребію, считая съ N на S:

*Въ первой линіи
на W, шкуны:*

- 1.) Джоржіанъ
- 2.) Волна
- 3.) Ольвіа
- 4.) Заря
- 5.) Забава
- 6.) Кор. Викторія.

Во 2-й линіи, находившейся въ 2-хъ кабельтовахъ къ O, отъ первой, тендера:

- 1.) Ястребъ
- 2.) Чайка
- 3.) Варягъ
- 4.) Рюрикъ

За линією тендеровъ, въ 3-хъ кабельтовахъ отъ нея къ O, стоялъ частный пароходъ Звѣзда, назначенный, на время гонокъ, адмиральскимъ судномъ. На одномъ меридіанѣ съ симъ послѣднимъ поставленъ былъ люгеръ Петергофъ, отданный, съ разрѣшенія г. начальника главнаго морскаго штаба, въ распоряженіи судьи гонокъ.

Въ 9 часовъ пароходъ Звѣзда иллюминировался флагами.

Въ 10 часовъ произведенъ былъ съ Геркулеса 1-й пушечный выстрѣлъ; въ 10¹/₂—второй. По сигналамъ этимъ яхты

исполнили все то, что, по уставу, было исполнено и въ гонку 28 мая. Вместе со 2-мъ выстрѣломъ, поднять былъ на Геркулесъ сигналъ OSO, означавшій румбъ, на которомъ гонка должна кончиться у траверса адмиральскаго судна.

Въ 11 часовъ послѣдовалъ 3-й выстрѣлъ. Спустя $\frac{1}{2}$ минуты, снялась Викторія, за нею Джоржіанъ, потомъ, въ нижеслѣдующемъ порядкѣ: Рюрикъ, Чайка, Варягъ, Заря; за ними остальные яхты вступили въ состязаніе въ одно почти время.

Викторія, Заря и Варягъ легли на правый галсъ; всѣ другія яхты на лѣвый.

Вѣтръ умѣренный, WNW.

Въ 11 ч. 15 м. подошелъ на параллель Геркулеса, пароходъ Ижора, на которомъ находился адмиралъ Беллинсгаузенъ и другія лица, ему сопутствовавшія. Слѣдя яхты до Толбухина маяка, Ижора поворотила въ Кронштатъ.

Въ 11 ч. 20 м. тендеръ Чайка спустилъ позывной свой вымпелъ, отказываясь отъ гонки.

Въ 11 ч. 35 м. положеніе судовъ было слѣдующее: Джоржіанъ впереди всѣхъ, въ кильватерѣ его слѣдовала Волна, потомъ, Ольвія, Забава и на одной съ нею параллели Викторія; Заря, Рюрикъ, Варягъ, и Ястребъ.

Варягъ, въ 12 ч. занялъ уже выгодное положеніе между яхтами. Джоржіанъ и Волна шли по прежнему, впереди всѣхъ. За ними лавировали Викторія, Ольвія и Заря.

Въ 2 часа вѣтеръ перешелъ къ WSW, благопріятствуя Зарѣ, Варягу и Ястребу, бывшимъ у южнаго берега и опередившимъ теперь другія яхты, за исключеніемъ Джоржіана, сохранявшаго прежнее положеніе.

У южнаго берега лавировали: Джоржіанъ, за нимъ Варягъ, Викторія, Забава, Ольвія, Рюрикъ, Волна; а у сѣвернаго берега Заря и Ястребъ; съ этихъ поръ яхты какъ бы раздѣлились

на двѣ части; одна часть, до самой ночи, постоянно шла съ S, другая съ N стороны Залива.

Вѣтеръ измѣнялся, затихалъ. Джоржіанъ вошелъ въ штелевую полосу и потерялъ прежнее свое мѣсто; тогда, какъ другія яхты, пользуясь полосой вѣтра, выбѣжали впередъ и приобрѣли весьма важное преимущество въ ряду состязующихся судовъ. Рюрикъ, шедшій до сего въ числѣ послѣднихъ яхтъ, вдругъ явился въ главѣ ихъ; за нимъ взяла первенство надъ другими судами Забава. Джоржіанъ, около 4 часовъ лавировавшій впереди, занялъ теперь мѣсто послѣ Забавы. Вообще же суда шли въ слѣдующемъ порядкѣ: Рюрикъ, Забава, Джоржіанъ, Варягъ, Викторія, Ольвія и Волна; у N берега лавировали, въ прежнемъ порядкѣ, Заря и Ястребъ.

Въ 5 часовъ едва замѣтный SO вѣтеръ.

Въ продолженіе этого времени суда шли въ томъ же порядкѣ, за исключеніемъ Волны, опередившей Ольвію.

Въ 6 ч. 25 м. вѣтеръ усилился и перешелъ къ O; Рюрикъ еще болѣе вышелъ впередъ.

Въ 7 ч. 35 м. адмиралъ Рикордъ, бывъ весьма доволенъ общимъ ходомъ яхтъ, приказалъ поднять вымпелъ: « Адмиралъ привѣтствуетъ васъ въ успѣшномъ исполненіи эволюцій. »

Яхты въ то же время подняли отвѣтный вымпелъ.

Мѣжду тѣмъ Рюрикъ уходилъ впередъ болѣе и болѣе. Варягъ началъ сближаться съ Джоржіаномъ.

Въ 7 ч. 55 м. Джоржіанъ обогналъ Забаву, а вслѣдъ затѣмъ Варягъ обогналъ, какъ Забаву, такъ и Джоржіана и замѣтно ушелъ отъ нихъ впередъ.

Въ то же время Ольвія начала настигать Викторію.

Въ 8 ч. 15 м., при сравненіи относительнаго положенія 7 яхтъ южной стороны, и 2 сѣверной, оказалось, что послѣднія занимали самую выгодную позицію, именно Заря была впереди всѣхъ яхтъ, а Ястребъ на одномъ меридіанѣ съ Рюрикомъ.

Вѣтеръ усиливался.

Въ 8 ч. 20 м. Джоржіанъ началъ настигать Варяга и чрезъ 5 минутъ шелъ уже впереди его.

Около 9 часовъ Викторія сблизилась съ Забавою, и обошла ее, а чрезъ 10 м. обогнала и Варяга.

Вѣтеръ SO.

Яхты быстро неслись къ Нервѣ; въ 9 ч. 25 м. они шли въ кильватеръ одна другой, такимъ образомъ: Рюрикъ, Джоржіанъ, Викторія, Варягъ, Забава, Ольвія и Волна.

Въ 9 ч. 40 м. Джоржіанъ обошелъ Рюрика.

Въ 9 ч. 55 м. Забава настигала Варяга, а Викторія подходила къ Рюрику.

При усилившемся вѣтрѣ, шкуны явно брали перевѣсъ надъ тендерами.

Въ 10 ч. 5 м. Викторія обошла Рюрика, а Ольвія Варяга.

Въ 10 ч. 10 м., легкій туманъ на горизонтѣ скрылъ изъ виду яхту Джоржіанъ; вскорѣ послѣ сего исчезли въ отдаленіи Заря, Викторія и Рюрикъ.

Въ 10 ч. 30 м. видны были только Волна и Ястребъ. Вѣтеръ перешелъ къ SW.

Въ 11 ч. туманъ прочистился; яхты снова показались на горизонтѣ; но заотдаленностію нельзя было различить ихъ.

Джоржіанъ первый обогнулъ островъ Нерву въ 12 ч. 15 м.; Викторія, слѣдя за нимъ, обогнула островъ въ 12 ч. 30 м.

Пароходъ встрѣтилъ Джоржіана на обратномъ пути въ 12 ч. 40 м., а Викторію въ 12 ч. 50 м. и, не доходя до острова, ожидалъ обхода его всѣми остальными яхтами; потомъ направился къ Кронштату.

Нерву обходили послѣ Викторіи: Заря, потомъ Ольвія, Рюрикъ, Варягъ, Забава, Волна и Ястребъ.

Усилившійся вѣтеръ снова унесъ впередъ всѣ яхты; а густой дождь совершенно скрылъ ихъ изъ виду парохода.

2 іюня, утромъ, въ 10 ч. 45 м., у адмиральскаго судна примѣтны были только двѣ яхты: Джоржіанъ и Варягъ; третья едва видѣлась въ сторонѣ Звѣзды; то была Викторія.

По достиженіи Геркулесомъ адмиральскаго судна, представленъ былъ комиссіи слѣдующій результатъ времени прихода яхтъ на траверсъ того судна:

Джоржіанъ	—	—	9 ч.	2 м.	30 с.
Кор. Викторія	—	—	9	28	—
Забава	—	—	9	45	—
Заря	—	—	10	32	—
Ольвія	—	—	11	15	—

Всего же яхты были въ плаваніи:

Джоржіанъ	—	—	22 ч.	2 м.	30 с.
Кор. Викторія	—	—	22	28	—
Забава	—	—	22	45	—
Заря	—	—	23	32	—
Ольвія	—	—	24	15	—

Не останавливаясь у адм. судна:—Викторія, Забава, Заря и Ольвія, ушли на О-й рейдъ и стали на якоря.

Изъ тендеровъ прибыли только Варягъ въ 10 ч. 21 м., совершивъ все плаваніе въ 23 ч. 21 минуту.

Рюрикъ, при обходѣ Нервы, принужденъ былъ взять два рифа, чтобы сохранить мачту, и достигнулъ ад. судна уже въ 12 часовъ.

По совѣщаніи между судьей и членами комиссіи, Императорскаго приза удостоилась шкуна Джоржіанъ, а приза Государя Наслѣдника Цесаревича тендеръ Варягъ. Послѣ сего, при пушечныхъ выстрѣлахъ, были подняты, поочередно, позывные вымпела Джоржіана и Варяга.

А. Кузьмичъ.

=

Бюджетъ англійскаго флота. Сметы суммъ, потребныхъ на содержаніе великобританскаго флота въ 1851—1852 году, уже изданы и представляютъ видъ нѣсколько различныхъ отъ того, въ которомъ обыкновенно являются. Въ перечнѣ сметъ выпущено множество столбцовъ, которые замѣнены двумя столбцами, показывающими на сколько каждая изъ ассигновываемыхъ ежегодно парламентомъ суммъ превышаетъ сумму ей соотвѣтствующую за 1850—1851 годъ, или на сколько она противъ послѣдней уменьшена.

На содержаніе флота въ 1851—1852 году требуется, чтобы парламентъ ассигновалъ 5,727,259 фунтовъ стерлинговъ*, или 171,321 фунт. стерлинговъ менѣе противъ суммы, ассигнованной на расходы прошедшаго года, т. е. съ 1-го марта 1850 по 1-е марта 1851 года. Расходы имѣются въ виду слѣдующіе:

На дѣйствительную службу	4,223, 871 ф. ст.
На недѣйствительную (non-effective)	1,360, 188 . . .
Итого на морскую службу.	5,584, 059 . . .
На артиллерію, перевозку войскъ и пр. . . .	143, 200 . . .
Всего	5,727, 259 ф. ст.

На покрытіе расходовъ, сдѣланныхъ въ прошедшемъ 1850—51 году сверхъ сметы, утвержденной парламентомъ, потребно:

На жалованье матросамъ и морскимъ солдатамъ	91.658 ф. ст.
На адмиралтействъ-контору.	1,525 . . .
На артиллерію, перевозку войскъ и пр. . . .	7,500 . . .
Итого	100,683 ф. ст.

* Фунтъ стерлинговъ=6 рубл. 40 коп. серебромъ; иногда нѣсколько болѣе, смотря по курсу.

Противъ суммъ, отпущенныхъ на 1850—51 годъ, убавлено:		
На съѣстные припасы матросамъ и морскимъ		
	солдатамъ	29,027 ф. ст.
На регистратурную контору (Registry-office)		
	для матросовъ	9,772 . .
На ученую часть		1,068 . .
На заведенія въ самой Англіи		1,127 . .
То же за моремъ		50 . .
На предметы по части кораблестроительнаго		
	вѣдомства (Naval stores)	41,806 . .
На новыя постройки, улучшенія и пр.		41,450 . .
На жалованье мастеровымъ въ Англіи		13,555 . .
То же за моремъ		1,029 . .
На лекарства и врачебные припасы		1,680 . .
На разныя службы.		112,749 . .
На половинное жалованье		19,059 . .
На пенсіи.		1,893 . .
На гражданскія пенсіи		7,497 . .
Итого		281,762 ф. ст.

Комплектъ матросовъ, юногъ и морскихъ солдатъ остается тотъ же, какъ и за прошедшій годъ—именно, 39,000 человекъ; то есть, 26,000 матросовъ, 2000 юногъ, 5700 морскихъ солдатъ, для службы въ морѣ, и 5300 для береговой службы. Изъ этого числа, впрочемъ, слѣдуетъ вычесть 485 матросовъ, которые будутъ употреблены на пакетботную службу. Жалованье увеличено суммою, назначенною въ замѣнъ удерживаемой нынѣ половины винной порціи.—Но этотъ излишекъ, противъ прошлагодней смѣты, вознаграждается уменьшеніемъ суммы на съѣстные припасы, составляющей 62,626 фунтовъ стерлинговъ.

Сумма, потребная на адмиралтействъ-контору, увеличена побавочнымъ жалованьемъ чиновниковъ (clerks). Изъ этого

лишка противъ прошлогодняго, впрочемъ, надобно вычесть сумму, происходящую отъ уменьшенія окладовъ и поденной платы (day-pay), получаемой досель курьерами (messenger).

Регистратурная контора для матросовъ переведена въ вѣдомство департамента торговли (Board of Trade).

Уменьшеніе суммы на ученую часть происходитъ отъ сокращенія нѣкоторыхъ расходовъ по королевской обсерваторіи и по гидрографической части.

Расходы по части заведеній въ самой Великобританіи уменьшены слѣдующимъ образомъ: съ суммъ, назначаемыхъ на содержаніе адмиралтействъ—вуличскаго, портемутскаго, девонпортскаго и ройяль-кларенскаго, сбавлено: съ содержанія перваго, около 300 ф. ст.; втораго, 440; третьяго, 221; послѣдняго, 548. Содержаніе госпиталей нѣсколько увеличено.

Что касается до заморскихъ заведеній, то съ содержанія адмиралтейства на островъ Бермудъ сбавлено 220 ф. ст., съ провіантскихъ магазиновъ въ Мальтѣ 100; адмиралтейство же въ Мальтѣ получить добавочнаго содержанія 181 ф. ст.

Жалованье мастерамъ, рабочимъ и пр. при адмиралтействахъ въ Англіи уменьшено на 26,067 ф. ст.; между тѣмъ какъ содержаніе тѣхъ изъ нихъ, которые служатъ при провіантскихъ магазинахъ, увеличено 346 фунтами стерлинговъ.

За моремъ, съ жалованья мастеровъ при адмиралтействахъ сбавлено 1050 ф. ст.

Съ суммы на кораблестроительные матеріалы сбавлено: на покупку строеваго и мачтоваго лѣса, 10,192 ф. ст.; на покупку другихъ припасовъ, 10,325; на приобрѣтеніе и починку паровыхъ машинъ, 30,000; на постройку въ Блэквалтѣ парохода, 6850; на фрахтовые и разныя другія издержки, 1000 фунт. ст.—Зато, потребно прибавить на покупку каменнаго угля 1440 ф. ст.; на постройку въ Маулмейнѣ парохода 1900; на постройку по подряду, въ Маулмейнѣ же, корабля изъ индійскаго тика 370

ф. ст.—Къ 5400 ф. ст., назначеннымъ на экспедицію капитана Аустина ничего не прибавлено; наконецъ, съ суммы на покупку для почтовыхъ пароходовъ: припасовъ, машинъ и угля, вошедшей нынѣ въ особыя почтамтскія смѣты, убавлено 22,267 ф. ст.

Въ смѣтахъ на разныя службы сбавлено съ лондонскихъ денегъ и пр. 1500 ф. ст.; съ суммы на вспомошествованіе и перевозку потерпѣвшихъ крушенія англійскихъ матросовъ 3000; на перевозку морскихъ и гражданскихъ офицеровъ 500; съ наградныхъ денегъ за поимку морскихъ разбойниковъ и пр. 100,000; съ суммы на фрахтъ за звонкую монету, на награды за помощь, оказываемую бѣдствующимъ судамъ, на вознагражденіе за столкновенія, за вербованіе волонтеровъ, и пр., 5000; прибавлено 3094 ф. ст. на построеніе въ Портъ-Джэксонъ, на островѣ Коккету, сухаго дока, для большого фрегата.

Сумма на половинное жалованье и на пенсіи отставнымъ уменьшена: 15,293 ф. ст. съ половиннаго жалованья, и 5937 съ пенсіонной суммы; затѣмъ къ пенсіонной суммѣ, по циркуляру 1846 года, прибавлено 2162 фунта ст.

Съ военныхъ пенсій и порціонныхъ, выдаваемыхъ штурманамъ, лекарямъ и пр. (warrant officers), сбавлено 1900 ф. ст., со вдовьихъ пенсій 200, съ суммы на вспомошествованія (compassionate list) 500 ф. ст. На пенсіи вдовамъ морскихъ офицеровъ требуется прибавить около 350 ф. ст.; вдовамъ офицеровъ морскихъ полковъ 334; на пенсіи, выдаваемые отъ гриничской госпитали (out-pensions) 170 фунтовъ ст.

Въ прошедшемъ году на гражданскія пенсіи и порціонныя деньги издержано 15,616 ф. ст.; на нынѣшній же годъ требуется всего 8,109 ф. ст.

Смѣты на различныя службы, не морскія (non naval), уменьшены: съ фрахта судовъ, нанимаемыхъ помѣсячно, 4500 фунтами; но фрахтъ судовъ, употребляемыхъ на перевозку войскъ и военныхъ инвалидов (pensioners), увеличенъ 13,500 ф. ст.

Съ фрахта судовъ для перевозки припасовъ сбавлено 2000 ф. ст.; съ судовъ для перевозки изъ одной колоніи въ другую, 500 ф. ст.; съ суммы на содержаніе стола военныхъ офицеровъ, перевозимыхъ на военныхъ судахъ, сбавлено 2000 ф. ст.; по фрахтовымъ деньгамъ судамъ, употребляемымъ въ каботажную службу и въ другія короткія плаванія около береговъ самой Англіи, увеличены 2000 ф. ст.; на снаряженіе транспортныхъ и фрахтовыхъ судовъ, нанимаемыхъ по мѣсячно, потребно мѣнѣ противъ прошлагодняго 400 фунтами, а на постельныя принадлежности, одѣяла и другія принадлежности для войскъ, прибавлено 1500 ф. ст.

Деньги, вырученныя съ 1-го января по 31 декабря 1850 года съ продажи негодныхъ корабельныхъ припасовъ, составляютъ, вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими побочными доходами, 152,292 фунта стерлинговъ, которые вносились въ казначейство чрезъ каждые три мѣсяца 1850 года.

=

Замѣчательное предложеніе. Въ апрѣльскихъ нумерахъ нью-іоркскихъ журналовъ напечатано предложеніе заказать пароходъ для плаванія по океану, который ходилъ бы по 439 миль въ сутки; т. е. 100 милями скорѣе всѣхъ прежнихъ морскихъ пароходовъ. Вотъ подлинныя слова этого предложенія: «Нижеподписавшійся съ товарищами; доводить до свѣденія публики, что они берутся построить, для американской или англійской компаніи капиталистовъ, въ продолженіе 18 мѣсяцевъ, судно, которое помѣщеніемъ для товаровъ и пассажировъ, безопасностію, прочностію, дешевизною постройки, удобнымъ и выгоднымъ приложеніемъ движущей силы и проч. превзойдетъ всѣ океанскіе пароходы, какъ плавающіе, такъ и вновь строящіеся въ Америкѣ и Европѣ. Сверхъ того, скорость его будетъ 100 милями въ сутки болѣе, въ сравненіи съ самымъ лучшимъ изъ всѣхъ извѣстныхъ ходящихъ. Желающіе заказать

такой пароходъ, должны предварительно заплатить, въ продолженіе трехъ мѣсяцевъ, по заключеніи контракта, 250,000 долларовъ, послѣ чего имъ предоставится исключительное право получить, за сумму равную стоимости постройки, готовое судно съ привиллегіею плавать на той линіи, какую они пожелаютъ избрать. Если же строители будутъ не въ состояніи выполнить, въ назначенное время, всѣхъ условій контракта, то обязуются заплатить заказавшему, также въ три мѣсяца, неустойку въ 250,000 долларовъ. То же самое товарищество берется еще выстроить, въ продолженіе года, судно, для плаванія между Нью-Йоркомъ и Альбани, которое будетъ совершать этотъ переходъ (150 миль) въ 5 часовъ, и обладать въ высшей степени всѣми качествами, необходимыми такому судну для выгоднѣйшаго выполненія его назначеній. Предварительный взносъ заказчика, и пеня строителя, въ случаѣ его неустойки, назначаются здѣсь тѣ же, какъ и выше. Заказчикъ получитъ за сумму стоимости постройки, судно и право плавать по Сѣверной рѣкѣ (North river). Сверхъ того, принявшимъ это предложеніе, предоставляется право купить, если они пожелаютъ, за 500,000 долларовъ, привиллегію товарищества на постройку судовъ по ихъ планамъ, и употребленіе ихъ для плаванія по Гудзонову заливу, Восточнымъ рѣкамъ и Западнымъ озерамъ. Товарищество составитъ всѣ подробности условій, и, до заключенія контракта, согласится, если найдетъ это съ своей стороны возможнымъ, измѣнить нѣкоторыя изъ нихъ, по желанію заказчика.» Подъ статью подписано: »*Darius Davidson*.« Признаемся, такія предложенія могутъ родиться только въ головѣ Американцевъ.

=

Несчастіе отъ неосторожности. 3-го февраля н. ст. 26 пушечный корветъ *Калліона*, подъ командою капитана сэра Эверарда Хома (*Sir Everard Home*), ожидая когда буксирный

пароходъ *Авои* станетъ буксировать его въ *Зундъ*, снялся съ фертонага и закрѣпился за бочку близъ флагманскаго корабля *Импренэбль*, стоявшаго противъ Обелиска. По приходѣ *Авои*, одинъ конецъ буксира былъ закрѣпленъ за чугунный кнехтъ на пароходѣ *Авои*, а другой, въ нѣсколько оборотовъ, былъ обнесенъ около шпиля на верхней палубѣ *Каллионы*. Когда *Авои* взялъ ходъ, шпиль отъ внезапнаго напряженія сталъ вертѣться съ страшною быстротою и вымбовки полетѣли изъ него по всѣмъ направлениямъ.* Капитанъ получилъ нѣсколько ударовъ въ голову и другія части тѣла, лекарскій помощникъ и одинъ изъ квартирмейстеровъ были жестоко ранены, а у одного изъ морскихъ солдатъ оторвало ухо. Тотчасъ подали сигналы близъ стоявшимъ военнымъ судамъ, съ которыхъ немедленно прибыли лекаря. Ушиблено всего восемнадцать чело-вѣкъ; капитана и пятерыхъ нижнихъ чиновъ оказалось нужнымъ отправить въ королевскій морской госпиталь.

==

Гонка гребнаго судна съ лошадыю. Эта гонка происходила въ Портсмутѣ между легкою гичкою на сильной греблѣ и лошадыю на скорой рыси. Гичка была длиною 28 футъ; гребцовъ на ней было четверо, изъ лучшихъ перевозчиковъ, и рулевой. Она отправилась отъ Пойнтъ-бича къ пристани въ Порчестерѣ, а всадникъ поѣхалъ рысью отъ того же мѣста, по дорогѣ къ Порчестерскому замку. Теченіе благопріятствовало гичкѣ. Разстояніе, которое ей должно было прогрести, составляло около $3\frac{1}{2}$ миль, а для рысака, около 8 миль. Гичка обогнала, потому что она пришла къ замку въ 27 минутъ, а рысакъ въ 32 минуты.

==

* Видно, что свистовъ не былъ обнесенъ и шпиль-болты не были вложены.

Появленіе льдовъ въ низкихъ широтахъ. Пароходъ *Америка*, отправившійся 5 апрѣля (нов. ст.) изъ Ливерпуля, встрѣтилъ въ морѣ большія льдины, замедлившія нѣсколькими часами прибытіе его въ Соединенные-Штаты. Вотъ отрывокъ изъ письма одного пассажира Люсьенъ Шевалье, помещенный во французской иллюстраціи, издаваемой отцомъ этого пассажира.

«Со дня отправленія нашего, до 2 часовъ по полудни 11-го, мы имѣли постоянную температуру 12°; въ 3 часа насъ окружилъ туманъ, ограничивъ горизонтъ нашъ до 60 метровъ, и мы вошли въ густой ледъ при 2° холода, и обломали пароходные колеса. Перемена была внезапная, такъ что предвидѣть ее было невозможно.

«Капитанъ нашъ говорилъ, что онъ никогда не видалъ такой большой массы льдовъ въ этихъ мѣстахъ; нѣныя льдины были вдвое или втрое больше площади Лувуа, и погружались въ воду отъ 100 до 200 футовъ. На нѣкоторыхъ изъ нихъ лежали тюлени, которые по видимому путешествовали какъ и мы.

«Всѣ эти льды неслись отъ сѣвера, изъ Гудзонова залива, по теченію, направлявшемуся оттуда къ югу, со скоростью до девяти миль въ сутки. Иногда льды эти простираются полосой, которая имѣетъ нѣсколько сотъ миль длины, и огромную ширину.

«Парусное судно, попавшееся между этими льдами, часто погибаетъ; но такой пароходъ, какъ нашъ, имѣющій достаточно силъ, чтобы баротся съ подобными препятствіями, не подвергается большой опасности. Въ пятницу и субботу (12 и 13 чиселъ) намъ приходилось безпрестанно переменять курсъ, часто ворочаться назадъ, останавливаться и работать безъ отдыха, что и замедлило наше плаваніе 30-ю часами.»

=

Ураганъ въ Соединенныхъ-Штатахъ. 15-го апрѣля (нов. ст.) страшный ураганъ пронесся по берегу Соединенныхъ-Шта-

тогь, между Мэйномъ и Пенсильваніею, и продолжался трое сутокъ. Множество судовъ было выброшено на берегъ или затонуло, и много погибло ихъ даже въ самомъ Бостонѣ. Набережныя въ этотъ городѣ частію разрушены. Телеграфическое сообщеніе съ Хэлифаксомъ было прервано. Маякъ на мысѣ Кохасе, между Бостономъ и Плимутомъ, былъ разрушенъ и снесенъ со всеми находившимися на немъ людьми. Пароходъ *Америка*, о которомъ упомянуто въ предыдущей статьѣ, не видя маяка, едва не попалъ на рифъ. Многія изъ зданій были разрушены или повреждены. Вода поднялась у береговъ на необыкновенную высоту, и разрушила многія плотины. Часть города Бостона три дня была затоплена, такъ что по улицамъ ѣздили въ лодкахъ. Море залило поля и почти все рѣки выступили изъ береговъ, разрушивъ мосты, вѣдукты и насыпи для желѣзныхъ дорогъ*. По послѣднимъ извѣстіямъ изъ Соединенныхъ Штатовъ отъ 19 апрѣля, потерю исчисляли уже въ 3 милліона. Чтожъ касается до бѣдствій на морѣ, то невозможно составить о нихъ вѣрное понятіе; весь берегъ Новой-Англіи устланъ выброшенными на него судами и обломками.

Ураганъ повидимому доходилъ также довольно далеко и къ югу, потому что, по полученнымъ въ Нью-Йоркѣ изъ Филадельфіи извѣстіямъ, проливной дождь продолжался тамъ цѣлые два дня; все рѣки поднялись въ своемъ ложѣ, и вѣтръ начиналъ дуть порывисто. Опасались, что повторится та же сцена опустошенія, какую Пенсильванія испытала въ прошедшемъ году, около того же времени.



* Въ 19 *Naut. Stand.* 1851, пишутъ, что ураганъ этотъ, въ ночь съ 7 на 8 апрѣля, достигъ Сѣверной Алабамы и Георгіи, и что вода въ рѣкѣ Чатахучи поднялась на 40 футовъ (!) *Ред.*

Тросовый руль. Нью-Йоркъ, апрѣля 8.—Мы были приглашены вчера застрахователями судна *Уарренъ*, принадлежащаго Нью-Йорку и прибывшаго 26 марта (нов. ст.) изъ рѣки Клейдъ, осмотрѣть тросовый руль, сдѣланный въ морѣ шкиперомъ Лаутономъ, вмѣсто потеряннаго во время шторма. До потери руля, судно *Уарренъ*, отъ сильнаго волненія лишилось фокъ-мачты, гротъ-стенгя и бушприта. Упоминаемый руль состоитъ изъ свернутаго пенъковаго кабельтова, скрѣпленнаго поперегъ деревянными планками и утвержденнаго съ обѣихъ сторонъ къ старинству цѣпами; отъ него взяты были съ каждой стороны по кабельтову на верхнюю палубу. Для устраненія тренія руля о старинность и для погруженія его въ воду, принаитовлены были къ нему желѣзные бруски. Чтобы кабельтовы не перетерлись, къ нимъ привязаны были небольшія деревянные планки. Фигура руля, конечно, была неуклюжа, но это не мѣшало полезному его дѣйствию. Руль былъ сдѣланъ и утвержденъ на надлежащемъ мѣстѣ въ теченіе 12 дней, во время непрерывно продолжавшагося шторма. Вскорѣ послѣ этого подошелъ баркъ *Лондонъ*, и предлагалъ *Уаррену* свою помощь; но новый руль дѣйствовалъ такъ хорошо, и шкиперъ Лаутонъ былъ такъ имъ доволенъ, что не счелъ за нужное воспользоваться предлагаемою услугою. Это было въ широтѣ 42° 15' и долготѣ 24° 20' 0-й отъ Гринвича. Отъ этого мѣста, съ новымъ рулемъ и новою стеньгою, столь же искусно сдѣланною, *Уарренъ* прибылъ въ Нью-Йоркъ, и сберегъ (потому что не воротился назадъ) 15,000 долларовъ для своихъ хозяевъ и страховщиковъ. Шкиперъ Лаутонъ, плавающій на купеческихъ судахъ съ 1805 года, изобрѣлъ между прочимъ парусинные мѣшки, которыми можно на время останавливать въ суднѣ течь; а въ настоящемъ случаѣ далъ урокъ, которымъ могутъ воспользоваться и другіе.

==

Спасительныя койки. Парусный мастеръ Генрихъ Робиль-

яръ, житель острова Джерси, изобрѣлъ новаго рода койки, которые могутъ служить средствомъ для спасенія жизни. Койки эти были представлены Англійской Королевѣ, одобрены герцогомъ нортумберлэндскимъ и наконецъ препровождены англійскимъ адмиралтействомъ въ комитетъ спасительныхъ лодокъ въ коммерсетъ-хаусъ. Мы увѣрены, говорить газета *Jersey Sun*, что это новое изобрѣтеніе будетъ вскорѣ подвергнуто опыту и найдено соотвѣтствующимъ цѣли.

=

Замѣчательное метеорологическое явленіе. Явленіе это случилось недавно въ Лардабургѣ, въ Калабріи. Свѣтящійся метеоръ упалъ на житницу и зажегъ ее. Профессоръ Тости, объявляя объ этомъ происшествіи, говоритъ, что это только второй случай, извѣстный до нашего времени. Первый пожаръ отъ метеора произошелъ 13 іюня 1759 года въ Капсѣ, близъ Базаса, во Франціи; тогда метеоръ зажегъ также житницу, въ которой укрывался нищій. Нищій этотъ былъ арестованъ, какъ поджигатель, и привезенъ въ Бордо. Тамъ онъ рѣшительно объявилъ себя невиннымъ, но, несмотря на свое объявленіе, былъ бы непремѣнно осужденъ, если бы аббатъ Нолле, знаменитый натуралистъ тогдашняго времени, не изслѣдовалъ дѣла на мѣстѣ, и не нашелъ между развалинами житницы обломки аэролита. Онъ вступился за бѣдняка и исходатайствовалъ ему свободу. Явленіе, упоминаемое профессоромъ Тости, случилось при многихъ свидѣтеляхъ. (*La Marine*).

=

Важный ученый фактъ. Во время страшной эпидеміи, свирѣпствовавшей недавно въ Кайеннѣ, замѣтили, что магнитная стрѣлка подвергалась необыкновеннымъ возмущеніямъ (*perturbations*). Эти возмущенія увеличивались и уменьшались по мѣрѣ усиленія или ослабѣванія эпидеміи. Явленіе это заслуживаетъ серьезнаго вниманія, и конечно подкрѣпить уже сдѣ-

данное и изслѣдованное наблюденіе надъ относительныхъ состояніемъ эпидеміи и атмосферическихъ перемѣнъ. (*La Marine*, № 45, 1851).

=

—9-го мая 1851 года, въ день Святого Николая Чудотворца, въ Камско-Воткинскомъ заводѣ спущенъ на воду третій желѣзный пароходъ во 100 силъ; заложный 7-го августа 1850 года.

Пароходъ этотъ построенъ по Высочайшему повелѣнію и исключительно предназначенъ для плаванія на Каспійскомъ морѣ по торговымъ дѣламъ; его предполагается отдѣлать при самомъ заводѣ, и будущю весною 1852 года; препроводить рѣками Воткою и Сивою въ рѣку Каму, гдѣ, по установкѣ на него паровыхъ машинъ, которыя имѣютъ быть доставлены изъ Екатеринбургскаго механическаго заведенія, отправить его къ мѣсту назначенія.

(Р. И.)

=

•

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Въ Пенсильванійской газетѣ пишутъ, что недавно открыта новая двигательная сила, которая замѣняетъ водяной паръ, и что даже нѣкоторые факты подтверждаютъ справедливость этого открытія. Профессоръ Саломонъ, съ успѣхомъ употребилъ углекислый газъ, вмѣсто паровъ, для приведенія въ дѣйствіе разнаго рода машинъ. Сила этого газа давно была извѣстна химикамъ, но ни одному еще изъ нихъ не удалось употребить его какъ двигателя. Профессоръ Саломонъ говоритъ, что газъ

этотъ совершенно безопасенъ, занимаетъ въ пятьдесятъ разъ меньше пространства противъ пара, и устройство котловъ и топокъ обходится во сто разъ дешевле (!). Опыты, недавно произведены по этому предмету въ Цинциннати, были совершенно удовлетворительны (!) (*Naut. Stand.*, 1851, № 15).

— Американскій профессоръ Пэдждъ, давно уже занимающійся приложеніемъ электро-магнетизма къ приведенію въ дѣйствіе машинъ, пришелъ, наконецъ, къ весьма важному результату. Вотъ что пишутъ объ этомъ въ *Courrier des Etats-Unis*:

«Профессоръ Пэдждъ, продолжаетъ съ большимъ успѣхомъ дѣлать въ Вашингтонѣ опыты, надъ примѣненіемъ электрической силы, какъ двигателя. Второй изъ этихъ опытовъ, произведенный въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, былъ гораздо удовлетворительнѣе перваго, хотя и одного этого достаточно было для утвержденія истины и будущей пользы открытія.

«Г. Пэдждъ пускалъ въ ходъ свой электромагнитный локомотивъ по желѣзной дорогѣ съ весьма значительною скоростію.

Сначала машина двигалась довольно тихо, такъ-что ребенокъ могъ, нѣсколько сотъ шаговъ, слѣдовать за ней пѣшкомъ. Но мало по малу, скорость ея увеличилась, и, въ 39 минутъ, локомотивъ достигъ Бладенсбурга, отстоявшаго почти на $5\frac{1}{4}$ миль. За двѣ мили до этого мѣста, дѣйствіе электрической батареи было во всей своей силѣ, и локомотивъ получилъ скорость, на мѣстности почти совершенно горизонтальной, до 19 миль въ часъ—семь миль болѣе, чѣмъ во время перваго опыта.

«Съ этой минуты—вопросъ рѣшенъ: опытъ удался вполне; доказательства, представленныя г. Пэдждъ, очевидны и убѣдительны.

«Итакъ нельзя уже болѣе въ этомъ сомнѣваться, даже послѣ небольшихъ неудачъ, оказавшихся при концѣ опыта, и происшедшихъ единственно отъ недостаточной только прочности нѣкоторыхъ частей прибора, установленнаго для пробной поѣздки.

Разрушеніе нѣкоторыхъ перегородокъ въ электрическомъ сосудѣ, много содѣйствовало къ уменьшенію развитія электро-магнитной силы: но нѣтъ ничего легче, какъ предупредить подобные случаи. Съ другой стороны, должно замѣнить, что опыты производились на проѣзжей желѣзной дорогѣ, безъ остановки въ это время обычныхъ поѣздовъ. А потому необходимо было принимать множество предосторожностей, и очень часто останавливаться. Какъ-бы то ни было, но, несмотря на всѣ эти мало-важныя неудобства, локомотивъ выдержалъ опыты, и представилъ многочисленной публикѣ ясныя доказательства; остается ожидать окончательнаго введенія въ употребленіе этого новаго двигателя, честь изобрѣтенія котораго принадлежитъ профессору Пэджу.» Будемъ ожидать!

— Какой-то австралійскій колонистъ Кентинъ открылъ новую двигательную силу. Издатель Port Philip Gazette, г. Керръ, пишетъ, «что онъ самъ видѣлъ проэктъ механизма, и увѣряетъ, что двигатель этотъ весьма скоро замѣнить и пары и паруса; въ самомъ дѣлѣ, основная идея такъ проста и осязательна, что удивляешься—почему такъ долго ее не находили.»

— Опыты, произведенные надъ употребленіемъ хлороформа, замѣняющаго значительно силу водяныхъ паровъ, производимыхъ сжиганіемъ каменнаго угля, продолжаются съ успѣхомъ въ Лоріанѣ, и обѣщаютъ большую экономію въ топливѣ, и большій просторъ на пароходахъ.

— Говорятъ, что въ Нью-Йоркѣ построены въ настоящее время, для желѣзной дороги Эри, локомотивъ новаго изобрѣтенія, въ которомъ вода будетъ нагрѣваться, вмѣсто угля и всякаго другаго твердаго топлива, алкоголемъ (!). Изобрѣтеніе это содержится пока въ строжайшемъ секретѣ.

— Компания для постройки подводнаго электрическаго телеграфа, между Дувромъ и Кале, получила отъ англійскаго правительства привиллегію. Капиталъ ея, опредѣленный въ 1,250,000

франковъ, будетъ раздѣленъ на акціи, по 25 фр. каждая. Когда приборъ будетъ установленъ на мѣсто, то можно будетъ имѣть непрерывную корреспонденцію между Лондономъ, Вѣною и Триестомъ.

— Какъ примѣръ совершенства, до котораго доведена телеграфическая система въ Америкѣ, газета *Naut. Stand.* приводитъ слѣдующій фактъ: главнѣйшія европейскія новости были переданы изъ Нью-Йорка въ Нью-Орлеанъ, на разстояніе 2000 миль, и получены отвѣты въ неизмѣримо короткое время— три часа пять минутъ.

— Во Французскомъ морскомъ министерствѣ разсматривается прозектъ о перенесеніи въ Брестъ знаменитаго завода изъ Эндре, предназначеннаго для постройки и починки машинъ военныхъ пароходовъ. Кредитъ, необходимый для выполненія этого прозекта положено испросить у національнаго собранія.

Въ скоромъ времени разсмотрѣны будутъ также прозекты объ улучшеніи рѣки Лоары, между городомъ Нантомъ и устьемъ. Прозекты эти, составленные инженерами и одобренные правительственными комиссіями и главнымъ совѣтомъ путей-сообщенія, представляютъ возможность укрѣпить берега плотинами, подобно приморской части р. Сены, и углубить Лоару на столько, что большія суда будутъ ходить по ней во всякое время года.

— Комитетъ морскихъ офицеровъ въ Портсмутѣ предложилъ для употребленія на англійскомъ военномъ флотѣ сигнальныя фонари съ цвѣтными увеличительными стеклами, которые, по сдѣланнымъ надъ ними опытамъ, оказались весьма удовлетворительными.

— Въ «*la Marine*» пишутъ: «Благодаря шестидесяти-лѣтнимъ усиліямъ правительства, Шербургъ сдѣлался теперь грозною защитой Франціи отъ непріятелей со стороны Канала; объ учрежденіи быстрого сообщенія между столицею и этимъ важ-

ныиъ стратегическимъ пунктомъ было бы теперь изъяснить и говорить. Парижскій муниципальный совѣтъ, въ которомъ, по назначенію правительства засѣдалъ префектъ департамента Сены, единогласно принялъ это мнѣніе, и въ засѣданіи 4 мая опредѣлилъ, чтобы желѣзная дорога, долженствующая соединить Шербургъ и ближайшіе къ нему департаменты съ Парижемъ, была построена въ наискорѣйшемъ времени.

— Знаменитые англійскіе мануфактуристы г-да Пенъ и сынъ представили на всемірную выставку слѣдующія произведенія своего завода, отличающіяся какъ изяществомъ отдѣлки, такъ и совершенствомъ различныхъ механическихъ приспособленій.

1). Двѣ пароводныя машины, съ качающимися цилиндрами, совокупной силы въ 24 пар. лошади.

Выгоды машинъ этой системы состоятъ въ простотѣ конструкціи, легкости и уютности. Г. г. Пенъ построили уже такихъ машинъ болѣе чѣмъ для 200 пароводовъ, въ числѣ коихъ находится королевская яхта *Фейри*, съ винтомъ, адмиралтейская яхта *Блэк-Иглъ*, и много почтовыхъ и военныхъ. — Теперь строятся на ихъ заводѣ двѣ большія пароводныя машины, съ качающимися цилиндрами, совокуп. силы въ 500 пар. лошадей.

2). Пара большихъ машинъ (Trunk-Engine), для приложенія къ гребному винту безъ помощи зубчатыхъ колесъ.

3). Модель, въ 1 дюймъ за футъ, такихъ же машинъ, поставленныхъ на винтовыхъ фрегатахъ *Арrogantъ* и *Энкоунтеръ*, въ 360 силъ.

4). Модель, въ $\frac{3}{4}$ д. за футъ, машинъ съ качающимися цилиндрами, фрегата *Сфинксъ*, въ 500 силъ.

5). Модель, въ 1 д. за футъ, гребнаго винта пароваго фрегата *Арrogantъ*.

6). Модель, 1 д. за футъ, машинъ одного изъ буксирныхъ пароводовъ въ 32 пар. лошади.

7). Вспомогательная снабжающая машинка для доставленія воды въ паровые котлы, когда машина не въ ходу, или въ случаѣ поврежденія снабжающихъ помпъ.

—На заводѣ Крёзо, въ южной Франціи, скоро будетъ окончить постройкою пароходъ *Ариель*, для Паши Египетскаго. Красивый и легкій пароходъ этотъ можетъ ходить и подъ парусами; онъ вооруженъ бригами, и будетъ плавать по Нилу. По отличной постройкѣ и богатой отдѣлкѣ, *Ариель* не оставляетъ ничего болѣе желать. Каюты для Паши устроены въ кормѣ, а для семейства его—въ носовой части. Вездѣ употреблены на немъ самыя дорогія украшенія, самыя роскошныя занавѣсы, такъ—что все вмѣстѣ дѣлаетъ пароходъ этотъ вполне образцовымъ.

Недавно пробовали ходъ его: нуть отъ Шалона до Турню, по теченію, совершилъ онъ въ 1 часъ 5 мин., а обратно въ 1 ч. 20 м. Это самая большая скорость парохода, извѣстная доселѣ.

—Въ Девонпортѣ, надняхъ будетъ заложенъ 100 пуш. двухдечный пароходъ *С. Жанъ д' Акръ*, съ винтовымъ двигателемъ. Это одинъ изъ величайшихъ военныхъ пароходовъ въ Свѣтѣ. Длина его будетъ 238 ф. 6 д., ширина 55 ф. 4 д., глубина трюма 24 ф. 5 д., вмѣстительность 3,258 тоновъ!

—Компанія винтовыхъ пароходовъ, для плаванія между Англіею и мысомъ Доброй Надежды, получила отъ англійскаго правительства разрѣшеніе увеличить свой капиталъ отъ 200,000 до 1 милліона фунт. ст. Компанія эта объявляетъ, что продолженіе означенной линіи сообщенія до Калькутты, чрезъ Мадрасъ и островъ Маврікія, будетъ учреждено ею въ самомъ непродолжительномъ времени. Пароходы для этихъ рейсовъ еще строятся; вмѣстительность ихъ будетъ равняться 1,700 тонамъ, а машины въ 300 силъ.

—Изъ Плимута предполагается отправлять 15 числа (нов. ст.) каждаго мѣсяца почтовый пароходъ на мысъ Доброй-На-

лежды, съ заходомъ, на обратномъ пути, къ острову св. Елены. Пароходъ будетъ возить только письма и журналы.

— Путешествія изъ Парижа въ Лондонъ, чрезъ Кале и Булонь, и обратно, продолжающіяся по двѣ недѣли, стоятъ 100 франковъ—на первомъ мѣстѣ, и 75 фр.—на второмъ. Такія же путешествія чрезъ Діеппъ, стоятъ на первомъ мѣстѣ 40, а на второмъ 30 франковъ. Билеты могутъ служить на все время выставки. Кромѣ того, путешественники могутъ оставаться, на одинъ или два дня, въ Руанѣ, Діеппѣ и Брейтонѣ.

— Мая 20-го (нов. ст.) пришелъ въ Гавръ американскій пароходъ *Гумбольдъ*, сдѣлавъ переходъ изъ Нью-Йорка въ 12 сутокъ, включая время захода въ Коусъ (на сѣверномъ берегу острова Вайта), для сдачи англійской почты. Это самый скорый переходъ, совершенный доселѣ между двумя упомянутыми портами, гдѣ учреждено правильное пароходство съ октября мѣсяца 1850 года. *Гумбольдъ* въ 2200 тоновъ, имѣетъ длину по килю 283 ф., по палубѣ 290 ф.; наибольшую ширину 40 ф., глубину 27 ф.; двѣ машины въ 815 нарицательныхъ силъ, дѣйствительная же сила ихъ гораздо болѣе. Диаметры колесъ 35 ф., дымовой трубы $8\frac{1}{2}$ ф., паровой трубы 2 ф. и цилиндровъ 95 дюймовъ; ходъ поршня 9 ф.—Пароходъ этотъ былъ спущенъ въ Нью-Йоркѣ въ тотъ самый день, въ который отправился оттуда пароходъ *Франклинъ* въ первый свой рейсъ, въ Гавръ. Этотъ послѣдній пароходъ почти тѣхъ же размѣреній, что и *Гумбольдъ*, и мало уступаетъ своему сопернику въ скорости хода.

— Мачты на турецкомъ фрегатѣ, находящемся въ Англіи, оказались такъ гнилы, что надобно удивляться, какъ онъ могъ прійти туда изъ Константинополя. По прибуksированіи бизань-мачты къ пристани, она переломилаcь на три части въ 17 футахъ отъ шпора; прочія мачты также ветхи. Вообще онѣ сдѣланы весьма замѣчательно: части ихъ сколочены гвоздями,

и концы прижнуты одинъ къ другому просто, безъ замковъ; во многихъ мѣстахъ гнилыя штуки были вынуты и замѣнены новыми. Самое судно также очень старо.

— Гаврскій журналъ отъ 16 мая извѣщаетъ, что на *Инвестигаторѣ*, отправившемся въ полярное море за Франклиномъ, находится одинъ французъ *Иосифъ Манелль*, уроженецъ Финистерре; онъ служитъ тамъ рулевымъ, и получилъ мѣсто это по рекомендаціи леди Франклинъ, которой давно онъ былъ извѣстенъ. Манелль служилъ десять лѣтъ на китоловыхъ судахъ и, послѣ крушенія одного изъ нихъ, жилъ болѣе года у Эскимосовъ, и выучился ихъ языку. Онъ писалъ недавно къ роднымъ своимъ, чтобы до начала 1855 года не ожидали отъ него никакихъ извѣстій.

— Газета *Morning Advertiser*, отъ 12 мая, объявляетъ, что въ Вуличѣ находится теперь на лицо 28 тысячъ орудій разныхъ калибровъ и до четырехъ милліоновъ различныхъ снарядовъ. При этомъ упоминается, что въ послѣднюю европейскую войну, городъ Бирмингамъ изготовлялъ по одному ружью въ минуту времени.

— Въ началѣ прошедшаго мая мѣсяца, на заводѣ въ Эндре дѣлали пробу машины въ 1200 силъ, приготовленной для 84 пуш. кор. *Наполеонъ*. Всѣ части этого истинно-гигантскаго механизма дѣйствовали превосходно, и потому и можно вполнѣ надѣяться, что и при дѣйствіи на кораблѣ онъ оправдаютъ всѣ ожиданія. Для зрителя эта огромная движущаяся масса металловъ кажется какимъ-то чудомъ, а не твореніемъ рукъ челоувѣческихъ. Котлы и самый механизмъ уже отправлены на транспортахъ въ Тулонъ, гдѣ корабль *Наполеонъ* ожидаетъ этого могучаго двигателя.

— Пишутъ изъ Гранвиля, что въ нынѣшнемъ 1851 году, поймано около 83 милліоновъ устрицъ, стоящихъ 584,000 франковъ. Въ прошломъ году поймано было только 48 милліо-

новъ. Промыселъ этотъ доставляетъ хлѣбъ очень многимъ: рыбакамъ, занимающимся ловлею; работникамъ, сортирующимъ ихъ; и наконецъ перевозчикамъ ихъ, моремъ и берегомъ. На мѣстѣ, тысяча устрицъ стоятъ около семи франковъ. Здѣсь кстати замѣтить, что англійскіе рыбаки, несмотря на арестованіе многихъ изъ нихъ, и ежедневныя преслѣдованія, неукротимы въ войнѣ, которую они объявили французскимъ устрицамъ. Едва только замѣтятъ они удаленіе крейсеровъ, какъ тотчасъ пускаются, подъ всѣми парусами, къ устричнымъ мѣстамъ, которые они считаютъ вторымъ Сакраменто. Пароходъ-авизо *Ариэль* захватилъ уже 29 англійскихъ рыбацкихъ лодокъ.

— Французскій морской министръ, занимается, говорятъ, составленіемъ записки, относящейся до названій военныхъ судовъ, и намѣревается вскорѣ представить ее въ адмиралтейскій совѣтъ. Всѣ знаменитости военно-сухопутныя и морскія будутъ внесены въ составляемый списокъ, и имена ихъ будутъ раздаваемы впредь военнымъ судамъ.

— Французская слѣдственная морская коммиссія, занималась на дняхъ вопросомъ о лѣсныхъ запасахъ для военнаго французскаго флота. Многие члены этой коммиссіи предлагали воспользоваться, для постройки судовъ и рангоута, лѣсомъ изъ Алжиріи. Мы не знаемъ пригодны-ли эти неизслѣдованные еще лѣса для флота, говорили нѣкоторые изъ членовъ; но мы искренно желаемъ, чтобы изслѣдованіе ихъ началось безотлагательно; потому что лѣса для постройки судовъ, привозимыя болѣею частію изъ Россіи и Норвегіи, обходятся намъ слишкомъ дорого и необходимость получать ихъ изъ-заграницы ставить насъ въ полную зависимость отъ сѣверныхъ державъ относительно нашего судостроенія. Коммиссія внесла это предложеніе въ протоколъ. (*La Marine*, 1851, № 41).

— Англійскій астрономъ Хейндъ объявляетъ въ газетѣ *Times*, что $\frac{8}{10}$ мая, за 10 минутъ до 1 часу утра, онъ открылъ

новую планету въ созвѣздіи скорпіона. Свѣтъ этой планеты голубоватый, и равняется свѣту звѣзды девятой величины. Это четвертая планета, открытая при внимательномъ изслѣдованіи зодіакальной части неба. Предъидущія три планеты суть: *Ирида*, открытая 13 авг. (нов. ст.) 1847 г.; *Флора*—октября 18, того же года; и *Викторія*—13 сентября, 1850 года.

22 мая скончался въ С. Петербургѣ предсѣдатель генералъ-аудиторіата, адмиралъ Иванъ Савичъ Сульменевъ.

О П Е Ч А Т К А.

Въ № 5-мъ Морскаго Сборника, стр. 413, въ 6-й строкѣ сверху, напечатано *аммуниція*; слѣдовало быть *снаряды*.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

И. А. РАТЬКОВА и Ко.,

Коммиссіонера Министерства Государственныхъ Имуществъ, Гидрографическаго Департамента и Морскаго Ученаго Комитета; въ С.-Петербургѣ, на Невскомъ проспектѣ, у Полицейскаго моста, въ домѣ Голландской церкви, продаются слѣдующія книги:

(Цѣны означены на серебро).

О ПАРОВЫХЪ МАШИНАХЪ, Соч. Поручика *Фелькнера*, съ пятью чертежами. Спб. 1851 г. 1 ч., съ пересылкою 2 р. сер.

О ЗАТМѢНІЯХЪ СОЛНЦА вообще и въ особенности о полномъ солнечномъ затмѣніи, которое случится $\frac{16}{28}$ іюля 1851 года. Сост. М. Хотинскимъ, съ двумя полнотипажными рисунками. Спб. 1851, 72 стр. 30 коп.

СБОРНИКЪ СТАТИСТИЧЕСКИХЪ СВѢДЕНІЙ О РОССИИ, издаваемый отдѣленіемъ Императорскаго Русскаго Географическаго Общества. Книжка I. Спб. 1851 г. 2 р. 50 к., вѣсовыхъ за 3 фунта.

СКАЗАНІЯ ИНОСТРАННЫХЪ ПИСАТЕЛЕЙ О РОССИИ, изданныя Археографическою комиссіею. Томъ I. Московскія лѣтописи Конрада Бусова и Петра Петрея. Спб. 1851 г. 2 р. сер., вѣсовыхъ за 5 фун.

ПРИРОДА СЪ ЕЯ ТАИНСТВАМИ И БОГАТСТВАМИ. Отдѣлъ 1-й. Астрономія для всѣхъ образованныхъ читателей, изложенная М. Хотинскимъ, 4 тома, 1849-50 годовъ. цѣна 4 р. 50 к., вѣсов. за 4 фунта.

=

Подписная цѣна на журналъ 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 флотѣ 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 вообще безъ подписи, напечатаны не будутъ.

Редакція покорнѣйше проситъ еще о возможной исправности доставляемыхъ ей рукописей, въ которыхъ особенно разборчиво должны писаться: имена собственные, названія мѣстностей и вообще цифры.
