

**МОРСКОЙ**  
**СБОРНИКЪ,**

**ИЗДАВАЕМЫЙ**

**МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.**

**Томъ XIII.**

**№ 10.**

---

**ОКТЯБРЬ.**

---

**САНКТПЕТЕРБУРГЪ.**

**1859.**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

### № 10-го Морского Сборника.

#### I. ПОСТАНОВЛЕНИЯ И РАСПОРЯЖЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

	<i>Стран.</i>
Высочайшія приказы по Морскому вѣдомству . . . . .	LXXIX
Высочайшія награды . . . . .	LI
Денежныя пособія изъ награднаго капитала . . . . .	LVIII
Денежныя пособія изъ особаго капитала 67 т. руб. . . . .	LX
Пожалованіе иностранными орденами . . . . .	LXVII
Приказы Его Высочества Генералъ-Адмирала . . . . .	LXVII
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ . . . . .	LXXI
Циркуляры Инспекторскаго департамента . . . . .	LXXIII

#### II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ.

Отчетъ Кронштадтскаго общаго собранія объ испытаніи станковъ . . . . .	55
Успѣхи въ морскихъ работахъ на Средиземной эскадрѣ . . . . .	69
Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ за границей:	
Отплытіе изъ Кронштадта и плаваніе до Копенгагена корвета «Посадникъ», вѣдперовъ «Разбойникъ» и «Назадникъ», отправленныхъ къ устьямъ Амура . . . . .	73
Движеніе судовъ Сибирской флотиліи . . . . .	87
Фрегатъ «Аскольдъ» . . . . .	94

	Стран.
Рапорты начальника эскадры Средиземнаго моря, Контръ-Адмирала Нордмана . . . . .	99
Рапорты Командира винтового корвета «Медвѣль» . . . . .	104
Фрегатъ «Свѣтлана». . . . .	106
Пароходо-фрегатъ «Олафъ» . . . . .	107
Извѣстія изъ портовъ. . . . .	109
Пріемъ пожертвованій на улучшеніе быта Православныхъ поклонниковъ въ Палестинѣ. . . . .	110

### III. ЧАСТЬ НЕОФИЦІАЛЬНАЯ.

Перевозка войскъ при посредствѣ пароходныхъ компаній. <i>Князя Мещерскаго</i> . . . . .	267
О вооруженномъ морскомъ нейтралитетѣ (продолженіе). . . . .	335
Занятіе части о-ва Сахалина и зимовка въ Императорской гавани. Лейтенанта <i>Н. Бошняка</i> . . . . .	391
Джемсъ Тревингъ (окончаніе). <i>А. В.</i> . . . . .	414
Сравненіе Русскаго Общества пароходства и торговли, Французской Компаніи «Service Maritime des Messageries Imperiales» и «Австрійскаго Ллойда». <i>Н. Новосельскаго</i> . . . . .	434
Объ управленіи паровыми машинами во французскомъ флотѣ . . . . .	449
Капитанъ-Лейтенантъ Э. В. Гроте. <i>А. В.</i> . . . . .	491

### IV. СМѢСЬ.

О нѣкоторыхъ новыхъ инструментахъ для наблюденія высотъ свѣтля. Лейтенанта <i>Н. Блаженца</i> . . . . .	89
Новыя свѣдѣнія о гидравлическомъ двигателѣ Рутвена. Капитанъ-Лейтенанта <i>Эрдмана</i> . . . . .	111
Объ опытахъ, произведенныхъ для сравненія достоинствъ винта Грифата съ винтомъ обыкновенной формы. Съ англійскаго <i>П. Чванова</i> . . . . .	115
Пароходъ <i>Great Eastern</i> . . . . .	122
Новый атлантическій телеграфъ . . . . .	135

	Стран.
Извлеченіе изъ писемъ русскаго консула въ Японіи. . . . .	139
Дѣло при Пейхо. . . . .	141
О комплектованіи англійскаго флота офицерами. . . . .	144
Бѣдственное плаваніе судна <i>Indian-Queen</i> . . . . .	147
Извѣстіе о Франклинѣ. . . . .	152
Происшествіе на <i>Pioneer</i> 'ѣ. . . . .	154
Извѣстія изъ портовъ . . . . .	156
Бѣдствія на морѣ. . . . .	175
Разныя извѣстія . . . . .	182

## V. БИБЛОГРАФІЯ.

42. La marine Française sous le règne de Louis XV, par Henri Rivière. . . . .	9
43. Annuaire des marées des côtes de France . . . . .	13
44. Explanations and Sailing Directions . . . . .	20
Новыя книги. . . . .	21

## ПРИЛОЖЕНІЯ.

Лоцманскіи замѣтки. . . . .	99
-----------------------------	----

Три листа литографированныхъ чертежей къ статьѣ: Объ испытаніи станковъ.  
Двадцать полнотипажныхъ рисунковъ въ текстѣ статьи: О новыхъ инструмен-  
тахъ для наблюденія свѣтилъ.

Для полнотипажныхъ рисунки въ текстѣ статьи: О двигателѣ Рутвена.

Два полнотипажныхъ рисунка къ текстѣ статьи: Сравненіе винтовъ Грента и  
обыкновеннаго.



## I.

## ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

## ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ.

## О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 257. На пароходѣ «Александрія»; 28-го Августа, 1859.

производится, 4-го Рабочаго экипажа, Капитанъ **Зубковъ**, въ Майоры, съ увольненіемъ, за болѣзнію, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

назначаются: Флотскихъ экипажей: 36-го, Капитанъ-Лейтенантъ **Ершевъ 1-й** — Командующимъ 31-мъ Флотскимъ экипажемъ, съ переводомъ въ сей экипажъ; Лейтенанты: 45-го, **Свѣщниковъ 5-й** — исправляющимъ должность Помощника Капитана надъ Астраханскимъ портомъ, съ отчисленіемъ по флоту; 42-го, **Нелединскій** — состоитъ по флоту.

переводятся: Командиръ 39-го Флотскаго экипажа, Капитанъ 1-го ранга **Андреевъ 1-й**, въ 16-й экипажъ. Флотскихъ экипажей, Лейтенанты: 14-го, **Поповъ 4-й**; 24-го, **Ністровичъ 1-й**; 41-го, **Гавришевъ 4-й** и 43-го, **Вальдъ**, — всѣ четыре въ 27-й экипажъ; 31-го: **Чаплинъ**, въ 9-й; **Игнатьевъ 3-й**, въ 16-й и **Шамшевъ**, въ 12-й; 43-го: **Кондогури 2-й**, въ 17-й и **Стронскій 3-й**, въ 22-й. Мичманы:

12-го, Дубровинъ; 30-го: Лябицкій и Диковъ; 33-го, Гумбертъ; 34-го: Шульгинъ, Кологерасъ и Дурново 3-й; 37-го, Хоменко 3-й и 43-го, Федотовъ 1,—все девять въ 27-й экипажъ; 5-го, Агищевъ, въ 33-й; 8-го, Борондуковъ, въ 28-й; 9-го, Леонтьевъ, въ 31-й; 17-го, Проньевъ 4-й, въ 42-й; 18-го, Евдокимовъ, въ 36-й; 24-го, Годлевскій и 25-го, Алексѣевъ, оба въ 33-й; 25-го: Постниковъ 2-й, въ 42-й и Фонтъ-Ярмерштедтъ, въ 36-й; 28-го, Ивашинцовъ, въ 15-й; 26-го: Сизовъ 3-й, въ 31-й; Пашновъ, въ 32-й и Ловягинъ, въ 38-й; 29-го, Исаевичъ 2-й; 31-го: Стевевъ, Оленичъ-Гриценко 2-й и 39-го, Мессеръ 3-й,—все четыре въ 9-й; 37-го, Житковъ 3-й, въ 17-й; 39-го, Гладій 1-й, въ 23-й, и 45-го, Татаринновъ 1-й, въ 15-й. Корпуса Морской Артиллеріи, Поручикъ Рыбаковъ 1-й, въ Корпусъ Инженеръ-Механиковъ.

отчисляется отъ настоящей должности, Помощникъ Капитана наль Кронштадтскимъ портомъ, состоящій по флоту, Капитанъ-Лейтенантъ Шиншаревъ 1-й, съ оставленіемъ по флоту.

увольняется въ безсрочный отпускъ, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручикъ Шашкинъ, съ зачисленіемъ по Корпусу.

увольняются отъ службы: Лейтенанты, Флотскихъ экипажей: 34-го, Вошебниковъ; 38-го, Стронскій 2-й; 39-го, Тарусовъ; 42-го, Харичковъ и 43-го, Коржевскій,—все пять Капитанъ-Лейтенантами и съ мундирами. Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Прапорщикъ Степановъ 2-й, Подпоручикомъ. *За болѣзнію:* Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Капитанъ Сѣчкаревъ, Подполковникомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. *По домашнимъ обстоятельствамъ:* находящійся на коммерческихъ судахъ, числящійся по флоту, Лейтенантъ Пель, Капитанъ-Лейтенантомъ и съ мундиромъ; Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ Леонтьевъ, Подпоручикомъ и съ мундиромъ; 1-го Ластоваго экипажа, Подпоручикъ Лукинъ, Поручикомъ; состоящій по Адмиралтейству, Прапорщикъ Бѣлозеровъ 2-й, Подпоручикомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

исключаются изъ списковъ, умерши: Управдившій Южнымъ Округомъ Морской Строительной части, Инженеръ-Подполковникъ Дмитріевъ; Корпуса Карабельныхъ Инженеровъ, Капитанъ Моранскій, и Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Штабъ-Капитанъ Валчуринъ.

1859.)

И РАСПОРЯЖЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

XL1

№ 258. Дополненіе къ Высочайшему приказу, отданному по флоту въ 28-й день Августа 1859 года.

Государь Императоръ, осмотрѣвъ сего числа эскадру судовъ возвратившуюся изъ Средиземнаго моря и оставшись совершенно довольнымъ какъ отличнымъ порядкомъ и примѣрнымъ содержаніемъ судовъ, такъ и быстротою движеній команды корабля «Ретвизанъ», при произведенной на немъ тревогѣ, объявляетъ особенное Монаршее благоволеніе Начальнику эскадры, Свиты Его Величества Контръ-Адмиралу Истомину 1-му и Монаршее благоволеніе Капитанамъ 1-го ранга: Командиру корабля «Ретвизанъ», Барону Таубе и Командиру фрегата «Громобой», Изильметьеву 2-му, Командиру фрегата «Палланъ», Флигель-Адъютанту Его Величества, Капитану 2 ранга Стеценкову 2-му и Командиру пароходо-фрегата «Рюрикъ», Капитанъ-Лейтенанту Башенову 2-му и всѣмъ штабъ и оберъ-офицерамъ, на эскадрѣ находящимся; нижнимъ же чинамъ эскадры Его Величество жалуетъ по рублю серебромъ на челобѣка.

№ 259. Въ Царскомъ Селѣ; 7-го Сентября, 1859.

назначаются: 41-го Флотскаго экипажа, Капитанъ-Лейтенантъ Воронейкинъ — Помощникомъ Капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ, съ отчисленіемъ по флоту; 3-го Рабочаго экипажа, Пранорщикъ Черновъ — состоятъ по Адмиралтейству.

переводятся: Морскаго Калетскаго Корпуса, Капитанъ-Лейтенантъ Глотовъ 1-й, въ 13-й Флотскій экипажъ; 26-го Флотскаго экипажа: Лейтенантъ Забудскій 1-й, въ 15-й; Мичманы: Розенцвейгъ 2-й, въ 34-й и Забудскій 2-й, въ 15-й.

продолжается срокъ отпуска: Управляющему Гидрографическимъ Черноморскимъ Отдѣленіемъ, Флигель-Адъютанту Его Императорскаго Величества, Гвардейскаго экипажа, Капитану 1-го ранга Кригеру, для излеченія болѣзни, за границею, на шесть мѣсяцевъ; Мичманамъ, Флотскихъ экипажей: 9-го, Гунаропуло 2-му, на четыре мѣсяца; 29-го, Федоровскому 4-му, по первое Мая будущаго года, — обонимъ по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи.

увольняется въ отпускъ, Старшій Адъютантъ при Инспекторскомъ департаментѣ, состоящій по флоту, Капитанъ-Лейтенантъ **Коростовцевъ 1-й**, для излеченія болѣзни, за границу, на одиннадцать мѣсяцевъ.

увольняется въ безсрочный отпускъ, Гвардейскаго экипажа, Лейтенантъ **Наумовъ 1-й**.

увольняются отъ службы, за болѣзнию: Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Прапорщикъ **Куломзинъ**, Подпоручикомъ и 9-го Рабочаго экипажа, Подпоручикъ **Журатовъ**, Поручикомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

№ 260. Въ С. Петербургѣ; 8-го Сентября, 1859.

производятся, за отличіе по службѣ: изъ Генералъ-Маіоровъ въ Генералъ-Лейтенанты: Начальникъ Морской Артиллеріи въ Кронштадтѣ, Корпуса Морской Артиллеріи, **Поповъ 1-й**, съ оставленіемъ въ должности.

Изъ Капитановъ 1-го ранга, въ Контръ-Адмиралы: состоящій по флоту, **Опочининъ 2-й**, съ увольненіемъ, по домашнимъ обстоятельствамъ, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

Изъ Полковниковъ, въ Генералъ-Маіоры: Помощникъ Начальника Морской Артиллеріи въ Кронштадтѣ, Корпуса Морской Артиллеріи, **Щещеряковъ**; состоящій для особыхъ порученій при Управляющемъ Морскимъ Министерствомъ, Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части, **Баронъ Тизенгаузенъ**,—оба съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ.

Изъ Капитановъ 2-го ранга, въ Капитаны 1-го ранга: Командующій 21-мъ Флотскимъ экипажемъ, **Стеценковъ 1-й**, съ утвержденіемъ Командиромъ экипажа; состоящіе по флоту: Командиръ 4-го Рабочаго экипажа, **Жаворонковъ**; Помощникъ Капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ, **Острено**,—оба съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ; Командующій 29-мъ Флотскимъ экипажемъ и Командиръ корвета «Зубръ», **Рудневъ 2-й**, съ утвержденіемъ Командиромъ экипажа и съ оставленіемъ командиромъ корвета; Флигель-Адъютантъ Его Императорскаго Величества и Командиръ фрегата «Пальманъ», Гвардейскаго экипажа, **Стеценковъ 2-й**, съ оставленіемъ Флигель-Адъютантомъ и Командиромъ фрегата; 31-го Флотскаго экипажа, **Жоразовъ 1-й**; Управляющій Кораблестроительною



экспедицію Черноморскаго Интендантства, состоящій по флоту, **Карповъ 1-й**, съ оставленіемъ въ должности; Командующіе Флотскими экипажами: 40-мъ, **Лукьяновъ** и 43-мъ, **Бертъ-Делагардъ 1-й**,—оба съ утвержденіемъ Командирами экипажей; Членъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета и Командиръ яхты «Александрія», Гвардейскаго экипажа, **Фалкъ**, съ оставленіемъ въ занимаемыхъ имъ должностяхъ; Флотскихъ экипажей: 21-го, Командиръ корвета «Баянъ», **Истоминъ 2-й**; 25-го, Командиръ шкуны «Выхрь», **Степановъ 1-й**,—оба съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими должностяхъ; 9-го, **Гарнакъ**; состоящій по флоту, **Фрейгангъ 2-й**; Флотскихъ экипажей: 26-го, Командиръ брига «Филоктеть», **Варвацій**; 25-го, Командиръ парохода «Ильмень», **Остелецкій**; Старшій Адъютантъ при Инспекторскомъ департаментѣ, состоящій по флоту, **Козакевичъ 2-й**; Командиръ Императорской яхты «Штандартъ», Гвардейскаго экипажа, **Всеволожскій 1-й**; состоящіе по флоту: Дежурный Штабъ-Офицеръ Штаба Главнаго Командира Свевборгскаго порта, **Вишняковъ**; Старшій Адъютантъ Штаба Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, **Горковенко 1-й**; Командиръ 1-го Ластоваго экипажа, **Стааль 1-й**; Помощникъ Капитана надъ С. Петербургскимъ портомъ, **Миллеръ 2-й**; Командиръ пароходо-фрегата «Смѣлый», 11-го Флотскаго экипажа, **Аболешевъ 2-й**,—всѣ девять съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими должностяхъ; состоящій при Его Императорскомъ Высочествѣ Принцъ Петръ Ольденбургскомъ, числящійся по Гвардейскому экипажу, **Бокъ**, съ оставленіемъ при Его Высочествѣ; 7-го Флотскаго экипажа, **Юшковъ**, съ назначеніемъ Командиромъ строящагося фрегата «Дмитрій Донской», съ переводомъ въ 16-й экипажъ; Адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, состоящій по флоту, **Князь Лобановъ-Ростовскій**, съ оставленіемъ въ должности.

Изъ Капитанъ-Лейтенантовъ, въ Капитаны 2-го ранга: Флотскихъ экипажей: 7-го, **Жильцовъ**; 26-го, **Тироль 2-й**; 25-го, Командиръ парохода «Быстрый», **Цамутали 1-й**; 28-го, Командиръ корвета «Гридень», **Стромилловъ 1-й**; 25-го, Командиръ парохода «Курьеръ», **Хартуларій**,—всѣ три съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ; Состоящій по флоту, **Буцкій**; Командиръ парохода «Мирный», 26-го Флотскаго экипажа, **Вейсъ 1-й**; Ассесоръ Комисіи Военнаго Суда въ С. Петербургѣ, состоящій по флоту, **Савинковъ**; Командиръ брига «Антеноръ», 25-го Флотскаго экипажа, **Баронъ Клодтъ 1-й**; состоящіе по флоту: Помощ-

никъ Капитана надъ С. Петербургскимъ портомъ, Гагманъ; Вице-Директоръ Кораблестроительнаго департамента, Жандръ, — всѣ пять съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ.

Изъ Лейтенантовъ, въ Капитанъ-Лейтенанты: Флотскихъ экипажей: 29-го, Ушаковъ 1-й; 20-го, Сайкинъ 2-й; 41-го, Мезновъ 2-й; 30-го, Зсманъ 1-й; 45-го, Бриллианъ 1-й; 25-го, Диконинъ; Морскаго Кадетскаго Корпуса, Сорбятинъ; 25-го, Командиръ шкуны «Взлѣ»; Кольбинъ, съ оставленіемъ въ должности; 35-го, Корольковъ 1-й; 36-го, Красовскій 1-й; 19-го, Протопоповъ 1-й; 46-го, Дронинъ; 27-го, Дерябинъ; Гвардейскаго экипажа, Захаринъ 1-й, съ переводомъ въ 22-й Флотскій экипажъ; состоящіе по флоту: Гедесновъ и Васильевъ 4-й; Флотскихъ экипажей: 10-го, Шварцъ 2-й; 5-го, Жомайскій 2-й; Гвардейскаго экипажа, Денксьевъ; состоящіи по флоту, Христофоровъ; Гвардейскаго экипажа: Небольсинъ и Ностенковъ; Флотскихъ экипажей: 21-го, Зинквистъ; 7-го: Жомайскій 3-й и Коршуковъ; 24-го, Шумовъ 2-й; 28-го, Желтухинъ; состоящіе по флоту: Исправляющій должность Старшаго Адъютанта при Инспекторскомъ департаментѣ, Губитцъ, съ утвержденіемъ въ должности; Правитель Канцеляріи Главнаго Командира Архангельскаго порта, Зейной 4-й; Старшій Адъютантъ Дежурства Управления Кронштадтскаго Военнаго Губернатора, Римаанъ 2-й; Чиновникъ особыхъ порученій Кораблестроительнаго департамента, Беръ, — всѣ три съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ; 28-го Флотскаго экипажа, Кремеръ; Старшій Адъютантъ Штаба 1-й Флотской дивизіи, состоящіи по флоту; Ратыковъ 2-й, съ оставленіемъ въ должности; 23-го Флотскаго экипажа, Пивовъ 1-й; Гвардейскаго экипажа, Корбостовъ 2-й; Флотскихъ экипажей: 38-го, Ивановъ 3-й; 2-го, Бухгольцъ 1-й; 26-го, Савачъ 2-й; Гвардейскаго, Жомайскій 4-й; 28-го, Семивановъ 2-й; 13-го, Шельницкій 1-й; 46-го, Балтинъ 2-й; состоящіе по флоту: Эльсбергъ и Коскуль 1-й; 5-го Флотскаго экипажа; Сиринскъ; Гвардейскаго экипажа, Штакельбергъ 2-й; состоящіе по флоту: Адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, Баронъ Боле 1-й; *за отличие во дѣль противъ турцовъ*: Старшій Адъютантъ Морскаго Отдѣленія при Управленіи Генералъ-Квартирмейстера Кавказской Арміи, Барилетъ 2-й, — оба съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими должностяхъ; *за отличие по службѣ*: состоящіи при Его Императорскомъ Высочествѣ

Великомъ Князь Алексіеъ Александровичъ, Гвардейскаго экипажа, Баронъ Шиллингъ 2-й, съ оставленіемъ при Его Высочествѣ и въ томъ же экипажѣ; *за отличіе въ дѣль противъ горцевъ*: 36-го Флотскаго экипажа, Шиндтъ 2-й; *за отличіе по службѣ*: числящійся по флоту: состоящій для особыхъ порученій по морской части при Главнокомандующемъ Кавказскою Арміею, Обезьянниковъ 2-й, съ оставленіемъ въ должности; Зарудный; Флотскихъ экипажей: 27-го, Давыдовъ 5-й; 28-го, Командиръ строящагося клипера «Всадникъ», Розенбергъ 1-й, съ оставленіемъ въ должности.

Изъ Мичмановъ, въ Лейтенанты: 45-го, Филипповъ 3-й; 34-го, Рафтопуло 1-й; 4-го Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа, Арцибашевъ; 6-го, Воеводскій 5-й; 19-го, Киселевъ 2-й; 27-го, Невельской 3-й; 4-го Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа, Щетининъ 1-й; 12-го, Щетининъ 2-й; 25-го, Хайльбергъ; 23-го, Автомоновъ; 25-го, Волосовъ 1-й; 28-го: Григорашъ 1-й и Боремовъ; 30-го, Троишевскій 1-й; 7-го, Ханниковъ 3-й; 39-го, Столбинъ 1-й; 8-го, Сутковой 2-й и 33-го, Фрусейтъ; *за отличіе въ дѣль противъ горцевъ*: 27-го, Федотовъ 1-й.

*За отличіе по службѣ*: Корпуса Морской Артиллеріи: изъ Капитановъ, въ Подполковники: Полицимейстеръ Инженернаго и Артиллерійскаго училища, Гавриловъ 1-й, съ оставленіемъ въ должности. Изъ Подпоручиковъ, въ Поручики: Богдановъ.

Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: изъ Капитановъ, въ Подполковники: Смотритель Люзерортскаго маяка, Семеновъ 2-й, съ увольненіемъ, за болѣзнь, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. Изъ Штабсъ-Капитановъ, въ Капитаны: Дьяковъ. Изъ Подпоручиковъ, въ Поручики: Ватинъ. Изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики Орловъ.

Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ: изъ Подполковниковъ, въ Полковники: Инспекторъ классовъ Инженернаго и Артиллерійскаго училища, Вожеринъ, съ оставленіемъ въ должности. Изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики: Зюбинъ и Сухотинъ.

Корпуса Инженеръ-Механиковъ: изъ Поручиковъ, въ Штабсъ-Капитаны: Рѣшетниковъ. *За выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*, на основаніи положенія о Корпусѣ Инженеръ-Механиковъ: изъ Подпоручиковъ, въ Поручики: Васильевъ — съ 24-го Февраля и Шоксеевъ — съ 28-го

Апрѣля сего года. Изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики: **Бавіоникъ** и **Шведовъ**—съ 11-го Октября, **Полномочный**—съ 20-го Октября 1858 года; **Вужновъ**—съ 10-го Марта и **Латтъ**—съ 31-го Марта сего года.

*За отличіе по службѣ:* Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части: въ Подполковники, изъ Капитановъ: **Шестеровъ** и Командиръ Ревельской Инженерной команды, **Гершельманъ**, съ оставленіемъ въ должности.

Ластовыхъ командъ: изъ Майоровъ: Ассесоръ Комисіи военного суда при Николаевскомъ портѣ, состоящій по Ластовымъ экипажамъ, **Матвѣевъ 1-й**, съ оставленіемъ въ должности; 3-го Ластоваго экипажа, **Каменскій 1-й**; состоящіе по Ластовымъ экипажамъ: Такелажмейстеръ при С Петербургскомъ портѣ, **Мустафовъ**, съ оставленіемъ въ должности. Изъ Штабъ-Капитановъ, въ Капитаны: **Лангамеръ**; состоящій въ должности Адъютанта при Начальникѣ портовыхъ ротъ въ С. Петербургѣ, **Симбирскій**, съ оставленіемъ въ должности; **Ивановъ 5-й**, **Ширевъ**, **Осинскій** и **Бѣбиковъ**; 4-го Ластоваго экипажа, **Стукалинъ** и состоящій по Ластовымъ экипажамъ, **Федоровъ 1-й**. Изъ Поручиковъ, въ Штабъ-Капитаны: 1-го Ластоваго экипажа: **Баладинъ** и **Семеновъ 2-й**; Астраханской Ластовой роты, **Ивановъ 5-й**. Изъ Подпоручиковъ, въ Поручики: 1-го Ластоваго экипажа, **Щедринъ**; состоящій по Ластовымъ экипажамъ, **Евпловъ 10-й**; 1-го Ластоваго экипажа, **Григорьевъ** и состоящій по Ластовымъ экипажамъ, **Родионовъ**. Изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики: 1-го Ластоваго экипажа: **Бнердечевскій** и **Александровъ 3-й** и состоящіе по Ластовымъ экипажамъ: **Зубовъ** и **Мухомельновъ**.

Рабочихъ экипажей: изъ Штабъ-Капитановъ, въ Капитаны: 6-го, **Прозоровъ**; 3-го, **Евановъ 1-й**; 11-го, **Лазаревъ**; 6-го, **Максимовъ 1-й**. Изъ Поручиковъ, въ Штабъ-Капитаны: 11-го: **Андрѣевъ 2-й** и **Шенинъ**; 4-го, **Борисовъ**; 6-го, **Титовъ 3-й**; 9-го, **Башмановъ**; 6-го, **Буданцовъ**; 1-го, **Протасовъ**. Изъ Подпоручиковъ, въ Поручики: 6-го, **Великановъ**; 1-го, **Дмитриевъ**; 7-го, **Пяткинъ**; 1-го, **Ивановъ 2-й**; 9-го, **Хржановскій**; 4-го, **Шмидтъ**; 9-го, **Ивановъ 3-й**; 2-го, **Ильинъ**; 9-го, **Константиновъ**; 11-го, **Андріевскій** и 6-го, **Лукинъ**. Изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики: 11-го, **Матвѣевъ**; 5-го, **Шубинъ**; 4-го, **Никоновъ**; 8-го, **Амосовъ**; 6-го: **Филиновъ** и **Сучковъ**; 2-го, **Дрягинъ**; 9-го, **Едомскій**; 1-го, **Залетовъ**; 4-го, **Корнѣевъ**; состоящій по Рабочимъ экипажамъ **Бейеръ**, съ назначеніемъ состоять по Ластовымъ экипажамъ.

Состоящіе по Адмиралтейству: изъ Маіоровъ, въ Подполковники: Ассесоръ Комисіи военнаго суда въ Кронштадтѣ, **Стренцель**; Смотритель Калининскаго Морскаго госпиталя, **Машинъ**; Ассесоръ Комисіи веннаго суда въ Кронштадтѣ, **Кузьминъ 1-й** — всѣ три съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ. Изъ Капитановъ, въ Маіоры: **Жогучевъ**; Смотрители казенныхъ зданій въ С. Петербургѣ: **Хорнъ**, **Степановъ 1-й** и **Потановъ**, — всѣ три съ оставленіемъ въ должностяхъ. Изъ Штабъ-Капитановъ, въ Капитаны: **Федоровъ 1-й**. Изъ Поручиковъ, въ Штабъ-Капитаны: Смотритель казенныхъ зданій въ С. Петербургѣ, **Климовъ 2-й**. Изъ Подпоручиковъ, въ Поручики: Экономъ Инженернаго и Артиллерійскаго училища, **Писаревъ**; Модельный мастеръ при Строительномъ департаментѣ, **Ягоровъ**; Столоначальникъ Инспекторскаго департамента, **Ляпинъ**, — всѣ четыре съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими должностяхъ. Изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики: **Тарасевичъ**; состоящій при Инженерномъ и Артиллерійскомъ училищѣ, **Уховъ**, съ оставленіемъ при училищѣ; **Чесноковъ**, съ назначеніемъ состоять по Ластовымъ экипажамъ:

*По экзамену со старшинствомъ*, въ сравненіе съ сверстниками: въ Мичманы, съ назначеніемъ во флотскіе экипажи: Морскаго Кадетскаго Корпуса: унтеръ-офицеры: **Зеленой**, въ 16-й; **Баронъ Фонъ-Бистромъ**, въ 23-й; гардемарины: **Евановъ**, въ 16-й; **Рыкачевъ**, въ 23-й; унтеръ-офицеры: **Матшинъ**, въ 4-й; **Амсовъ**, въ 21-й; гардемарины: **Глинна**, въ 14-й; **Мертваго**, во 2-й; **Сомовъ**, въ 16-й; унтеръ-офицеръ **Дохтуровъ**, въ 3-й; гардемарины: **Де-Ливронъ**, въ 24-й; **Романовъ**, въ 1-й; унтеръ-офицеръ **Кохъ**, въ 23-й; гардемарины: **Развозовъ**, въ 23-й; **Нордманъ**, въ 22-й; **Канаковъ**, въ 15-й; **Тимиревъ**, въ 1-й; унтеръ-офицеръ **Восейковъ**, въ 15-й; гардемаринъ **Рыкачевъ**, въ 5-й; унтеръ-офицеръ **Лукияновъ**, въ 24-й; гардемаринъ **Тумило-Денисовичъ**, въ 15-й; унтеръ-офицеръ **Бабицынъ**, въ 1-й; гардемарины: **Измайловъ**, въ 1-й; **Зубовъ** и **Эстландеръ**, въ 15-й.

Въ Прапорщики: въ Корпусъ Флотскихъ Штурмановъ, кадетскіе кондукторы Штурманскаго училища: **Волковъ**, **Юховъ**, **Замисловскій**, **Бутыркинъ**, **Чернышевъ**, **Андруцкій**, **Петропавловскій** и **Петровъ**.

Въ Корпусъ Инженеръ-Механиковъ: воспитанники Инженернаго и Артиллерійскаго училища: **Куколевскій**, **Сергѣевъ**, **Жалнинъ**, **Самойловъ**,

Бушъ, Пестинскій, Ивайловъ, Пестинскій, Андреевъ, Щетининъ; Гредякинъ, Семеновъ, Курочкинъ, Балдовскій, Юдинъ и Шумковъ.

*За отличіе въ дѣль противъ горцевъ:* 4-го Лафтоваго экипажа, унтеръ-офицеръ Броневскій.

назначаются: Капитаны 1-го ранга: Флигель-Адъютантъ Его Императорскаго Величества и Командиръ фрегата «Генераль-Адмиралъ», 24-го Флотскаго экипажа, Шестаковъ и Адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала; числящійся по флоту, Михачевъ, — оба Членами Ученаго и Кораблестроительнаго Техническаго Комитетовъ, съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими должностяхъ и званіяхъ; 16-го Флотскаго экипажа, Андреевъ 1-й, Командиромъ строящагося фрегата «Александръ Невскій».

переводится, состоящій при Его Императорскомъ Высочествѣ Великой Князь Алексій Александровичъ, числящійся по флоту, Носетъ, въ Гвардейскій экипажъ, съ оставленіемъ при Его Высочествѣ.

принимовываются: изъ Генераль-Маюровъ, въ Контръ-Адмиралы: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: Управляющій Черноморскою Штурманскою ротой, Мангалари, съ оставленіемъ въ должности; Вице-Директоръ Гидрографическаго департамента, Зеленой, съ назначеніемъ Директоромъ сего департамента; изъ Прапорщиковъ, въ Мичманы: Клепотовъ, съ назначеніемъ во 2-й Флотскій экипажъ.

Государь Императоръ объявляетъ Монаршее Свое благоволеніе: Капитанамъ 1-го ранга: Флигель-Адъютанту Его Величества, Гвардейскаго экипажа, князь Голицыну и Командиру 45-го Флотскаго экипажа Никольву 2-му, *за особые труды и распорядительность, оказанныя ими при перевозкѣ сухопутныхъ войскъ Каспійскимъ моремъ въ г. Петровскъ, а равно и весьмъ штабъ и оберъ-офицерамъ, участвовавшимъ въ этомъ дѣлѣ.*

#### О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 200. На пароходѣ «Александрія»; 28-го Августа, 1859.

производится: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ:* изъ Коллежскихъ Ассесоровъ, въ Надворные Советники: Столоначальникъ Строительнаго департамента, Самоцко, съ 1-го Апрѣля сего года; Старшій

врачъ 3-го Флотскаго экипажа, **Анниевъ**, съ 15-го Августа сего года. Изъ Титулярныхъ Совѣтниковъ, въ Коллежскіе Ассесоры: Чиновникъ особыхъ порученій по Морскому Отдѣленію при Иркутской Полевой Провіантской Комисіи, **Салтиковъ**, съ 1-го Апрѣля сего года: Изъ Коллежскихъ Секретарей, въ Титулярные Совѣтники: Оберъ-Аудиторъ Комисіи Военнаго Суда при Астраханскомъ портѣ, **Кузнецовъ**, съ 13-го Апрѣля сего года; Аудиторъ Южнаго Округа Морской Строительной части, **Степановъ**, съ 13-го Апрѣля сего года; Помощникъ Бухгалтера Морскаго Отдѣленія при Иркутской Полевой Провіантской Комисіи, **Сотинчевскій**, съ 11-го Февраля сего года; Комиссаръ 46-го Флотскаго экипажа, **Варолюмбевъ**, съ 23-го Іюля сего года. Изъ Губернскихъ, въ Коллежскіе Секретари: Аудиторъ Комисіи Военнаго Суда при Севастопольскомъ портѣ, **Васильевъ**, съ 13-го Мая сего года; каменникъ дѣлъ мастеръ при Николаевской Инженерной командѣ Морской Строительной части, **Водковъ**, съ 16-го Апрѣля сего года. Въ Губернскіе Секретари, изъ 13-го класса: печникъ дѣлъ мастеръ при Николаевской Инженерной командѣ Морской Строительной части, **Бочарниковъ**, съ 16-го Апрѣля сего года; Флотскихъ экипажей: 44-го, шкиперъ **Половой**, съ 23-го Іюля сего года; 45-го комиссаръ **Жакогонъ**, съ 23-го Іюля сего года. Изъ Коллежскихъ Регистраторовъ: Аудиторы: Штаба Завѣдывающаго Морскою частію въ Николаевѣ, **Петровъ**, съ 28-го Декабря 1858 года; Комисіи Военнаго Суда при Николаевскомъ портѣ, **Верещагинъ**, съ 21-го Января сего года; Штаба Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, **Захаринъ**, съ 15-го Апрѣля сего года; содержатель по Инженерной части, **Жуковъ**, съ 12-го Іюля сего года. Въ Провинціальныя Секретари: шкиперскій помощникъ 1-го Ластоваго экипажа, **Шатевъ**, съ 12-го Іюня сего года:

увольняется отъ службы, за болѣзнію: Содержатель по артиллерійской части, 9-го класса, **Гундеринъ**, Коллежскимъ Ассесоромъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. По домашнимъ обстоятельствамъ: Чиновникъ для иностранной переписки и переводовъ европейскихъ языковъ Канцелярїи, Завѣдывающаго Морскою частію въ Николаевѣ, Коллежскій Ассесоръ **Гумбертъ**, съ мундиромъ.

№ 201. Въ Царскомъ Селѣ; 7-го Сентября, 1839.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ Надворныхъ, въ Коллежскіе Совѣтники: Учитель Черноморской Штурманской роты, **Яшевичъ**, съ 7-го Марта сего года. Изъ Коллежскихъ Ассесоровъ, въ Надворные Совѣтники: Старшій врачъ 8-го Рабочаго экипажа, **Лохтинъ**, съ 12-го Июля сего года. Изъ Титулярныхъ Совѣтниковъ, въ Коллежскіе Ассесоры: Врачъ Арсенальной № 5-го роты, **Райковъ**, съ 6-го Октября 1857 года. Изъ Губернскихъ, въ Коллежскіе Секретари: Бухгалтеръ Кронштадтской Артиллерійской Конторы, **Мончинскій**, съ 29-го Марта сего года.

увольняется въ отпускъ: Аптекарскій Помощникъ Николаевского Морскаго госпиталя, Губернскій Секретарь **Абрамовъ**, внутри Имперіи, на девять мѣсяцевъ.

увольняются отъ службы, *за болѣзнію*: Врачъ при Главномъ Управленіи Черноморскаго вѣдомства, Коллежскій Совѣтникъ **Петрушевскій**, съ мундиромъ; Лекарскій Помощникъ Портовой № 14-го роты, Коллежскій Регистраторъ **Скогорева**. *По домашнимъ обстоятельствамъ*: Старшій Ординаторъ Севастопольскаго Морскаго госпиталя, Надворный Совѣтникъ **Малининъ**, съ мундиромъ; Младшій чиновникъ особыхъ порученій Коммисаріатскаго департамента, Коллежскій Секретарь **Ушковскій**; Коммисаръ Кронштадтскаго Морскаго госпиталя, 13-го класса **Рибницъ**; Лекарскіе Помощники, Коллежскіе Регистраторы, Флотскихъ экипажей: 36-го, **Орловъ**; 40-го, **Головатенко**; Портовой № 12-го роты, **Алексѣевъ**. *За выслугу лѣтъ*: 3-го Ластоваго, экипажа, писарь **Боухъ**, съ награжденіемъ чиномъ Коллежскаго Регистратора.

исключаются изъ списковъ, *умершій*, Врачъ при лазаретѣ Каменно-Островскаго Инвалиднаго дома, Штабъ-Лекаръ, Надворный Совѣтникъ **Петровскій**.

№ 202. Въ С. Петербургѣ; 8-го Сентября, 1859.

производятся: *за отличіе по службѣ*: изъ Дѣйствительныхъ Статскихъ, въ Тайные Совѣтники: состоящій при Его Императорскомъ Высочествѣ Генераль-Адмиралъ, Камергеръ, **Головинъ**, съ



назначеніемъ Статсъ-Секретаремъ къ Его Императорскому Величеству и съ состояніемъ по Морскому Министерству; Статсъ-Секретарь Его Императорскаго Величества, Рейтеръ, съ оставленіемъ при всѣхъ занимаемыхъ имъ должностяхъ и въ званіи Статсъ-Секретаря. Изъ Статскихъ, въ Дѣйствительные Статскіе Совѣтники: Членъ Общаго Присутствія Коммиссаріатскаго департамента, Барановскій. Изъ Коллежскихъ, въ Статскіе Совѣтники: Экзекуторъ и Казначей Аудиторіатскаго департамента и Исправляющій должность Казначая Канцеляріи Морскаго Министерства, Петковъ. Изъ Коллежскихъ Ассесоровъ, въ Надворные Совѣтники: Начальникъ Отдѣленія Инспекторскаго департамента, Бахвостовъ. Изъ Губернскихъ, въ Коллежскіе Секретари: Младшій Чиновникъ Общаго Архива Морскаго Министерства, Егоровъ; Прикомандированный къ Инспекторскому департаменту, Аудиторъ Комиссіи военнаго суда при Флотскихъ въ С. Петербургѣ командахъ, Бѣляевъ. Въ Коллежскіе Регистраторы: прикомандированный къ Канцеляріи Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, писецъ Двора Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Константина Николаевича, — Глазуновъ.

назначаются: Генераль-Штабъ-Докторъ Балтійскаго флота, Лейбъ-Хирургъ Двора Его Императорскаго Величества, состоящій при Его Императорскомъ Высочествѣ Генераль-Адмиралѣ, Тайный Совѣтникъ Гауровицъ — Лейбъ-Медикомъ Высочайшаго Двора, съ оставленіемъ при всѣхъ должностяхъ; Директоръ Канцеляріи Морскаго Министерства, Камергеръ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Графъ Толстой — въ должность Гофмейстера Высочайшаго Двора, съ оставленіемъ при прежней должности.

### ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

Въ 8-й день Сентября 1859 года Всемилостивѣйше пожалованы:

в) за отлично-усердную службу.

#### ОРДЕНАМИ:

Св. Александра Невскаго.

Членъ Государственнаго Совѣта, Адмиралъ Мелиховъ, и Предсѣдатель Морскаго Генераль-Аудиторіата Адмиралъ Епанчинъ.

## БѢЛАГО ОРЛА.

Членъ Государственнаго Суда, Генераль-Адъютантъ, Адмиралъ Баронъ Врангель и Управляющій Морскимъ Министерствомъ Адмиралъ Штандтъ.

Св. Владимира 2-й степени:

Начальникъ Штаба Кронштадтскаго порта, Свиты Его Величества Контръ-Адмиралъ Истоминоу 1-й.

Св. Владимира 3-й ст.

Начальникъ Морской Артиллеріи въ Ревель, Генераль-Маіоръ Федотовъ; Адъютантъ Его Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала, Лейбъ-Гвардіи Коннаго Полка Полковникъ Фрейтъ и Флота Генераль-Аудиторъ, Камергеръ, Дѣйствительный Статскій Советникъ, Князь Голицынъ.

Св. Владимира 4-й ст.

Капитаны 1 ранга: Командиръ 4 Фл. экипажа и корабля «Ретвизанъ», Баронъ Таубе и Дежурный Штабъ-Офицеръ Штаба Главнаго Командира Кронштадтскаго порта Давыдовъ 2-й и Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части Полковникъ Ведоровъ 1-й.

Св. Анны 1-й степени.

Первый Комендантъ въ Кронштадтѣ, Вице-Адмиралъ Щукинниковъ; Контръ-Адмиралы: состоящій при 1-й Флотской дивизіи, Берексъ и Директоръ Инспекторскаго департамента Генераль-Адъютантъ Краббе.

Св. Анны 2-й ст., съ Импер. короной.

Капитаны 1 ранга: Командиръ 2 Фл. экипажа и корабля «Выборгъ», Тиховскій, Флигель-Адъютантъ Его Величества, Гвард. эк., Голицынъ, Капитанъ надъ Кронштадскимъ портомъ Левовскій и Корпуса Морской Артиллеріи Полковникъ Акимовъ.

Св. Анны 2-й ст.

2 Фл. экипажа, Командиръ пар.-фр. «Рюрикъ», Капитанъ-Лейтенантъ Баласовъ 2-й и Корпуса Штурмановъ Подполковникъ Подосенновъ.

## Св. Анны 3-й ст.

Капитанъ-Лейтенанты: 45 Фл. экипажа Семеновъ и Старшій Адъютантъ Штаба Главнаго Командира Кронштадтскаго порта Давыдовъ 4-й; Лейтенанты, Флотскихъ экипажей: 7-го, Пиликинъ 2-й; 2-го, Чегловъ 1-й; 46-го: Командиръ парохода «Ленкорань», Болтинъ 2-й и Командиръ парохода «Аетара», князь Ухтомскій; Корпуса Морской Артиллеріи Капитанъ Гавриловъ 2-й и состоящій по Арсенальнымъ ротамъ Майоръ Костинъ 2-й; Корпуса Штурмановъ Подпоручикъ Рычаговъ; Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ: Капитанъ Пельцигъ и Поручикъ Дмитриевъ 3-й; Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части: Штабсъ-Капитанъ Власовъ и Поручикъ Павловъ; Корпуса Инженеръ-Механиковъ: Капитанъ Евдокимовъ, Штабсъ-Капитанъ Зарубинъ 1-й и Поручикъ Семеновъ 1-й; Кронштадтскій Кригсъ-Коммисаръ, Подполковникъ Гавриловъ 1-й и Оберъ-Аудиторъ при Корпусѣ Инженеровъ Морской Строительной части, Коллежскій Ассесоръ Карловъ.

## Св. Станислава 1-й ст., съ мечами надъ орденомъ.

Командиръ Отдѣльной Бригады мелкихъ судовъ Балтійскаго флота, Контръ-Адмиралъ Заринъ.

## Св. Станислава 1-й степени.

Контръ-Адмиралы: Предсѣдатель Комисіи при производствѣ артиллерійскихъ опытовъ Струговъ; второй Комендантъ въ Кронштадтѣ, Ирецкій; Директоръ Лопманской и Маячной части въ Финляндіи, Нордманъ 2-й и Директоръ Коммисаріатскаго департамента, Статсъ-Секретарь, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ князь Оболенскій.

## Св. Станислава 2-й ст., съ Импер. короной и мечами надъ орденомъ.

Командиръ парохода «Бурлакъ», 44 Фл. экипажа Лейтенантъ Палеховъ 2-й.

## Св. Станислава 2-й ст., съ Императорскою короной.

Членъ Кораблестроительнаго Техническаго и Морскаго Ученаго Комитета, состоящій по флоту Капитанъ 1 ранга Скаловскій; Капитанъ-Лейтенанты, Флотскихъ экипажей: 3-го, Командиръ пар.-фр. «Кам-

чатка», Баронъ Геймангъ 1-й; 4-го, Баронъ Штакельбергъ 1-й; 16-го, Хоменко 1-й; 3-го, Пилкинъ 1-й; Старшіе Адъютанты при Инспекторскомъ департаментѣ: числящійся по Гвардейскому экипажу Шилингъ 1-й и состоящій по флоту Головинъ; Управляющій Выскатскою волостною конторой вѣдомства Императорскаго двора, въ г. Гдовѣ, состоящій по флоту Сарычевъ 2-й; 23 Фл. экипажа, Лейтенантъ Лески; Помощникъ командира артиллерійскаго корабля, Корпуса Морской Артиллеріи Подполковникъ Пестичъ; Старшій Адъютантъ при Инспекторскомъ департаментѣ, числящійся по Корпусу Штурмановъ Полковникъ Полузотовъ; Членъ Технической части, при Общемъ Присутствіи Строительнаго департамента, Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части Подполковникъ Жартыновъ и Младшій Контролеръ Черноморской Ревизионной Комисіи, Надворный Совѣтникъ Скворонскій.

Св. Станислава 2-й ст.

Капитанъ-Лейтенанты: 18 Фл. экипажа, Соурса-Жиркевичъ; Морскаго Кадетскаго Корпуса, Баронъ Жирбахъ и состоящій по флоту, Паукеръ; Лейтенантъ, Гвардейскаго экипажа, Герсъ; Корпуса Морской Артиллеріи, Подполковникъ Ласковскій; Артиллеріи Гвардейскаго экипажа, Капитанъ Коршуновъ; Штурманскаго Училища, Капитаны: Ризниковъ и Изотовъ; Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части, Командиръ С. Петербургской Инженерной команды, Подполковникъ Тилло; Командиръ роты писарей и типографщиковъ Морскаго Министерства, Полковникъ Арцыбашевъ; Старшій врачъ 7 Фл. экипажа, Надворный Совѣтникъ Иващенко и Правитель Канцеляріи Кораблестроительнаго департамента, Коллежскій Ассесоръ Балтинъ.

Св. Станислава 3-й ст.

Лейтенанты: Флотскихъ экипажей: 7-го, Конарженскій 1-й; 17-го, Костинъ 2-й; Морскаго Кадетскаго Корпуса: Греве 3-й, Измяшевъ 2-й, Авсовъ и Валрондтъ 2-й; состоящіе по флоту: Начальникъ модель-камеры и модельнаго мастерства въ С. Петербургѣ, Шиншаревъ 2-й; находящійся на службѣ Россійско-Американской Компаніи, Верманъ. Артиллеріи Гвард. экипажа, Штабъ-Капитанъ Жуссекиусъ; Корпуса Морской Артиллеріи: Штабъ-Капитанъ Соснинъ, Подпоручики:

Орѣховъ и Анисимовъ; состоящій по Арсенальнымъ ротамъ, Капитанъ Корнильевъ; Штурманскаго училища, Штабсъ-Капитанъ Харинъ 2-й; Корпуса Штурмановъ: Капитанъ Комаровъ, Штабсъ-Капитаны: Курковъ и Исправляющій должность Столоначальника въ Гидрографическомъ департаментѣ, Петровъ 3-й; Подпоручикъ Чуринъ 3-й и Прапорщикъ Корнильевъ; Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, Поручикъ Шошинъ; Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части: Поручики: Гредякинъ, Адамовичъ, Будаевскій, Митуричъ и Подпоручикъ Воронинъ; 6 Рабочаго экипажа Маіоръ Федоръ 1-й; Секретарь Ревельской Конторы надъ портомъ, Надворный Совѣтникъ Медвѣдевъ; Коллежскіе Ассесоры: Столоначальникъ Гидрографическаго департамента Святскій; Старшій Бухгалтеръ Коммисаріатскаго департамента, Змѣтновъ; Бухгалтеръ Конторы надъ С. Петербургскомъ портомъ Осетровъ; Титулярные Совѣтники: Помощникъ Столоначальника Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Кригеръ и Младшій Контролеръ Черноморской Ревизіонной Коммисіи, Вольфъ.

б) За отличія, оказанныя въ 1858 году, въ дѣлахъ противъ горцевъ.

Св. Владиміра 3 ст., съ мечами. Начальникъ Константиновской станціи, состоящій по флоту Капитанъ 1 ранга Заводовскій.

Св. Владиміра 4-й ст., съ мечами и бантомъ. Лейтенанты, Флотскихъ экипажей: 33-го, Ильинъ и 9-го, Жанго.

Св. Анны 2-й ст., съ Импер. короной и мечами. 35 Фл. экипажа, Командиръ корвета «Рысь», Капитанъ 1 ранга Кульчичскій.

Св. Анны 3-й ст., съ мечами и бантомъ. 30 Фл. экипажа, Лейтенантъ Иванченко.

Св. Станислава 2-й ст., съ мечами. Лейтенанты, Флотскихъ экипажей: 42-го, Артюковъ 4-й и 33-го, Твороговъ 2-й.

#### ДЕНЬГАМИ:

а) За отлично-усердную службу.

Управляющему Черноморскою Ревизіонною Коммисією,  
Тайному Совѣтнику Жандру . . . . . 4000  
пр.

Капитанамъ 1 ранга: Командиру 7-го Флотскаго экипажа и фрегата «Громобой», <b>Измильметьеву</b> . . . . .	2000 р.
Капитану надъ С. Петербургскимъ портомъ, <b>Гувениусу</b> . . . . .	1000 »
и Дежурному Штабъ-Офицеру Штаба Главнаго Командира Астраханскаго порта; <b>Давыдову 1-му</b> . . . . .	257 » 50 к.
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: Подполковникамъ: Командиру парохода «Охта» <b>Илегу 1-му</b> . . . . .	215 »
и <b>Петрову</b> . . . . .	215 »
Капитану <b>Живодарову</b> . . . . .	172 » 50 »
Прикомандированному къ Инспекторскому департаменту, Поручику <b>Петрову 5-му</b> . . . . .	290 »
Подпоручику <b>Головину</b> . . . . .	122 » 50 »
Прапорщикамъ: <b>Семенову 8-му</b> . . . . .	115 »
и <b>Семенову 10-му</b> . . . . .	115 »
Гвардейскаго экипажа: Лейтенанту <b>Радену</b> . . . . .	200 »
и Мичману <b>Менделю</b> . . . . .	180 »
Ластовой полуроты Гвар. вл.: Штабъ-Капитану <b>Семенову 1-му</b> . . . . .	141 » 37 »
и Поручику <b>Кокоскину</b> . . . . .	119 » 40 »
Флотскихъ экипажей: Лейтенантамъ: 7-го, <b>Попову 6-му</b> . . . . .	157 » 50 »
26-го, <b>Акимову 2-му</b> . . . . .	157 » 50 »
1-го, <b>Влокачеву 3-му</b> . . . . .	157 » 50 »
Мичманамъ: 7-го, <b>Ханькову 3-му</b> . . . . .	122 р. 50 к.
7-го, <b>Мокошницеву 4-му</b> . . . . .	122 » 50 »
21-го, <b>Тимьянскому</b> . . . . .	122 » 50 »
7-го, <b>Шатаеву 2-му</b> . . . . .	122 » 50 »
21-го, <b>Новосильскому 4-му</b> . . . . .	122 » 50 »
26-го, <b>Барону Медему</b> . . . . .	122 » 50 »
18-го, <b>Зеленому 6-му</b> . . . . .	122 » 50 »
Корпуса Морской Артиллерии: Поручику <b>Жомайскому</b> . . . . .	145 »
и состоящему по Арсенальнымъ ротамъ, Штабъ-Капитану <b>Сергѣеву 1-му</b> . . . . .	145 »
Корпуса Инженеръ-Механиковъ: Поручику <b>Широнову</b> . . . . .	147 » 69 »
Прапорщикамъ: <b>Латту</b> . . . . .	110 » 77 »
<b>Зарубину 2-му</b> . . . . .	221 » 55 »
и <b>Зарубину 3-му</b> . . . . .	110 » 77 »

1859.)

И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

LVII

Старшему Адъютанту Штаба Ластовой бригады Балтійскаго флота, Майору <b>Вукотичу</b> . . . . .	172 р. 50 к.
Состоящимъ по Адмиралтейству: Шкиперу на фрегатѣ «Свѣтлана», Капитану <b>Попову</b> . . . . .	230 »
и Содержателю по шкиперской части на фрегатѣ «Громобой», Подпоручику <b>Кузнецову</b> . . . . .	87 » 50 »
Начальнику Общаго Архива Морскаго Министерства, Статскому Совѣтнику <b>Кочетову</b> . . . . .	1000 »
Надворнымъ Совѣтникамъ: Начальнику Отдѣленія Инспекторскаго департамента, <b>Бахвостову</b> . . . . .	1429 » 57 »
Помощнику Оберъ-Контролера со стороны Государственнаго Контроля при Черноморской Ревизіонной Комисіи, <b>Чачкову</b> . . . . .	350 р. 25 к.
и Правителю дѣлъ Морскаго Кадетскаго Корпуса, <b>Шейбауму</b> . . . . .	168 »
Конторы надъ С. Петербургскимъ портомъ: Бухгалтеру, Коллежскому Секретарю <b>Афонасьеву</b> . . . . .	285 » 92 »
Помощнику Бухгалтера, Губернскому Секретарю <b>Леонтьеву</b>	214 » 44 »
и Столоначальнику, Коллежскому Ассесору <b>Шелигину</b> . . . . .	214 » 28 »
Коммисаріатскаго департамента: Столоначальникамъ, Титулярнымъ Совѣтникамъ: <b>Галенкину</b> . . . . .	257 » 30 »
и <b>Смирнову</b> . . . . .	257 » 30 »
Содержателямъ по Инженерной части: Титулярному Совѣтнику <b>Еремѣеву</b> . . . . .	68 » 57 »
и 9-го класса <b>Муракину</b> . . . . .	68 » 57 »
Журналисту Черноморской Ревизіонной Комисіи, Губернскому Секретарю <b>Иванову</b> . . . . .	214 » 44 »
Помощнику Бухгалтера Кронштадтской Конторы надъ портомъ, Коллежскому Секретарю <b>Казанцову</b> . . . . .	85 » 71 »

б) За отличія, оказанныя въ 1858 г., въ дѣлахъ противъ горцевъ:

Состоящему по Адмиралтейству, Прапорщику **Исздрину** 145 р.

#### АРЕНДАМИ:

Члену Адмиралтействъ-Совѣта Адмиралу **Серебрякову** въ 3000 р.

и Члену Общаго Присутствія Строительнаго департамента,  
Дѣйствительному Статскому Совѣтнику Пуцину, въ 1500 рублей.

### ДЕНЕЖНЫЯ ПОСОБІЯ ИЗЪ НАГРАДНАГО КАПИТАЛА.

Къ 30 Августа сего года назначено журналомъ Адмиралтействъ-  
Совѣта, 27 Августа, ст. 21 333.

#### *Военнымъ чинамъ Морскаго вѣдомства.*

	Руб.
Бывшему Командиру 17 Фл. экипажа, нынѣ Командиру строящагося пловучаго дока, состоящему по флоту, Капитану 1 ранга <b>Поллонскому</b> . . . . .	300
15 Фл. экипажа, Капитану 2 ранга <b>Шамардину</b> . . . . .	200
Командиру винтовой лодки «Туманъ», 15 Фл. экипажа, Капитанъ-Лейтенанту <b>Шординову</b> . . . . .	200
Исправляющему должность Управляющаго Коммисаріатскою Экспедиціею Интендантства Главнаго Управленія Черноморскаго вѣдомства, состоящему по флоту, Капитанъ-Лейтенанту <b>Бальзаму</b> . . . . .	250
Лейтенантамъ: Старшему Офицеру пар.-фр. «Грозачій», 12 Флотскаго экипажа <b>Голдбаху</b> . . . . .	150
20 Флотскаго экипажа <b>Хитрово</b> . . . . .	150
21 Фл. эк. <b>Дьяченкоу</b> . . . . .	150
22 Фл. эк. <b>Фонъ-Дезиу 1-му</b> . . . . .	150
23 Фл. эк. <b>Нихайлоу 1-му</b> . . . . .	150
24 Фл. эк. <b>Бровцыну 2-му</b> . . . . .	150
2 Фл. эк. <b>Клочкову</b> . . . . .	150
4 Фл. эк. <b>Тыртову 4-му</b> . . . . .	150
Мичманамъ: 20 Фл. эк. <b>Верещагину</b> . . . . .	100
1-го Фл., Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа, <b>Ардибашеву</b> . . . . .	100



1859.)

И РАСПОРЯЖЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

LIX

	Руб.
3 Фл. эк. Ураеву . . . . .	400
6 Фл. эк. Рыкачеву 2-му . . . . .	400
Корпуса Флотских Штурмановъ: Капитану Холкинну . . . . .	450
Штабсъ-Капитану Афонасьеву . . . . .	125
Штабсъ-Капитану Бортвигу . . . . .	125
Подпоручику Медедю . . . . .	75
Прапорщику Пашинникову . . . . .	60
Корпуса Инженеръ-Механиковъ: Поручику Суйковскому . . . . .	400
Прапорщику Нозикову . . . . .	60
Корпуса Морской Артиллерии: Капитану Антипенко 1-му . . . . .	450
и Штабсъ-Капитану Иванову . . . . .	125
Состоящему по Адмиралтейству, Подпоручику Писенину . . . . .	50
Командиру 2 Рабочаго экипажа, Полковнику Тверитянову . . . . .	200

Всего опредѣлено въ выдачу три тысячи восемьсотъ двадцать руб. серебромъ.

## ДЕНЕЖНЫЯ ПОСОБИЯ ИЗЪ ОСОБАГО КАПИТАЛА 67 000 РУБЛЕЙ.

### I.

(Утверждено журн. Адмиралт.-Совѣта, ст. 21 282, въ 27 день Июля 1859).

а) Для лицъ, коимъ предоставлено право на ежегодныя пособія.

	Руб.
Уволенному отъ службы, Коллежскому Ассесору Ливанскому . . . . .	50
Вдовѣ чиновника 8 класса Гудзевичева . . . . .	50

б) Для раненыхъ и пострадавшихъ въ послѣднюю войну.

Презусу Коммисіи Военнаго Суда при Севастопольскомъ портѣ, состоящему по флоту, Капитану 1 ранга Спичину 2-му, на леченіе отъ контузіи . . . . .	200
Состоящему по флоту Капитану Кислинскому 2-му . . . . .	200

Руб.

43 Фл. эк., Капитанъ-Лейтенанту <b>Щеглову</b> , на лечение отъ контузіи . . . . .	150
32 Флотскаго экипажа, Лейтенанту <b>Игнатьеву</b> . . . . .	100
30 Флотскаго экипажа, Лейтенанту <b>Климову</b> , на лечение ранъ. . . . .	150
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщику <b>Шостенко</b> , на лечение отъ раны. . . . .	100
Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщику <b>Мосеву 3-му</b> . . . . .	60
Дежурному Штабъ-Офицеру Штаба Командира Севастопольскаго порта, Капитанъ-Лейтенанту <b>Стаанъ 3-му</b> , на лечение отъ контузіи и ушиба . . . . .	150
Корпуса Морской Артиллеріи: Подполковнику <b>Станисевичу</b> , на лечение отъ ранъ . . . . .	150
и Прапорщику <b>Трошинову</b> , на лечение отъ ранъ . . . . .	60
Состоящимъ по Арсенальнымъ ротамъ: Поручику <b>Назарову</b> , на лечение отъ контузіи, и на возмѣщеніе убытковъ отъ пожара. . . . .	60
и Прапорщику <b>Бардовскому</b> , на лечение отъ ранъ . . . . .	50
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручику <b>Ларину</b> , на лечение отъ контузіи . . . . .	60
35 Флотскаго экипажа, Капитанъ-Лейтенанту <b>Никитину</b> , на лечение отъ контузіи . . . . .	150
32 Флотскаго экипажа, Лейтенанту <b>Палеологу</b> , на лечение отъ раны и контузіи. . . . .	100
Состоящему по Арсенальнымъ ротамъ, Корпуса Морской Артиллеріи, Подпоручику <b>Харичкову</b> , на лечение отъ контузіи. . . . .	60
Состоящему по Арсенальнымъ ротамъ Корпуса Морской Артиллеріи, Подпоручику <b>Романенко</b> , на лечение отъ контузіи. . . . .	60
Уволенному отъ службы Подпоручику <b>Полякову</b> , на лечение отъ ранъ и контузіи. . . . .	50
1-го Флотскаго, Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, экипажа, Лейтенанту <b>Саргичеву</b> , на лечение отъ контузіи . . . . .	100

в) Для нуждающихся по разнымъ случаямъ.

Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручику <b>Подгорному</b> . . . . .	60
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщику <b>Пана-Федорову</b> . . . . .	50

Руб.

Корпуса Морской Артиллерии, Прапорщику <b>Цальховскому</b> , (по особу уважительному случаю) . . . . .	100
Младшему Бухгалтеру Кораблестроительнаго департамента, Коллежскому Ассесору <b>Кимбару</b> , на возмѣщеніе убытковъ отъ пожара. . . . .	100
На погребеніе тѣла Коллежскаго Ассесора <b>Епанечникова</b> . . . . .	100
Состоящему по Адмиралтейству, Штабъ-Капитану <b>Прокозьеву</b> . . . . .	80
Вдовѣ Провинціального Секретаря, <b>Сосьѣ Перевощиковой</b> . . . . .	50
Завѣдывающему маячною ротою, состоящему по Ластовымъ экипажамъ, Капитану <b>Прозорову</b> . . . . .	80
Младшему Ординатору Николаевскаго Морскаго госпиталя, Лекарю Титулярному Совѣтнику <b>Олевинскому</b> . . . . .	300
(По приказанію Его Императорскаго Высочества).	
Состоящему по флоту Лейтенанту <b>Барону Гору</b> . . . . .	100
26 Флотскаго экипажа, Лейтенанту <b>Графу Татищеву</b> . . . . .	100
Корпуса Морской Артиллерии, Прапорщику <b>Кочаку</b> . . . . .	60
Помощнику Бухгалтера Кораблестроительнаго департамента, Коллежскому Ассесору <b>Карандашеву</b> . . . . .	100
Котельному и бранспойтовому мастеру С. Петербургскаго порта, Коллежскому Регистратору <b>Кондратьеву</b> . . . . .	50
Главному Доктору Николаевскаго Морскаго госпиталя, Коллежскому Совѣтнику <b>Таубе</b> . . . . .	200
Медицинскому Инспектору Архангельскаго порта, Доктору Медицины, Надворному Совѣтнику <b>Гиргенсону</b> . . . . .	200
21 Флотскаго экипажа, Капитанъ-Лейтенанту <b>Ершову 2-му</b> . . . . .	200
Корпуса Морской Артиллерии, Подпоручику <b>Селицкому 1-му</b> . . . . .	100
30 Флотскаго экипажа, Мичману <b>Шессеру 2-му</b> . . . . .	80
Арсенальной № 6 роты Корпуса Морской Артиллерии, Прапорщику <b>Зюлковскому</b> . . . . .	50
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручику <b>Вардахаку</b> . . . . .	50
15 Рабочаго экипажа, Лекарскому Помощнику, Коллежскому Регистратору <b>Осипову</b> . . . . .	50
11 Рабочаго экипажа, Лекарскому Помощнику Коллежскому Регистратору <b>Воробьеву</b> . . . . .	50

Руб.

Состоящему въ должности Оберъ-Аудитора въ Комисіи Военнаго Суда при Николаевскомъ портѣ, Коллежскому Ассесору Григорьеву . . . . .	100
Той же Комисіи, Аудитору, Губернскому Секретарю Дементьеву.	60
Вдовѣ Коллежскаго Регистратора Евдокіи Гончаровой. . . . .	50
Вдовѣ чиновника 14 класса Прасковѣ Борисовой. . . . .	50
Вдовѣ чиновника 9 класса Евдокіи Псороки . . . . .	50
Вдовѣ Коллежскаго Секретаря Татьянѣ Ивановой . . . . .	50
2 Ластоваго экипажа, Прапорщику Березину, на возмѣщеніе убытковъ отъ пожара . . . . .	60
Вдовѣ Подпоручика Настасьѣ Степной . . . . .	40
Уволенному отъ службы, Губернскому Секретарю Поспѣлову. . .	40
Женѣ чиновника 13 класса Анастасіи Бородинной. . . . .	40
Дочерамъ умершаго Губернскаго Секретаря, двѣнадцатъ: Аннѣ и Александрѣ Григорьевымъ . . . . .	40
Вдовѣ чиновника 13 класса, Авдотѣ Андреевой . . . . .	40
Вдовѣ чиновника 13 класса, Анастасіи Паршиной. . . . .	40
Дочери умершаго Коммисара 10 класса, двѣцѣ Аннѣ Воротниковой	30
Арсенальныхъ ротъ Прапорщику Вишнскому, на возмѣщеніе убытковъ отъ пожара . . . . .	50
Корпуса Морской Артиллеріи, Подпоручику Цирусъ-Соболевскому.	60
Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Подпоручику Михайлову . . . .	60
Журналисту Штаба Главнаго Командира Астраханскаго порта, Коллежскому Регистратору Савельеву . . . . .	50
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручику Дорофѣеву. . . .	60
Помощнику Столовачальника Коммисариатскаго депар., Коллежскому Ассесору Грудину, на возмѣщеніе убытковъ отъ пожара. .	100
Аудитору Кронштадтской Комисіи военнаго суда, Коллежскому Секретарю Креницину. . . . .	75
Помощнику Контролера Черноморской Ревизіонной Комисіи, Коллежскому Секретарю Майгородову. . . . .	75
Журналисту Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Губернскому Секретарю Иванову . . . . .	50
14 Рабочаго экипажа, Капитану Божко. . . . .	80
Вдовѣ чиновника 13 класса Еленѣ Щелоковой. . . . .	40

Руб.

Уволенному отъ службы, Коллежскому Ассесору Семенову. . . . .	80
Дочерямъ умершаго Подполковника, двѣнадцатъ: Александрѣ, Елизаветѣ и Тансиі, Ирдобеневымъ . . . . .	75
Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Штабсъ-Капитану Сикони, (по особу уважительнымъ причиванъ) . . . . .	200
Вдовѣ Подполковника Маріи Вараввѣ, (по особу уважит. причин.)	250
Вдовѣ Статскаго Совѣтника Екатерины Кокиной . . . . .	100
Дочери умершаго чиновника 4 класса, двѣцѣ Надеждѣ Розенмейеръ	60
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручику Бочкову. . . . .	60
Вдовѣ Капитана 2 ранга Екатерины Сирягиной. . . . .	100
Вдовѣ Поручика Авдотьи Ивановой. . . . .	40
Морскаго Кадетскаго Корпуса, учителю русскаго языка, Коллежскому Совѣтнику Молчанскому, на возмѣщеніе убытковъ отъ пожара. . . . .	100
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручику Холину 2-му. . . . .	60
Помощнику Капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ, состоящему по флоту, Капитанъ-Лейтенанту Шишмареву. . . . .	150
Вдовѣ Коллежскаго Секретаря, Софьи Яковлевой. . . . .	30
Прикомандированному къ Канцеляріи Морскаго Министерства, Коллежскому Регистратору Алексѣеву. . . . .	50
Исправляющему должность Помощника Журналиста Гидрографическаго департамента, Губернскому Секретарю Рогачеву . . . . .	50
Старшему Ординатору Кронштадтскаго Морскаго госпиталя, Доктору Медицины Надворному Совѣтнику Шванку. . . . .	150
Старшему Ординатору Кронштадтскаго Морскаго госпиталя, Лекарю Коллежскому Ассесору Леву . . . . .	150
Состоящему по Морскому Министерству, Коллежскому Ассесору Ситникову . . . . .	100
Вдовѣ чиновника 9 класса, Александрѣ Петровой, на возмѣщеніе убытковъ отъ пожара . . . . .	40
Состоящему по Рабочимъ экипажамъ, Прапорщику Васильеву. . . . .	40
Вдовѣ Титулярнаго Совѣтника, Надеждѣ Юрченко. . . . .	40
Ассесору Комисіи военнаго суда, при флотскихъ въ С. Петербургѣ командахъ, Капитанъ-Лейтенанту Савинкову . . . . .	150
6 Флотскаго экипажа, Лейтенанту Трусову 1-му . . . . .	100

	Руб.
Состоящему во 2 Флотскомъ экипажѣ, Корпуса Морской Артиллеріи, Унтеръ - Цейхвахтеру, Коллежскому Регистратору <b>Полякову</b> . . . . .	40
Бухгалтеру Управленія Начальника Морской Артиллеріи въ Свеаборгѣ, Коллежскому Секретарю <b>Костылеву</b> . . . . .	40
Смотрителямъ казенныхъ зданій: Состоящему по Адмиралтейству, Капитану <b>Харитонову</b> . . . . .	100
и Титулярному Совѣтнику <b>Овсяннику</b> . . . . .	100
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Капитану <b>Вожарову</b> . . . . .	100
Астраханской Строевой Ластовой роты, Подпоручику <b>Маріонову</b> . . . . .	50
Члену Общаго Присутствія Кораблестроительнаго департамента, Генераль-Мажору <b>Трескину 1-му</b> . . . . .	300
(По приказанію Его Императорскаго Высочества).	
Бухгалтеру Казначейства Коммисаріатскаго департамента, Коллежскому Ассесору <b>Авонасьеву</b> . . . . .	100
Коммисіонеру Управленія Кригсъ-Коммисара С. Петербургскаго порта, Губернскому Секретарю <b>Шешенину</b> . . . . .	40
6 Флотскаго экипажа, Мичману <b>Барону Боюе</b> . . . . .	300
(По приказанію Его Императорскаго Высочества).	
Уволенному отъ службы, Капитану 1 ранга <b>Любичинскому</b> . . . . .	300
(По приказанію Его Императорскаго Высочества).	
Вдовѣ Капитанъ-Лейтенанта, <b>Евдокіи Христофоровой</b> . . . . .	100
Правителю Канцеляріи Строительнаго департамента, Статскому Совѣтнику <b>Глухову</b> . . . . .	200
Исправляющему должность Журналиста Кораблестроительнаго департамента, Коллежскому Секретарю <b>Лихонину</b> . . . . .	60
Столоначальнику Медицинскаго департамента, Коллежскому Ассесору <b>Анатову</b> . . . . .	100
Вдовѣ Маіора <b>Ольгѣ Бочкиной</b> . . . . .	60
Для возмѣщенія суммы Коммисаріатскаго департамента употребленной на выдачу пособія 26 Флотскаго экипажа, Мичману <b>Розенштейнеру</b> . . . . .	20
Всего опредѣлено въ выдачу <i>девять тысячъ девятьсотъ девяносто пять руб. сер.</i>	

## II.

## ИЗЪ ТОЙ ЖЕ СУММЫ.

(Утверждено журн. Адмиралт.-Совета, ст. 21 335, въ 7 день Сент. 1859).

а) *Для лицъ, коимъ предоставлено право на ежегодное пособие.*  
 Вдовъ умершаго отъ ранъ Лейтенанта, **Шаринилъ Гагемейстеръ.** <sup>Руб.</sup> 50

б) *Для раненыхъ въ послѣднюю войну.*

31 Флотскаго экипажа, Лейтенанту **Шамшеву.** . . . . . 200  
 (По приказанію Его Императорскаго Высочества).

в) *Для лицъ нуждающихся по разнымъ случаямъ.*

Состоящему по Адмиралтейству, Прапорщику **Батуеву** . . . . . 40  
 Военно-рабочей № 2 роты Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части, Штабъ-Капитану **Кулакову** . . . . . 50  
 Вдовъ 9 класса, **Варваръ Степановой.** . . . . . 30  
 Состоящему въ Инженерномъ и Артиллерійскомъ училищѣ Морскаго вѣдомства ротнымъ офицеромъ, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщику **Рыдалеву.** . . . . . 50  
 Военно-рабочей № 1 роты, Прапорщику **Пайвину.** . . . . . 40  
 Состоящему по Адмиралтейству, Штабъ-Капитану **Спорно.** . . . . 50  
 Вдовъ Титулярнаго Совѣтника, **Александръ Филиповой.** . . . . . 50  
 13 Флотскаго экипажа, Мичману **Зеленну** . . . . . 100  
 Корпуса Морской Артиллеріи, Подполковнику **Лосеву.** . . . . . 300  
 Вдовъ Коллежскаго Ассесора, **Юліи Перемилоской.** . . . . . 50  
 Вдовъ Капитана 4 ранга, **Маріи Арищенко** . . . . . 150  
 Командиру 12 Флотскаго экипажа и корабля «Память Азова», Капитану 1 ранга **Абелешеву 1-му.** . . . . . 840  
 (По приказанію Его Императорскаго Высочества).  
 Состоящему въ должности Смотрителя за работами на Охтенской верфи, Провинціальному Секретарю **Корнилову.** . . . . . 40  
 Состоящему въ чертежной Строительнаго департамента, Инженеръ-Поручику **Штуричу** . . . . . 75

	Руб.
Состоящему при Редакціи Морского Сборника, Коллежскому Регистратору <b>Васильеву</b> . . . . .	40
Вдовѣ Штабсъ-Капитана, <b>Деміѣ Ядовой</b> . . . . .	40
Помощнику Правителя Канцеляріи Морского Ученаго Комитета, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручику <b>Богдановичу</b>	60
Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Поручику <b>Порохину</b> . . . . .	75
Женѣ отставнаго Капитана, <b>Елисаветѣ Захаровой</b> . . . . .	100
Вдовѣ Коллежскаго Ассесора, <b>Аннѣ Цвѣтковой</b> . . . . .	40
Вдовѣ Коллежскаго Регистратора, <b>Дарьѣ Кокабанной</b> . . . . .	25
10 Флотскаго экипажа, Мичману <b>Зеленину</b> . . . . .	100
Оберъ-Аудитору Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части, Коллежскому Ассесору <b>Карлову</b> . . . . .	100
5 Рабочаго экипажа, Прапорщику <b>Шубину</b> . . . . .	40
Содержателю по шкиперской части на пар.-фр. «Отважный», состоящему по Адмиралтейству, Прапорщику <b>Синькевичу</b> . .	40
Дежурному Штабъ-Офицеру Штаба Главнаго Командира Астраханскаго порта, Капитану 1 ранга <b>Давыдову</b> . . . . .	300
17 Флотскаго экипажа, Мичману <b>Писареву</b> . . . . .	100
Вдовѣ Прапорщика, <b>Татьянѣ Шаровой</b> . . . . .	30
Вдовѣ Полковника, <b>Софьѣ Бахтиной</b> . . . . .	100
Помощнику Бухгалтера Штаба Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, Титулярному Совѣтнику <b>Путикову</b> . . . . .	60
Вдовѣ Подпоручика, <b>Евгеніи Сокольниковой</b> . . . . .	25
Вдовѣ Коммисара 13 класса, <b>Екатерины Постниковой</b> . . . . .	25
Уволенному отъ службы Штабсъ-Капитану <b>Сорокину</b> . . . . .	60
Дочери умершаго Коллежскаго Ассесора, дѣвицѣ <b>Маріи Колобовой</b>	25
Уволенному отъ службы, Капитану 2 ранга <b>Фемину</b> . . . . .	100
Вдовѣ Надворнаго Совѣтника <b>Павлова</b> . . . . .	100
Младшему врачу Морскаго Кадетскаго Корпуса, Доктору Медицины, Надворному Совѣтнику <b>Шредеру</b> . . . . .	100
Содержателю Свеаборгской инструментальной камеры, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Полковнику <b>Боровкову</b> . . . . .	200
Отставному Лейтенанту <b>Палицину</b> . . . . .	60

Всего опредѣлено въ выдачу *четыре тысячи шестьдесятъ* руб. серебромъ.



## ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫМИ ОРДЕНАМИ.

— Его Величество Король Прусскій, во время пребыванія своего въ Италіи, пожаловалъ ордена *Краснаго орла*: 2 Флотскаго экипажа, команды пар.-бр. «Рюрикъ»: Лейтенантамъ Козлянинову и Колыванну 2-му—3-й степени; Мичманамъ: Иванову 6-му, Вогану 2-му и Клопотову—4-й степени.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему о семъ докладу, Всемилостивѣйше разрѣшилъ упомянутымъ лицамъ принять и носить пожалованные имъ ордена.

— Князь Черногорскій Данилъ, въ память стоянки въ Гравозскомъ портѣ военнаго винтоваго корвета «Баянъ», пожаловалъ знаки ордена *За независимость Черногоріи*: Командиру корвета «Баянъ», 21-го Флотскаго экипажа Капитану 2 ранга Истомину; 21-го Флотскаго экипажа, Лейтенанту Экивисту и Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Штабсъ-Капитану Костину.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу о семъ, Всемилостивѣйше разрѣшилъ означеннымъ лицамъ принять и носить пожалованные ордена.

## ПРИКАЗЫ

Его Императорскаго Высочества

ГЕНЕРАЛЬ-АДМИРАЛА.

№ 83. Стрѣльна; 4-го Сентября, 1859.

На основаніи Высочайше предоставленной Мнѣ власти, распространяю на Морское вѣдомство Высочайше утвержденное и объявленное по Военному вѣдомству, въ приказѣ отъ 5-го прошлаго Августа № 193, положеніе Военнаго Совѣта слѣдующаго содержанія:

1) Тѣмъ дворянамъ и вольноопредѣляющимся, которые, поступивъ на службу рядовыми, произведены потомъ въ унтеръ-офицеры за твердое знаніе фронта, а впоследствии выдержать и установленный экзаменъ въ наукахъ, срокъ выслуги для производства въ офицеры считать со дня производства ихъ въ унтеръ-офицеры за знаніе фронта, а не со дня выдержанія экзамена и

2) Силу этого правила распространить и на тѣхъ дворянъ и вольноопредѣляющихся, которые, поступивъ на службу рядовыми и бывъ произведены въ унтеръ-офицеры за знаніе фронта, еще не воспользовались производствомъ въ офицеры по невыслугѣ установленныхъ сроковъ со времени выдержанія экзамена въ наукахъ.

№ 84. Стрѣльна; 12-го Сентября, 1859.

Государь Императоръ Именнымъ Высочайшимъ указомъ, даннымъ въ 8-й день Сентября 1859 года Правительствующему Сенату, Всемилостивѣйше соизволилъ ознаменовать торжественный день совершеннолѣтія Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Наслѣдника Цесаревича установленіемъ для нижнихъ воинскихъ чиновъ сокращенныхъ сроковъ обязательной службы.

Монаршую милость эту, какъ новый знакъ Высочайшаго благоволенія, вѣнчая Себѣ въ особенно пріятный долгъ объявить по Морскому Вѣдомству съ приложеніемъ копии съ указа Правительствующаго Сената по сему предмету.

*Копія съ указа № 40 268.* По Именному Его Императорскаго Величества Высочайшему указу, данному Правительствующему Сенату 1859 года Сентября въ 8-й день, за Собственноручнымъ Его Величества подписаніемъ, въ которомъ изображено:

«Признавая справедливымъ даровать нижнимъ чинамъ, поступающимъ въ военную службу, облегченіе въ исполненіи этой повинности сокращеніемъ сроковъ обязательной ихъ службы и избравъ для приведенія въ дѣйствіе сей мѣры торжественный день совершеннолѣтія Любезнѣйшаго Сына Нашего и Наслѣдника Престола Государя Цесаревича Великаго Князя Николая Александровича, Всемилостивѣйше повелѣваемъ:

1) Нижнимъ чинамъ, которые впредь поступать въ рекруты, определять общіе обязательные сроки службы для отставки: въ Военномъ вѣдомствѣ

и въ комплектуемыхъ отъ онаго командахъ другихъ вѣдомствъ 15-ти лѣтній, а въ Морскомъ вѣдомствѣ—14-ти лѣтній.

2) Нижнимъ чинамъ, поступившимъ уже на службу до настоящаго времени, сократить сроки обязательной службы, назначивъ для сего общій 20-ти лѣтній срокъ, безъ различія, въ какихъ бы вѣдомствахъ они не состояли; а обязанныхъ по дѣйствующимъ нынѣ правиламъ 20-ти лѣтнимъ и кратчайшими противу сего сроками, увольнять въ отставку за эти же сроки и на будущее время;—и

3) Тѣхъ нижнихъ чиновъ, которые подвергались или подвергнутся оштрафованіямъ, лишаящимъ права на получение отставки наравнѣ съ безпорочно-служившими, подчинять при увольненіи отъ службы, независимо отъ выслуги ими устанавливаемыхъ нынѣ общихъ обязательныхъ сроковъ, и всѣмъ прочимъ условіямъ, которыя дѣйствующими указаніями опредѣлены для увольнения въ отставку штрафованныхъ нижнихъ чиновъ.

Правительствующій Сенатъ не оставитъ сдѣлать къ исполненію сего надлежащее распоряженіе.»

Правительствующій Сенатъ Приказали: О семъ Именномъ Высочайшимъ Его Императорскаго Величества указѣ, для зависящихъ распоряженій, Г.г. Военнаго Министра и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ увѣдомить указами, а для приведенія во всеобщую извѣстность припечатать въ Сенатскихъ Вѣдомостяхъ. Сентября 9 дня 1859 года.

#### № 85. Стрѣльба; 12-го Сентября, 1859.

Высочайшимъ повелѣніемъ, объявленнымъ въ приказѣ военнаго министра отъ 31-го Іюля сего года № 190, предоставлено уволеннымъ отъ военной службы офицерамъ, имѣющимъ орденъ за военные подвиги съ мечами и орденъ Св. Анны 4-й степени, или золотое оружіе, съ надписями «за храбрость»,—право ношенія въ отставкѣ военнаго мундира, хотя бы они и не выслужили установленнаго для сего срока и хотя бы они уволены были отъ службы до 20-го Марта сего года, безъ награжденія мундиромъ, по невыслугѣ лѣтъ.

Высочайшее повелѣніе это, въ дополненіе къ Высочайшему повелѣнію, объявленному въ приказѣ Управляющаго Морскимъ министерствомъ отъ 21-го Апрѣля сего года № 35, по Высочайше предоставленной Минѣ власти, предписываю принять въ руководство по Морскому вѣдомству.

## № 86. Кронштадтъ, 15-го Сентября, 1859.

Назначаются: Капитанъ-Лейтенанты, Флотскихъ экипажей: 21-го, **Зявистъ** и 28-го, **Беклешевъ** 1-й, старшими офицерами, первый на строящійся корабль «Императоръ Николай 1-й», а послѣдній на фрегатъ «Генераль-Адмиралъ»; числящіеся по Адмиралтейству: Казначей Кронштадскаго портового казначейства, Маіоръ **Харинъ**, и модельный мастеръ при модельной мастерской въ С. Петербургѣ, Поручикъ **Егоревъ**,—оба состоятъ по Ластовымъ экипажамъ, съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ; Портовой № 1-го роты, Штабсъ-Капитанъ **Вршалаевъ**, Помощникомъ Смотрителя званій Главнаго Адмиралтейства и Начальника служительской роты, вмѣсто Капитана **Кршкова**, который переводится въ Портовую № 6-го роту.

Переводятся: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ **Наговскій**, изъ Балтійскаго въ Черноморскій Флотъ; Состоящій на транспортѣ «Аландъ», въ должности шкипера, шхиперскій помощникъ 1-го Ластоваго экипажа, Провинціальный Секретарь **Шатѣевъ**, тѣмъ же званіемъ въ отдѣльную бригаду мелкихъ судовъ Балтійскаго Флота, съ оставленіемъ на томъ же транспортѣ; комиссаръ, Губернскій Секретарь **Тимофѣевъ** изъ 14-го, въ 28-й Флотскій экипажъ.

Увольняются въ отпускъ: Флотскихъ экипажей: 26-го, Лейтенантъ **Акинзовъ** 2-й, для излеченія болѣзни, на четыре мѣсяца; 7-го, Мичманъ **Шемистъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, на шесть мѣсяцевъ,—оба внутри Имперіи.

Увольняются для службы на коммерческихъ судахъ: 39-го, Мичманъ **Акинзовъ** 4-й, съ зачисленіемъ по Флоту.

## № 87. Стрѣльна; 19-го Сентября, 1859.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по Военно-Сухопутному вѣдомству въ 3-й день сего Сентября, Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщикъ **Харламовъ**, переведенъ въ штатъ С. Петербургской Полиціи, съ зачисленіемъ по Армейской Пѣхотѣ, Подпоручикомъ.

Назначается: Машинный мастеръ при Кронштадскомъ портѣ, числящійся по Адмиралтейству, Штабсъ-Капитанъ **Андреевъ** 2-й, состоятъ по Ластовымъ экипажамъ, съ оставленіемъ въ должности.

Переводится: 2-го Ластоваго экипажа, Прапорщикъ **Шорозовъ**, въ первую половину 3-й Ластоваго же экипажа.

Увольняются въ отпускъ, Лейтенанты: 12-го Флотскаго экипажа, **Валькевичъ**, для излеченія болѣзни, на четыре мѣсяца; по домашнимъ обстоятельствамъ: Гвардейскаго экипажа, **Баронъ Раделъ** на двадцать восемь дней; Флотскихъ экипажей: 16-го, **Игнатьевъ 3-й**, на четыре мѣсяца; 26-го, **Смольяниновъ**, по первое марта будущаго 1860 года,—всѣ четыре внутри Имперіи.

Старшій врачъ 16-го Флотскаго экипажа, Коллежскій Ассесоръ **Марковский**, увольняется для службы въ вѣдомствѣ Россійско-Американской Компаніи.

## ПРИКАЗЫ

### Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

№ 79. С. Петербургъ; 22-го Августа, 1859.

Государь Императоръ, Высочайше повелѣть соизволилъ: новый докъ въ Кронштадтѣ, наименовать *Николаевскимъ* докомъ, для отличія отъ Петровскаго дока.

Назначаются: 3-го Флотскаго экипажа, Лейтенантъ **Тиртовъ 5-й**, старшимъ офицеромъ на порохоло-фрегатъ «*Вамчатна*», вмѣсто Лейтенанта того же экипажа **Панафидина 2-го**, который увольняется для службы на коммерческихъ судахъ, съ зачисленіемъ по Флоту. Командирами портовыхъ ротъ: Ластовыхъ экипажей: 1-го, Капитанъ **Михау**, № 6-го и 3-го, Штабсъ-Капитанъ **Александровъ 1-й**, № 5-го; Командиръ портовой № 15-го роты, Штабсъ-Капитанъ **Мухановъ**, Содержателемъ портоваго имущества въ крѣпости **Поти**, съ состояніемъ по Ластовымъ экипажамъ.

Переводятся: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: Подпоручикъ **Лазаревичъ**; Прапорщики: **Норохинъ**, **Жатѣевъ 3-й**, **Сонцевъ 3-й** и **Тодарѣевъ**,—всѣ пять изъ Черноморскаго вѣдомства въ Сибирскую флотилію. Корпуса

Корабельныхъ Инженеровъ Подпоручикъ **Родионовъ** и Прапорщикъ **Катковъ**,—оба изъ Черноморскаго вѣдомства въ Балтійскій флотъ. Штабъ-Капитаны Ластовыхъ экипажей: 1-го, **Шипелинъ**, въ 3-й Ластовый же экипажъ; 2-го, **Осинскій**, въ Черноморское вѣдомство, съ состояніемъ по Ластовымъ экипажамъ.

Зачисляется: Находящійся на коммерческихъ судахъ, числящійся по Корпусу Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ **Померанскій 2-й**, на двѣствительную службу, въ тотъ же Корпусъ.

Отчисляется: Состоящій въ должности ротнаго офицера при Инженерномъ и Артиллерійскомъ Училищѣ, Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщикъ **Яковлевъ**, отъ сей должности, съ прикомандированіемъ къ этому Училищу на основаніи приказа Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, отъ 9-го Марта 1856 года № 38.

Продолжается срокъ отпуска: Морскаго Кадетскаго Корпуса, Капитанъ-Лейтенанту **Барону Унгернъ-Штернбергу 1-му**, по домашнимъ обстоятельствамъ по первое Ноября сего года.

Увольняются для службы на коммерческихъ судахъ: 44-го Флотскаго экипажа, Мичманъ **Стромилловъ 2-й** и состоящій по Адмиралтейству, Прапорщикъ **Капарышкинъ**, изъ нихъ первый съ зачисленіемъ по Флоту.

№ 80. С. Петербургъ; 1-го Сентября 1839.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по Военно-сухопутному вѣдомству въ 15-й день Августа, 11-го Флотскаго экипажа, Мичманъ **Суворовъ**, назначенъ старшимъ адъютантомъ Дежурства 3-го Округа Отдѣльнаго Корпуса Внутренней Стражи, съ переводомъ въ Московскій Внутренній Гарнизонный баталіонъ, Поручикомъ.

Назначаются: 26-го Флотскаго экипажа, Лейтенантъ **Забудскій**, старшимъ офицеромъ на фрегатъ **Пересвѣтъ**. 3-го Ластоваго экипажа, Штабъ-Капитанъ **Шипелинъ**, Командиромъ 4-й роты того же экипажа, вмѣсто Капитана **Иванова**; Числящійся по Адмиралтейству, Командиръ школы писарей и содержателей Морскаго Министерства, Капитанъ **Василенинъ** и содержатель по шпигерской части на пароходо-фрегатъ «Грозный», Поручикъ **Петровъ 1-й**,—оба состоятъ по Ластовымъ экипажамъ, съ оставленіемъ въ занимаемыя ими должностяхъ.

1859.)

И РАСПОРЯЖЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

LXXIII

№ 81. С. Петербургъ; 4-го Сентября 1859.

Государь Императоръ, въ 28 день Августа сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ: завѣдывающаго лодманскою и маячною частями въ Архангельскѣ подчинить непосредственно главному командиру Архангельскаго порта, съ возложеніемъ на него тѣхъ обязанностей по маячной части, которыя до сего времени, на основаніи положенія 23 Іюня 1843 года, исполнялись капитаномъ надъ Архангельскимъ портомъ.

№ 82. С. Петербургъ 4 го Сентября, 1859.

Государь Императоръ, въ 28-й день истекшаго Августа, Высочайше повелѣть соизволилъ: комплектъ офицеровъ 27-го Флотскаго экипажа, опредѣленный штатомъ, Высочайше утвержденнымъ 14-го Марта 1851 года, увеличить въ мѣрѣ дѣйствительной потребности въ нихъ, сообразно наличному числу судовъ Сибарской флотліи.

## ЦИРКУЛЯРЫ ИНСПЕКТОРСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА.

№ 138, 20-го Августа 1859.

Инспекторскій Департаментъ, въ дополненіе циркуляра 17-го Августа 1853 года № 1127, объявляетъ по Морскому Вѣдомству, что въ открытыхъ листахъ для пересылаемыхъ арестантовъ, въ графѣ, гдѣ означается имя, отчество и прозваніе арестанта, вносить и прилѣты его, слѣдующимъ образомъ:

Лѣтъ отъ роду 42.

Ростомъ 2 ар.  $5\frac{1}{8}$  вершковъ.

Лицею блѣдъ, но рабъ, или чистъ, но смугль.

Глаза каріе, сѣрые или голубые.

Волосы на головѣ черныя или свѣтлорусыя, прямыя, или выщесыя, съ простѣю или съ плѣшиною.

Брови черныя или свѣтлорусыя, густыя или рѣдкія и тонкія.

Носъ прямой съ небольшою горбиной или немного вздернутый вверхъ, или курносый, съ открытыми ноздрами, острый или широкій, расплоснутый.

На носу, на лицѣ или на другой части тѣла бородавка или родимое пятно, темнаго или краснаго цвѣта.

И прочія, какія окажутся пригѣты, описать со всею подробностію.

#### № 139. 26-го Августа, 1859.

Въ дополненіе къ циркуляру своему отъ 22 Апрѣля сего года № 68, Инспекторскій Департаментъ имѣеть честь объявить по Морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и исполненію прилагаемое при семъ объявленіе Коммисаріатскаго департамента Морскаго министерства.

Къ № 139. Коммисаріатскій департаментъ Морскаго министерства, встрѣтивъ затрудненія по принятію въ руководство съ Майской трети сего 1859 года правилъ о производствѣ вычетовъ въ эмеритальную кассу, объявленныхъ въ циркулярѣ Инспекторскаго департамента того же Министерства 22 Апрѣля сего года № 68, испрашивалъ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта на принятіе тѣхъ правилъ къ руководству съ Сентябрьской трети сего года.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, принимая во вниманіе, что нѣкоторое денежное довольствіе отпущено многими чинами Морскаго вѣдомства на всю кампанію, съ вычетомъ изъ онаго въ пользу эмеритальной кассы прежнимъ порядкомъ, и по краткости остающагося до наступленія Сентябрьской трети сего 1859 года времени, рѣшеніемъ своимъ, по журналу Совѣта 5 Августа 1859 года № 2695 ст. 21 302, признавъ болѣе удобнымъ утвержденныя журналомъ Совѣта 1 Апрѣля сего года ст. 21 113, правила о производствѣ вычетовъ въ эмеритальную кассу Морскаго вѣдомства, принять въ руководство съ 1 Января будущаго 1860 года.

О такомъ положеніи Адмиралтействъ-Совѣта Коммисаріатскій департаментъ Морскаго министерства имѣеть честь объявить по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія и руководства.

#### № 140 2-го Сентября, 1859.

Инспекторскій Департаментъ объявляетъ по Флоту, прилагаемое при семъ свѣдѣніе, доставленное Гидрографическимъ департаментомъ, объ



устроенной деревянной, неосвѣщаемой башнѣ на островѣ *Стеншеръ* (въ Финскомъ заливѣ).

Къ № 140. Гидрографическій департаментъ Морскаго министерства, въ дополненіе объявленія своего отъ 19-го Марта настоящаго года, о предположенномъ устройствѣ деревянной, неосвѣщаемой башни на островѣ *Стеншеръ* (въ Финскомъ заливѣ), снѣмъ дѣлаетъ извѣстнымъ для мореплавателей, что башня эта нынѣ окончательно устроена, на средней высотѣ того острова. Она имѣетъ видъ четырехъ-сторонней пирамиды, съ крышею чернаго цвѣта. Верхняя ея часть, до половины, обшита досками и окрашена красною краскою; а нижняя часть, состоящая изъ вертикальныхъ и наклонныхъ стрѣлъ съ раскосинами, сквозная. Высота башни отъ основанія 83, а отъ горизонта воды 97 англійскихъ футовъ. Она находится въ широтѣ 59° 49' 10" N, долготѣ 26° 23' 0" отъ Гринвича; видимый ея горизонтъ 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. Ит. миль.

№ 141. 2-го Сентября 1859.

Инспекторскій департаментъ дѣлаетъ у сего извѣстнымъ по Морскому вѣдомству, объявленіе Медицинскаго департамента Морскаго министерства, относительно снабженія больныхъ упомянутыхъ или подозрѣваемыхъ въ упомянутельствѣ, при отправленіи во 2-й Военно-сухопутный С. Петербургскій госпиталь, особенными письменными свѣдѣніями.

Къ № 141. *Объявленіе.* Приказомъ г. Военнаго министра 27 минушаго Юня № 160 предписано по Военному вѣдомству: при отправленіи воинскими командами и начальствами больныхъ упомянутыхъ или подозрѣваемыхъ въ упомянутельствѣ во 2-й Военно-сухопутный С. Петербургскій госпиталь, гдѣ устроено клиническое отдѣленіе душевныхъ болѣзней, снабжать больныхъ сихъ особенными письменными свѣдѣніями по прилагаемой при семъ формѣ.

Его высокопревосходительство г. Управляющій Морскимъ министерствомъ изволилъ приказать, чтобы означенная форма при отправленіи такихъ больныхъ, соблюдаема была и со стороны командъ и начальствъ по Морскому вѣдомству.

Предварительныя свѣдѣнія о (имя, отчество и фамилія) доставленню (мъ, ой такимъ то вѣдокуствомъ) въ клиническое отдѣленіе душевнычъ болѣзней 2-го военно-сухопутнаго госпиталя.

## Вопросы:

## Отвѣты:

1) Возрастъ.

Вѣроисповѣданіе.

Сословіе.

Званіе.

Семейное состояніе (родители, жена, дѣти, родственники).

Занятія.

Происхожденіе (губернія, уѣздъ).

2) По чьей просьбѣ доставленъ въ отдѣленіе помѣшанннхъ и что подало къ этому поводъ?

3) Былъ ли подвергнутъ законному освидѣтельствуванію и что оказалось при этомъ?

4) Когда началась болѣзнь?

5) Какими припадками она обнаружилась?

6) Ходъ болѣзни и леченіе, которое было употреблено до поступленія въ клинику?

7) Не замѣчена ли до полнаго развитія помѣшательства перемена въ характеръ болнаго и образъ его жизни?

8) Не появлялась ли у него подобная болѣзнь въ прошедшее время, а если появлялась, то гдѣ лечился отъ нея больной, какъ долго и какими образомъ?

9) Не страдали ли родители или родственники болнаго помѣшательствомъ, или другими какими либо нервными болѣзнями?

10) Какое воспитаніе получалъ больной, чему учился и что знаетъ?

## Вопросы:

## Отвѣты:

11) Какъ провелъ онъ дѣтство; не подвергался ли во время его какія-либо важнымъ страданіямъ и не занимался ли онымъ?

12) Какой былъ характеръ больного до развитія въ немъ болѣзни?

13) Какую жизнь велъ больной и что составляло любимое его занятіе?

14) Какія средства имѣетъ больной въ жизни, не потерялъ ли онъ значительныхъ потерь въ этомъ отношеніи?

15) Какія были семейныя отношенія больного?

16) Какія были отношенія больного въ начальству, не былъ ли онъ штрафованъ, не подвергался ли тѣлесному наказанію, не былъ ли въ чемъ замѣченъ на службѣ, не находился ли подъ надзоромъ полиціи, или подъ судомъ?

17) Живетъ ли постоянно въ городѣ, или прибылъ откуда?

18) Не былъ ли въ походахъ; не былъ ли раненъ или контуженъ?

19) Не падалъ ли съ высокихъ мѣстъ, не получалъ ли ударовъ въ голову?

20) Не подвергался ли злоупотребленію спиртныхъ напитковъ, или половыхъ наслажденій, не предавался ли страстно игрѣ.

21) Не появлялся ли у него какія-либо важныя болѣзни не задолго до развитія пощивательства?

№ 142. 9-го Сентября, 1859.

Назначаются: Корпуса Инженеръ-Механиковъ: Поручикъ **Селинновъ**, находящійся при С. Петербургскомъ портѣ, Подпоручикъ **Колобинъ** и

Прапорщикъ **Зарубинъ 2-й** и состоящій при 1-й Флотской Дивизіи, Прапорщикъ **Гаусманъ 2-й**,—всѣ четыре въ 3-ю Флотскую Дивизію; находящійся при Кронштадскомъ портѣ, Прапорщикъ **Анудинъ**, въ отдельную бригаду мелкихъ судовъ Балтійскаго Флота. Прапорщики, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: Состоящій при 3-й Флотской Дивизіи, **Жоталинъ 2-й**, въ распоряженіе Гидрографическаго департамента; находящійся при Гидрографическомъ Департаментѣ, **Алехновичъ**, въ 28-й Флотскій экипажъ; зачисленный приказомъ Управляющаго Морскимъ министерствомъ 22-го Августа № 79-й, на действительную службу, **Померанскій 2-й**, въ отдельную бригаду мелкихъ судовъ Балтійскаго Флота; числящійся при 3-й Флотской Дивизіи, состоящій по Арсенальнымъ ротамъ Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщикъ **Трумбергъ**, въ 1-ю Флотскую Дивизію.

Переводятся: изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ, съ назначеніемъ: Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщикъ **Кгуновъ**, въ вѣдѣніе Начальника 2-й Флотской Дивизіи; Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: Штабель-Капитанъ **Соколовъ**, въ распоряженіе Гидрографическаго Департамента. Поручикъ **Васильевъ** и Прапорщики: **Берхъ** и **Начавскій**, въ вѣдѣніе Начальника 2-й Флотской Дивизіи; Прапорщикъ **Мордовскій**, въ вѣдѣніе Начальника 3-й Флотской Дивизіи. Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ: Подпоручикъ **Родионовъ**, къ С. Петербургскому порту; Прапорщикъ **Катковъ**, къ Кронштадскому порту.

Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ **Уваровъ**, изъ Каспійской Флотиліи, въ Черноморскую Флотскую Дивизію.

#### № 143. 6-го Сентября 1859.

Переводится: Состоящій при 1-й Флотской Дивизіи, Корпуса Морской Артиллеріи, Капитанъ **Шебедевъ**, въ Архангельскій портъ.

Перемѣщаются: Старшій Ординаторъ Кронштадскаго Морскаго госпиталя, **Шуваль-Лекаръ**, Статскій Совѣтникъ **Ленчевскій**, Старшимъ врачомъ въ 1-й **Ласовскій** экипажъ; Старшіе врачи, флотскихъ экипажей: 12-го, Надворный Совѣтникъ **Адельфинскій**—въ 4-й Рабочій экипажъ,—оба съ 25-го Августа сего года; Коллежскіе Ассесоры: 17-го, **Гласковъ**, въ 12-й и 10-го Рабочаго экипажа, **Коньтовскій**, въ 45-й Флотскіе экипажи,—всѣ три тѣми же званіями; Флотскихъ экипажей: 45-го,

1859.)

И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

LXXIX

Зброжекъ, Старшимъ Ординаторомъ Кронштадскаго Морскаго госпиталя; Младшіе врачи: 7-го, **Жохряковъ**, въ 17-й Флотскій экипажъ; 46-го, **Чельцовъ**, въ 10-й Рабочій экипажъ; Титулярные Совѣтники: 8-го, **Благовѣщенскій**, въ 5-й Рабочій экипажъ,—всѣ три старшими врачами; 12-го, **Солнцевъ**, врачомъ въ Арсенальныя № 2-го и 3-го и Лабораторную № 4-го роты; Коллежскіе Ассесоры: 11-го, **Васильевъ**, въ 24-й; 15-го, **Кудринъ**, въ 6-й; 22-го, **Розовъ**, въ 23-й; Титулярные Совѣтники: 16-го **Зеньковичъ** и **Шалиновскій**, оба въ 7-й; Лекаря: 18-го, **Круковскій** и 19-го, **Вранопольскій**, — оба въ 8-й; 20-го, **Трамбецкій**, въ 26-й; 21-го, **Левандовскій**, въ 23-й Флотскіе же экипажи;—Коллежскіе Ассесоры: 6-го, **Жуковский**, во 2-й Ластовый экипажъ,—всѣ десять тѣми же званіями; Младшій Ординаторъ Изгорскаго Морскаго госпиталя, **Алексѣевъ**, младшимъ врачомъ въ 1-й Ластовый экипажъ; 1-го Ластоваго экипажа, **Госманъ**, врачомъ Каменно-Островскаго Инвалиднаго дома; Младшій Ординаторъ Кронштадскаго Морскаго госпиталя, **Лекарь Римкевичъ**, Младшимъ врачомъ въ 46-й Флотскій экипажъ,—всѣ двадцать съ 1-го сего Сентября. Младшій Помощникъ Начальника Архива Штаба Завѣдывающаго Морскою частію въ Николаевѣ, Губернскій Секретарь **Михайловъ**, Исправляющимъ должность Старшаго Помощника Начальника того же Архива, съ 13-го Августа сего года.

№ 145. 11-го Сентября 1859.

Инспекторскій департаментъ дѣлаетъ извѣстнымъ по Флоту, прилагаемое при семъ объявленіе Гидрографическаго департамента, о вновь построенномъ маякѣ, на оконечности восточнаго берега мыса Сурупъ, деревянномъ маякѣ, съ угловымъ въ немъ освѣщеніемъ.

Къ № 145. Отъ Гидрографическаго департамента Морскаго министерства, къ свѣдѣнію мореплавателей, слѣдъ объявляется, что для большаго обезпеченія входа судовъ въ ночное время на Ревельскій рейдъ съ западной стороны, южнѣе острова Наргена, въ мѣсяцъ нынѣшняго 1859 года, построенъ внизу существующаго уже на сѣверномъ утесѣ мыса Сурупъ, каменнаго маяка, еще новый, на оконечности восточнаго берега того же мыса, деревянный маякъ, съ угловымъ въ немъ освѣщеніемъ. Для различія прежняго маяка отъ вновь возведеннаго, первый изъ нихъ будетъ впредь называемъ верхнимъ Сурупскимъ, а послѣдній—нижнимъ

Суропскимъ. Новый или нижній маякъ, находится въ широтѣ 59° 28' 24" N, долготѣ 24° 26' 13" O отъ Гринича и будучи на створѣ съ верхнимъ маякомъ, долженъ указывать средину прохода на Ревельскій рейдъ съ западной стороны, между южнымъ Наргенскимъ рифомъ и сѣвѣрною оконечностію Миддельгрудской банки. Освѣщеніе на новомъ маякѣ начнется съ  $15\frac{1}{2}$  Сентября настоящаго года и будетъ продолжаемо наравнѣ съ прочими маяками, въ продолженіе всей навигаціи, снарядами катоптрической системы, съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ, который, возвышаясь надъ поверхностію моря на 48 Англ. футъ, освѣтитъ часть горизонта отъ NO 62° 30' до NO 69° 58', на разстояніе 8 Итал. миль; а съ высоты глаза 15 футъ, будетъ видѣнъ за  $12\frac{1}{2}$  миль. Створъ огней обоихъ Суропскихъ маяковъ проходить по направленію NO 66° 14'. Румбы показаны по правому компасу. Башня же маяка окрашена желтою, а крыша красною красками.

#### № 146. 9-го Сентября, 1859.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, на основаніи 444-й ст. кн. VI, Тома I, изд. 1857 года, разрѣшить изволилъ производить прибавочное жалованье на знаки отличія Военнаго Ордена въ тѣмъ лицамъ, кои получили оные будучи воспитанниками морскихъ учебныхъ заведеній, сравнивъ ихъ въ правахъ на сіе жалованье:

Гардемариновъ вообще и кадетъ Морскаго Корпуса—съ юнкерами Флота.

Воспитанниковъ и кадетъ Штурманскихъ, Инженерныхъ и Артиллерійскихъ—съ кондукторами сихъ частей, но съ тѣмъ, чтобы выпускные сравнивались съ кондукторами перваго класса, а прочіе съ кондукторами втораго класса.

Воспитанниковъ роты Торговаго Мореплаванія и вольныхъ Штурмановъ, ежели они будутъ состоять въ дѣйствительной службѣ,—съ кондукторами Штурманскими втораго класса.

Кантонистовъ и юнговъ—съ матросами 2-й статьи Флотскихъ экипажей, а кантонистовъ Гвардейскаго экипажа—съ матросами 2-й статьи сего экипажа.

Прибавочное жалованье производить, согласно 451 ст. кн. VI того же I Т. Св. Зак., со дня дѣйствія съ неприятелемъ, въ которомъ оказано отличіе.

№ 147. 17-го Сентября, 1859.

Назначаются: Произведенные въ Прапорщики изъ воспитанниковъ Училищъ: Штурманскаго—Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: Волковъ и Петровъ,—въ 1-ю, Жоховъ и Петропавловскій,—во 2-ю, Замысловскій и Чернышевъ—въ 3-ю Флотскія Дивизіи; Бутыркинъ—въ Отдѣльную бригаду мелкихъ судовъ Балтійскаго Флота и Андруцкій—въ распоряженіе Гидрографическаго департамента; Инженернаго и Артиллерійскаго—Корпуса Инженеръ-Механиковъ: Куколевскій, Шушковъ, Бушъ, Балдовскій и Пестинскій 2-й—въ 1-ю, Сергеевъ, Юдинъ, Пестинскій 1-й, Федоровъ, Андреевъ, Гредякинъ и Курочкинъ—во 2-ю, Малининъ, Самойловъ, Щетиныхъ и Ивановъ—въ 3-ю Флотскія Дивизіи.

Состоящій по Адмиралтейству, Прапорщикъ Соловьевъ, Смотрителемъ Люзерортскаго маяка.

Переводится: состоящій при Гвардейскомъ экипажѣ, Корпуса Инженеръ-Механиковъ Подпоручикъ Знаменскій—въ Отдѣльную бригаду мелкихъ судовъ Балтійскаго Флота.

Перемѣщаются: Врачъ бывшей Арсенальной № 6-го роты, Штабъ-Лекарь Надворный Совѣтникъ Карчевскій, врачемъ при Главномъ Управленіи Черноморскаго вѣдомства; Коллежскіе Ассесоры: Младшій врачъ 41-го Флотскаго экипажа, Стацевичъ, Старшимъ Ординаторомъ Севастопольскаго Морскаго госпиталя.

Младшій врачъ бывшаго 5-го Ластоваго экипажа, Филиповичъ, тѣмъ же званіемъ въ 41-й Флотскій экипажъ;—въ три съ 7-го сего Сентября.

## II.

### ОФИЦИАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ.

#### ОТЧЕТЪ КРОНШТАДСКАГО ОБЩАГО СОБРАНІЯ

##### ОБЪ ИСПЫТАНІИ СТАНКОВЪ.

Вслѣдствіе приказа Главнаго Командира Кронштадтскаго Порта отъ 11 Октября 1858 г. за № 651, произведено было 18 числа того же мѣсяца, въ присутствіи Общаго Собранія, сравнительное испытаніе станкамъ для орудій 60 фунтоваго калибра № 2 и 36 фунтоваго — № 1, трехъ различныхъ проектовъ: Артиллерійскаго Департамента, Особой Кронштадтской Коммиссіи и Капитана 1 ранга Посета.

Осмотрѣвъ станки и найдя ихъ въ надлежащей исправности, Собраніе положило производить стрѣльбу съ каждого станка по очереди, замѣчая при каждомъ выстрѣлѣ удобство управления орудіемъ, а также дѣйствіе каждого выстрѣла на станки и принадлежности ихъ, при различныхъ зарядахъ, снарядахъ, углахъ возвышенія и пониженія, и величину отката и наката при подколесныхъ клиньяхъ и безъ оныхъ, при колесахъ и полозкахъ. Подробности этихъ замѣчаній изложены въ прилагаемомъ при семъ журналѣ опытовъ, а заключеніе Собранія изъ того выведенное состоитъ въ слѣдующемъ:



## ЗАМКИ.

1) Замки связывающіе обѣ половины каждой станины, въ департаментскихъ станкахъ зарублены въ одну сторону, а въ станкахъ, особой Коммисіи и Капитана 1 ранга Посьета—въ обѣ. Илы связывающія станины съ осями, въ станкахъ Артиллерійскаго департамента и Капитана 1 ранга Посьета пропущены сквозь оси, а въ комисіонныхъ—мимо.

1) По осмотрѣ станковъ всѣхъ трехъ системъ, поврежденій въ скрѣпленіи ихъ не оказалось, не взирая на то, что по показанію командира учебнаго артиллерійскаго корабля, произведено было съ упомянутыхъ станковъ боевыхъ выстрѣловъ:

Со станковъ чертежа Артиллерійск. департамента:

Изъ 60 фунт. орудія № 2 — 1747.  
» 36 » № 1 — 1685.

Со станковъ чертежа особой Коммисіи:

Изъ 60 фунт. орудія № 2 — 2905.  
» 36 фунт. » № 1 — 1851.

Со станковъ чертежа Капитана 1 ранга Посьета:

Изъ 60 фунт. орудія № 2 — 615.  
» 36 » № 1 — 200.

На этомъ основаніи, Собраніе полагаетъ, что нѣтъ причины измѣнять стараго замка, который всегда зарубался въ обѣ стороны и, слѣдовательно, сопротивлялся въ обѣ стороны силамъ дѣйствующимъ на станокъ при отдачѣ и накатѣ орудія, а равно и при боковой качкѣ.

Илы пропускаются сквозь оси въ англійскихъ, французскихъ и голландскихъ станкахъ; пропускались такъ и въ Черноморскомъ флотѣ, введено тоже самое и въ Балтійскомъ флотѣ въ послѣднія лѣтъ двадцать. Независимо отъ таково авторитета, преимущество въ прочности этого скрѣпленія такъ очевидно, что не подлежитъ сомнѣнію.

## Уступы станинь.

2) У департаментскихъ станковъ ихъ по два, а у комисіонныхъ— по три. У станковъ г. Посьета тоже по три, но съ нѣкоторыми измѣненіями въ ихъ расположеніи.

2) По испытаніи дѣйствія гандшпугами для всѣхъ вертикальныхъ угловъ обстрѣла черезъ каждый градусъ, расположеніе уступовъ на станкахъ Кап. Посьета оказалось болѣе удобнымъ, особенно при наибольшихъ углахъ возвышенія, причемъ задній уступъ, будучи длиннѣе и обухъ сквозь него пропущенный будучи болѣе удаленъ отъ задней кромки слѣдующаго уступа, даетъ гандшпугу въ этомъ мѣстѣ болѣе простора, такъ что его можно закладывать прямо подъ торель, а не подъ винградъ, когда напримѣръ торель на скамейкѣ.

## Упорная подушка.

3) У комисіонныхъ станковъ упорная подушка имѣетъ одну выпуклость по срединѣ и бортовой подушки при ней не полагаются, а у департаментскихъ станковъ та же подушка имѣетъ двѣ выпуклости по бокамъ, въ срединѣ впадину, и требуетъ бортовой подушки. У станковъ Кап. Посьета принята департаментская система, съ небольшими измѣненіями въ размѣрахъ.

3) Хотя при двухъ подушкахъ упорной и бортовой, орудіе выдвигается за бортъ въ прямомъ положеніи значительно менѣе, чѣмъ при одной упорной, но при крайнихъ поворотахъ орудія въ косякъ, предѣлъ которыхъ опредѣляется упоромъ одного изъ переднихъ колесъ въ ватервельсъ, дуло остается за бортомъ только на  $\frac{1}{2}$  дюйма менѣе при двухъ подушкахъ, чѣмъ совсѣмъ безъ оныхъ. Между тѣмъ, при двухъ выпуклостяхъ по краямъ, упорная подушка вѣрнѣе исполняетъ свое назначеніе, долѣе препятствуя переднимъ колесамъ упираться въ ватервельсъ, а потому слѣдуетъ предпочесть это устройство. При этомъ бортовую подушку найдено удобнымъ устраивать въ нижнемъ дежѣ, такъ чтобы она служила вмѣстѣ и

задраечнымъ брускомъ. Это приспособленіе испытано на кораблѣ «Прохоръ» и командиры корабля, какъ прежній, такъ и нынѣшній, одобряютъ его.

Въ оперъ-декѣ, по причинѣ близости вантъ-путигъ, предположено по возможности уменьшить объ подушки.

#### Обухи подъ цапфами.

4) Для передвиженія станка въ стороны веѣмъ лагомъ, какъ въ департаментскихъ, такъ и въ комисіонныхъ станкахъ, обухи подъ цапфами посажены: одинъ на связномъ болтѣ, а другой на особомъ, собственно для того пропущенномъ. У станковъ Кап. Посѣта, оба обуха на связномъ болтѣ.

4) Помѣщеніе обуховъ на одномъ связномъ болтѣ, какъ у станковъ Кап. Посѣта, выгодноѣ, сколько для уменьшенія количества желѣза въ станкѣ, столько и потому, что на связномъ болтѣ, обухи имѣютъ болѣе выгодное положеніе относительно тяжести орудія, ибо находятся ближе къ центру цапфъ, а между тѣмъ крѣпость ихъ таже самая, что и на разныхъ болтахъ.

#### Клинья подъ торелью.

5) Клинья подъ торелью у департаментскихъ станковъ состоятъ изъ скамейки, покатою впередъ и надѣтой крюкомъ на связной обухъ, изъ большаго и малаго клиньевъ и поворотной подкладки; у комисіонныхъ — изъ горизонтальной скамейки, надѣтой на связной болтѣ вынутымъ близъ носка желобомъ, изъ большаго и малаго клиньевъ и большой дополнительной подкладки. Въ станкахъ Кап. Посѣта принята система департаментская, съ нѣкоторымъ измѣненіемъ въ фигурѣ носка скамейки и въ обработкѣ крюка ея.

5) При сравненіи устройства клиньевъ и степени удобства, съ какою на каждомъ изъ станковъ можно давать орудію различныя углы возвышенія, оказалось, что дѣйствіе клиньями у станковъ комисіи сложнѣе чѣмъ у департаментскихъ, ибо гораздо легче управляться съ небольшою поворотною подкладкою присоединенною къ станку, чѣмъ съ большою

отдѣльною, которую приходится снимать и класть въ банку, или оттуда брать. Вслѣдствіе уклона впередъ скамейки департаментскаго станка, уголь наибольшаго возвышенія орудія почти двумя градусами болѣе, чѣмъ на комиссіонномъ, и сверхъ того, на комиссіонныхъ станкахъ между 11 и  $12\frac{1}{2}^{\circ}$  возвышенія, нельзя обойтись однимъ большимъ клиномъ, а надобно соединять большой и малый. При испытаніи однимъ ядромъ, клинья всѣхъ трехъ проектовъ не выскакивали; но при двухъ ядрахъ и подколесныхъ клиньяхъ, большой клинъ комиссіоннаго станка вылеталъ изъ подъ тарели вмѣстѣ со скамейкою и дополнительною подкладкою; у департаментскаго, большой клинъ вылеталъ назадъ, а скамейка соскочила впередъ, тогда какъ у станковъ Кап. 1 ранга Посьета, при тѣхъ же обстоятельствахъ, все оставалось на мѣстѣ. Движеніе департаментской скамейки явно произошло отъ большаго скоса ея носка, который у новыхъ станковъ срѣзанъ перпендикулярно къ верхней кромкѣ скамейки. Притомъ крюкъ изъ котельнаго желѣза, во всю ширину носка скамейки, устроенный на новыхъ станкахъ (приспособленіе предложенное Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ - Адмираломъ), много способствуетъ устойчивости скамейки, не позволяя ей свернуться въ бокъ. Наконецъ, скамейка новаго 36 фунтоваго станка, не имѣя на пяткѣ деревяннаго шипа или кокса, оказалась одинаково твердою какъ и скамейка новаго 60 фунт. станка, имѣющая такой шипъ, а потому этотъ шипъ сочтенъ не нужнымъ.

#### СЪЕМНЫЕ ПОЛОЗКИ.

6) Вмѣсто заднихъ колесъ у станковъ Кап. 1 ранга Посьета находятся съемные полозки, заимствованные отъ желѣзныхъ 60 фунт. станковъ Вице-Адмирала фонъ-Шанда.

6) Отдача новыхъ станковъ съ полозками, была постоянно менѣе отдачи другихъ станковъ; наката также они не имѣли, тогда какъ у четырехъ-колесныхъ онъ постоянно оказывался. Вообще при полозкахъ отдача плавнѣе, что способствуетъ

неподвижности клинъевъ подъ тарелью; брюкъ и бортъ терпятъ менѣе, какъ при стрѣльбѣ, такъ вѣроятно и при качкѣ. Въ сравненіи съ глухими полозками, съемные имѣютъ то преимущество, что они уступаютъ неровностямъ палубы при движеніи станка, а слѣдовательно и палуба терпитъ менѣе, и прислугу это облегчаетъ, тогда какъ глухіе полозки, встрѣчая сопротивленіе въ неровностяхъ палубы, часто сами скалываются.

#### Передняя ось.

7) У новыхъ станковъ передняя ось желѣзная, какъ въ 60 фупт. станкѣ Комисіи. У департаментскихъ станковъ она деревянная.

7) При полозкахъ, эта ось значительно облегчаетъ придвиганіе орудія, особенно у навѣтреннаго борта, ибо отношеніе ея діаметра къ діаметру колесъ менѣе чѣмъ у деревянной, а кромѣ того, она несомнѣнно крѣиче и прочнѣе.

#### Рычагъ съ роульсами.

8) Рычагъ съ роульсами станковъ Кап. 1 ранга Посьета, сдѣланъ по примѣру желѣзнаго рычага станка Вице-Адмирала фонъ-Шанца.

8) Допустивъ полозки, рычагъ необходимъ для облегченія придвиганія орудія къ борту. Притомъ, хотя малые углы поворота также легко давать орудію ганшпугами, но когда нужно, придвигая орудіе къ борту, направить его дуломъ къ одному изъ косяковъ, это дѣлается несравненно легче помощію рычага съ роульсами, которымъ можно давать станку направленіе, какъ бы рулемъ.

Изъ двухъ коробокъ съ роульсами: одной постоянной при станкѣ, въ которую рычагъ вкладывается когда нужно, и другой, присоединенной къ рычагу и когда нужно подкатываемой подъ задній обухъ,—хотя первая показалась первоначально удобнѣе, ибо дѣйствовать рычагомъ съ нею легче, а притомъ при самыхъ крутыхъ поворотахъ, она не свертывается на бокъ какъ послѣдняя, однако когда при послѣднемъ выстрѣлѣ съ новаго станка при подколесныхъ клинъяхъ,

постоянная коробка подвернулась подъ ось и согнула задній обухъ, надо было признать, что она уступаетъ коробкѣ на глухо насаженной на рычагѣ, которая свертывается на бокъ только при особенной неловкости дѣйствующаго рычагомъ; ибо при этомъ слѣдуетъ еще сообразить, что въ бою, при дѣйствіи подвѣтреннымъ бортомъ можетъ встрѣтиться надобность закладывать заднія тали въ предупрежденіе наката, а это, при постоянной коробкѣ, поведетъ къ тому же, что на испытаніи вышло при подколесныхъ клиньяхъ. Притомъ коробокъ съ роульсами насаженныхъ на рычаги, достаточно имѣть по одной на каждыя два орудія, съ тѣмъ чтобы переносить ихъ всѣ на одну сторону при дѣйствіи однимъ бортомъ, тогда какъ постоянныя коробки съ роульсами надобно сдѣлать принадлежностью каждаго станка, а это составитъ важный экономическій расчетъ. Между прочимъ признано, что рычагъ можно уменьшить противу того, какой употреблялся при новомъ станкѣ, и командиру учебнаго артиллерійскаго корабля можно предоставить опытомъ опредѣлить эту мѣру.

#### Поворотный брусъ.

9) Поворотный брусъ имѣется, какъ въ департаментскомъ, такъ и въ комисіонномъ 60 фунт. станкахъ. У новаго же 60 фунтоваго его нѣтъ.

9) При описанныхъ выше приспособленіяхъ полозковъ и рычаговъ съ роульсами у новаго станка, поворотный брусъ оказывается излишнимъ, тѣмъ скорѣе, что онъ болѣе чѣмъ вдвое уменьшаетъ горизонтальный уголъ обстрѣла.

#### Переднія колеса.

10) Какъ въ департаментскомъ, такъ и въ комисіонномъ 60 фунт. станкахъ переднія колеса помѣщены внутри станинъ, а у новаго снаружи.

10) Ставокъ съ наружными передними колесами остойчивѣе, и колеса его легче мѣнять, что достаточно вознаграждаетъ,

даетъ большой уголъ обстрѣла, допускаемый внутренними колесами, при коихъ еще нельзя употреблять и подколесныхъ клиньевъ. Кромѣ того, передняя ось станка для 60 фунт. орудія № 2, такъ мало длиннѣе той же оси 36 фунтоваго станка, что нѣтъ достаточной причины опасаться за ея крѣпость при помѣщеніи колесъ снаружи станины, тѣмъ болѣе, когда эта ось желѣзная. По всѣмъ этимъ причинамъ, одобрены наружныя колеса.

#### Подколесные клинья.

11) У комисіонныхъ станковъ подколесные клинья въ 9 дюймовъ вышины, а у департаментскихъ станковъ и новыхъ—въ 6 дюймовъ.

11) Высокіе 9 дюймовые клинья, назначенные Коммиссіею для употребленія подъ заднія колеса, не были при испытаніи, но такъ какъ и черезъ 6 дюймовые станокъ иногда не перекатывался при опытахъ, на горизонтальной палубѣ батарей, то трудно ожидать, чтобы онъ взѣхалъ на 9 дюймовые, особенно на подвѣтренномъ борту. Кромѣ того, если бы при углахъ возвышенія, при коихъ дуло не можетъ миновать косяка порта, 6 дюймовые клинья оказались недостаточны, можно употребить шлейку черезъ дуло.

Опытъ показалъ также, что подъ ползками нельзя употреблять подколесныхъ клиньевъ: станокъ на нихъ не взошелъ, несмотря на то что носки клиньевъ подложены были подъ ползки. По этому при ползкахъ, для большихъ угловъ возвышенія, необходимо употреблять шлейку черезъ дуло.

#### Стопорные клинья.

12) Введенные Кап. 1 ранга Посетомъ на корабль «Прохоръ» для предупрежденія наката послѣ выстрѣла.

12) Употребленіе ихъ найдено удобнымъ и потому признается полезнымъ ввести ихъ въ общее употребленіе во Флотѣ.

На основаніи всего изложеннаго выше, новые станки проектированныя Капитаномъ 1 ранга Посыетомъ, соединяя въ себѣ всѣ достоинства станковъ Артиллерійскаго департамента и особой Коммиссіи, безъ недостатковъ, принадлежащихъ каждому изъ нихъ отдѣльно, заслуживаютъ предпочтенія, какъ передъ ними, такъ и передъ штатными нынѣ употребляемыми для орудій этихъ калибровъ, а потому Общее Собраніе полагетъ полезнымъ утвердить ихъ штатомъ для общаго употребленія на флотѣ. Сверхъ того нужно прибавить, что заготовленіе этихъ станковъ для 60 фунтовыхъ орудій № 2, и 36 фунтовыхъ № 1, составляющихъ нынѣ основное вооруженіе судовъ нашего флота, значительно облегчитъя тѣмъ обстоятельствомъ, что всѣ части станка, исключая длины и толщины осей, общи для того и другаго калибра.

Въ заключеніе, Собраніе полагаетъ, что употребленіе съемныхъ половковъ Вице-Адмирала фонъ-Шанца можно распространить на 68 фунтовыхъ орудія, 60 фунтовыхъ № 1 и на 36 фунтовыхъ короткія.

Подписали: Вице-Адмиралы: *Новосильскій, Фонъ-Шанцъ* и *Шилмановъ*, Контръ-Адмиралы: *Беренсъ* и *Заринъ*, Генераль-Маіоръ *Половъ*, Полковникъ *Мещеряковъ*, Капитаны 1 ранга: *Григоровичъ, Тобизинъ, Жегаловъ 1, Исковъ 1, Нефнеевъ, Дувановъ*, и *Токмачевъ*, Полковникъ *Ограновичъ*, Капитанъ 1 ранга *Римскій-Корсаковъ* и Подполковникъ *Пестичъ*.



Журналъ опытовъ надъ станками: 60 фунт. пушки № 2, 36 фунт. пушки № 1 и 30 фунт. пушки № 1, чертежей Кронштадтской комиссіи, Артиллерійскаго департамента и Капитана 1 ранга Посьета.

Какихъ чертежей.	Порядокъ выстрѣловъ.	Зарядъ.	Снарядъ.	Уголъ возвышенія.	Уголъ пониженія.	Откатъ.	Замѣчанія комиссіи.
60 ф. пушки Кронштадтской комиссіи.	1	9 фун.	1 б.	10°	»	4½	При этомъ уголъ орудія легло на скамейку. — Отдача была плавная.
60 ф. пушки г. Посьета.	1	9	1 б.	15	»	4½	Тарель легла на скамейку илишніе 5° возвышенія, которые станокъ давалъ орудію, показавши его преимущество передъ первымъ. — Отдача была плавная.
36 ф. пушки № 1, г. Посьета.	1	9	1 я.	13½	»	4	Тарель лежала на скамейкѣ; вѣсто заднихъ колесъ надѣли полозки. — Отдача была плавная.
36 ф. пушки № 1 чертежа Крон. комиссіи на 30 фунтовъ станкѣ.	1	9	1 я.	12½	»	4½	Тарель лежала на скамейкѣ; уголъ возвышенія при этомъ 1¼° меньше протѣ у предыдущаго. — Отдача была стремительная.
36 ф. пушки чертежа Артил. департамента.	1	9	1 я.	12½	»	5½	Тарель лежала на скамейкѣ. — Отдача была стремительная.
60 ф. пушки чертежа Крон. комиссіи.	2	9	1 б.	0°	»	5	При этомъ положеніи орудія большій клинъ всею плоскостію своею лежалъ на скамейкѣ, и послѣ выстрѣла подался внутрь станка на 1¼ дюйма. — Отдача плавная.
60 ф. пушки г. Посьета.	2	9	1 б.	0	»	5	Большой клинъ также всею плоскостію лежалъ на скамейкѣ; вѣсто колесъ были надѣты полозки. — Отдача была плавная; скамейка не тронулась; клинъ подавался впередъ на 1¼ дюйма.
36 ф. пушки № 1 чертежа: Посьета.	2	9	1 я.	0	»	4½	Большой клинъ всею плоскостію лежалъ на скамейкѣ; вѣсто колесъ были надѣты полозки. — Отдача была плавная, скамейка не тронулась, большій клинъ подавался впередъ на 1¼ д.

36 ф. пушки чертежа Крон. коммисіи.	2	Фун. 9	1 я.	0 <sup>c</sup>	»	Фут. 5½	По устройству станка большой клинъ пришлось положить на ребро, при чемъ онъ прилегалъ всюю плоскостію къ ска- мейкѣ. — Отдача была плавная, скамей- ка не тронулась, большой клинъ пода- лся впередъ на 2½ дюйма.
36 ф. пушки чертежа Артил. департамента.	2	9	1 я.	0	»	6	По устройству станка большой клинъ лежалъ на ребро, всюю плоскостію на скамейкѣ. — Отдача была плавная, ска- мейка и большой клинъ подались впе- редъ на 1½ дюйма.
60 ф. пушки чертежа Крон. коммисіи	3	11	1 6.	0	»	6	Положеніе клина было тоже. — От- дача была во весь брѣзъ съ накатомъ въ 2 дюйма, большой клинъ подался впередъ на 2 дюйма.
60 ф. пушки г. Посьета.	3	11	1 6.	0	»	5½	Положеніе клина тоже; вмѣсто зад- нихъ колесъ — полозки. — Отдача была плавная безъ наката; большой клинъ подался впередъ на 1½ дюйма, скамей- ка не тронулась.
36 ф. пушки г. Посьета.	3	12	1 я.	0	»	5½	Положеніе клина тоже; вмѣсто зад- нихъ колесъ — полозки. — Отдача была плавная, скамейка не тронулась, боль- шой клинъ подался впередъ на 1½ дюйма.
36 ф. пушки Кронштадтской коммисіи.	3	12	1 я.	0	»	6½	Положеніе клина тоже. — Отдача бы- ла стремительная съ накатомъ въ 1 футъ; большой клинъ подался впередъ на 2½ дюйма.
36 ф. пушки чертежа Артил. департамента.	3	12	1 я.	0	»	6½	Положеніе клина тоже, отдача бы- ла стремительная съ накатомъ въ 9 д., клинъ оставался на мѣстѣ.
60 ф. пушки Кронштадтской коммисіи.	4	11	1 6.	0	»	6	Положеніе клина тоже самое. — От- дача была стремительная съ накатомъ въ 2 дюйма, большой клинъ подался впередъ на 3 дюйма.
60 ф. пушки г. Посьета.	4	11	1 6.	0	»	5½	Положеніе клина тоже. — Отдача бы- ла плавная безъ наката, скамейка не тронулась, клинъ подался впередъ на 1½ дюйма. Вмѣсто заднихъ колесъ — полозки.
36 ф. пушки г. Посьета.	4	12	1 я.	0	»	3½	Положеніе клина тоже. — Отдача клина безъ наката, скамейка не тро- нулась, клинъ подался впередъ на 6½ дюйма. Вмѣсто заднихъ колесъ — по- лозки.

36 ф. пушки Кронштадтской комиссии, на 30 фунт. станки.	4	фунт. 12	1 я.	0°	»	фунт. 6½	Положение клина тоже. — Отдача стремительная, с накатом в 2 фута, — клинъ подлся вперед на 4½ дюйма.
36 ф. пушки Артиллер. де- партамента.	4	12	1 я.	0	»	6½	Положение клина тоже. — Отдача очень стремительная, с накатом в 1 фут 5 дюймов, скамейка и клинъ поднялись вперед на 1½ дюйма.
60 ф. пушки чертежа Крон. комиссии.	5	11	1 6.	»	7½	6	Перед выстрѣломъ, испытывая дѣйствіе клинѣвъ, комиссия нашла, что между 11°—12½° возвышенія нельзя обойтись однимъ большимъ клиномъ, но приходится соединять его съ малымъ. Кроме того вертикальный обухъ на заднемъ уступѣ мешаетъ дѣйствовать гандшпугами при большихъ углахъ возвышенія. Большой клинъ былъ привязанъ штергомъ и остался на мѣстѣ послѣ выстрѣла, но штергъ признанъ замедляющимъ дѣйствіе.
60 ф. пушки г. Посьета.	5	11	1 6.	»	7	5½	При этомъ уголѣ орудіе имѣетъ наибольшее пониженіе, а потому употреблена вращательная подкладка и большой клинъ поставленъ на ребро. Послѣ выстрѣла клинъ и подкладка оставались на мѣстахъ. Вмѣсто заднихъ колесъ надѣты полозья.
36 ф. пушки Кронштад. ком- иссии, на 30 ф. станки.	5	12	1 я.	»	7	3	При составленіи чертежей, положено было Кронштадтскою комиссіею подколесные клинья имѣть 9 дюймовой толщины; при этомъ же выстрѣлѣ подложки были 4 дюймовыя; орудіе черезъ нихъ не перекатилось, и позволило ихъ за собою.
36 ф. пушки Артиллер. де- партамента.	5	12	1 я.	»	6½	3	Дано было орудію наибольшее пониженіе, при чемъ употреблена вращательная подкладка. — Отдача была плавная, скамейка и большой клинъ не тронулись.
60 ф. пушки г. Посьета.	6	11	1 6.	»	7	5½	Употреблены были подколесные клинья, орудіе черезъ нихъ свободно перекатилось, скамейка, вращательная подкладка и клинъ остались на мѣстѣ. Были надѣты заднія колеса.
36 ф. пушки г. Посьета.	6	6	2 я.	0	»	5	Большой клинъ положенъ былъ на ребро; отдача была плавная безъ наката, скамейка и клинъ не тронулись. Вмѣсто полозьевъ были надѣты колеса.

36 ф. пушки Кроншт. ком- мисіи, на 30 ф. станкѣ.	фун. 6	6	2 я.	4	»	фун. 3½	Большой клинъ положенъ былъ плаш- ма. — Отдача была плавная, большой клинъ подался назадъ на ¼ дюйма.
36 ф. пушка Артиллер. де- партаментъ.	6	6	2 я.	3½	»	5½	Большой клинъ положенъ плашма и подался назадъ на 3 дюйма. — Отдача плавная.
60 ф. пушки г. Посыета.	7	6	2	4	»	4½	Отдача плавная, — большой клинъ подался впередъ на ¼ дюйма. Вмѣсто заднихъ колесъ были надѣты полозья.
36 ф. пушка г. Посыета.	7	9	2 я.	1½	»	6	Большой клинъ положенъ былъ на ребро и выдвинутъ такъ, что его ос- тавалось подъ орудіемъ только 2 дюй- ма; скамейка лежала на вращательной подкладкѣ и въ этомъ невыгодномъ по- ложеніи большой клинъ остался на мѣс- тѣ. Вмѣсто заднихъ колесъ — полозья.
36 ф. пушки Кроншт. ком- мисіи на 30 ф. станкѣ.	7	9	2 я.	4	»	6	Клинъ положенъ былъ на ребро, од- ною третью своей длины на скамейку, и добавочную подкладку безъ штерта, подъ заднія колеса положены были подколесные клинья. Послѣ выстрѣла клинъ, скамейка и добавочная подклад- ка выскочили къ ногамъ комендора, станокъ чрезъ клинья не перекатился.
36 ф. пушки Артиллер. де- партаментъ.	7	6	2 я.	3½	»	6	Отдача стремительная, послѣ выст- рѣла большой клинъ выскочилъ, ска- мейка подалась впередъ, соскочила съ крючка, при чемъ у скамейки пятка раскололась.
60 ф. пушки г. Посыета.	8	9	2	4½	»	6	Отдача стремительная вѣсь брѣкъ, больш. клинъ подался впередъ на 2 дюй- ма. Вмѣсто заднихъ колесъ — полозья.
36 ф. пушки г. Посыета.	8	9	2 я.	1	»	4½	Для испытанія самого труднаго по- ложенія для станка, большой клинъ по- ложенъ былъ на ребро, одною третью подъ тарелью. Вмѣсто полозьевъ на- дѣты заднія колеса и подъ нихъ подло- жены подколесные клинья. Станокъ чрезъ подколесные клинья не перека- тился, но большой клинъ остался на мѣстѣ.
36 ф. пушки Кроншт. ком- мисіи, на 30 ф. станкѣ.	8	9	1 я.	4½	»	2	Подъ заднія колеса положены 4 дюй- мовой толщины подколесные клинья; при выстрѣлѣ клинья вползли и стан- окъ чрезъ нихъ не перекатился.

60 ф. пушки г. Посьета.	Фунт. 9	9	1 яд.	7 <sup>о</sup>	»	Фунт. 3 $\frac{1}{2}$	Этотъ выстрѣлъ сдѣланъ для испытанія въ состояніи ли задніе полозки, во время отдачи, переѣзятъ чрезъ подколесные клинья. Послѣ выстрѣла оказалось, что подколесные клинья пошлзли вмѣстѣ со станкомъ. При этомъ обухъ отъ чугунной коробки съ мѣдными роульсами для рычага погнулся, потому что полозки прискакнувъ на подколесныхъ клиннхъ. Безъ клиннхъ же коробка подъ заднюю ось не подвертывалась.
----------------------------	------------	---	-------	----------------	---	--------------------------	--

Подписали: Вице-Адмиралы: Новосильскій, Фонъ-Шанцъ, и Шикмановъ, Контръ-Адмиралы: Беренсъ, и Зарянъ, Генералъ-Маіоръ Поповъ, Полковникъ Мещеряковъ, Капитаны 1 ранга: Григоровичъ, Тобизинъ, Жегаловъ 1-й, Ишковъ 1-й, Нефъневъ, Токмачевъ, Дувановъ, Полковникъ Ограновичъ, Подполковникъ Пестичъ.

Это заключеніе Кронштадтскаго Общаго Собранія, Артиллерійскій департаментъ представлялъ на благоусмотрѣніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала. Его Высочеству угодно было утвердить мнѣніе департамента, состоявшее въ томъ, чтобы на новыя винтовыя суда станки заготовлялись по чертежу г. Посьета, но до окончательнаго утвержденія ихъ для всеобщаго употребленія, подождать отзыва командировъ тѣхъ судовъ, на которыхъ эти станки будутъ поставлены въ большомъ числѣ.

Первое судно вооруженное этими станками есть Фрегатъ «Свѣтлана», на который въ лѣто нынѣшняго (1859) года поставлено 34 такихъ станка для 60-ти фунтовыхъ пушекъ № 2, четыре станка для 36-ти фунт. пушекъ № 1 и два для 60-ти фунтовыхъ № 1.

Сверхъ сего департаментъ, находя что изготовленіе желѣзной передней оси, требуемой этими чертежами, обходится весьма дорого, предложилъ испытать тѣ же станки съ деревянною переднею осью, и съ этимъ измѣненіемъ поставить ихъ на слѣдующее судно.

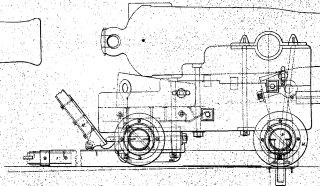
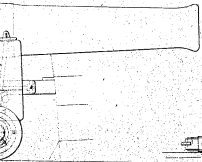
# КОРАВЕЛЬНЫЕ СТАНКИ ПО ЧЕРТЕЖУ АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ДЕПАРТАМЕНТА.

*(размеры в 1/2 размера)*

№ 1.

Диаг. 60 фигур. станка № 2.

*Станок артил.*



*Направление движения*



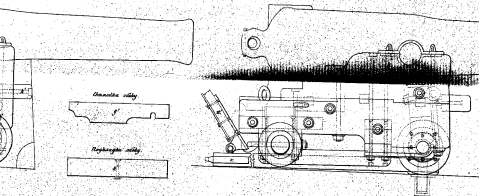
*Станок артил.*

КОРАВЕЛЬНЫЕ СТАНКИ ПО ЧЕРТЕЖУ КРОНШТАДТСКОЙ КОМПИСИ

(размеры в дюймах)

Диаметр 60 дюймов, № 2

Сторона вид



Сторона вид

Сторона вид

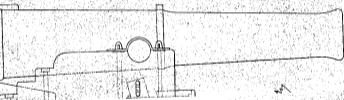
Сторона вид

Сторона вид

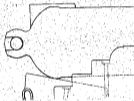
ЧЕРТЕЖИ КЪ ОБЩЕМУ ВЫВОДУ О СТАВКАХЪ.

(продолжение къ № 1-му)

Числ. 36 фигура первая № 1.



Числ. 60 фигура первая





## УСПѢХИ ВЪ МОРСКИХЪ РАБОТАХЪ НА СРЕДИЗЕМНОЙ ЭСКАДРѢ.

(Докладная записка В. А. фонъ-Шанца Е. И. В. Генераль-Адмиралу).

Вслѣдствіе приказанія Вашего Императорскаго Высочества, я осматривалъ суда возвратившіяся изъ Средиземнаго моря, производя на каждомъ изъ нихъ отдѣльные ученья, причѣмъ присутствовали всѣ гг. командиры порученнаго мнѣ отряда. Смотръ этотъ заключается въ нижеслѣдующемъ:

### НА КОРАБЛѢ «РЕТВИЗАНЪ».

31 Августа осматривая корабль «Ретвизанъ», дѣлалъ на немъ ученья: 1) парусное, 2) подъемъ барказовъ въ ростры, 3) вооруженіе гребныхъ судовъ артиллеріею и десантомъ, 4) артиллерійское ученье, и 5) осмотръ самаго корабля.

1) Во время паруснаго ученья: а) отданные паруса для просушки, закрѣпили въ  $2\frac{1}{2}$  минуты, считая моментъ отъ команды «по марсамъ»; б) поставили всѣ паруса въ 6 минутъ; в) брасопка парусовъ для снятія съ якоря; д) брали 2 рифа у марселей: у гротъ-марселя и крюселя въ  $1\frac{1}{4}$  м.; у форъ-марселя въ  $1\frac{3}{4}$  м.; е) перемѣнили всѣ три марселя вдругъ—имѣя 2 рифа и снова взяли 2 рифа—въ 5 минутъ, и 5 минутъ продолжались приготовленія, состоящія въ выносѣ марселей на верхъ изъ парусной каюты и подъемъ бегунъ-талей.

2) Подъемъ барказовъ въ ростры: доставаніе изъ подъ мостика лопаря и основаніе нокъ-талей, продолжалось  $1\frac{1}{2}$  мин.; всѣ прочія приготовленія и подъемъ талей 11 минутъ. Самый подъемъ барказовъ съ обѣихъ сторонъ вдругъ, 5 мин., такъ что отъ команды «по мѣстамъ—барказы подымать», до постановки на мѣсто, прошло  $17\frac{1}{2}$  минутъ.

3) Вооруженіе 2 барказовъ и 3 катеровъ артиллеріею и десантомъ: спускъ барказовъ на воду, имѣя тали заложен-

ныя, продолжался  $1\frac{1}{2}$  мин. Два катера отвалили от борта через  $11\frac{1}{2}$  м.; барказы и остальной катеръ через  $18\frac{1}{2}$  м. Всего вооруженнаго десанта было на двухъ барказахъ и трехъ катерахъ: 10 унтеръ-офицеровъ, 206 матросовъ и сверхъ того половинное число гребцовъ.

4) Артиллерійское ученье: по пробитіи тревоги, корабль былъ готовъ къ бою черезъ  $2\frac{1}{2}$  минуты. Перемѣнили станокъ въ нижнемъ декѣ въ  $5\frac{1}{2}$  м.

5) Осмотрѣлъ корабль во всѣхъ возможныхъ мѣстахъ и нашелъ его въ отличномъ видѣ во всѣхъ отношеніяхъ. Всѣ работы и артиллерійское ученье производились отлично-хорошо, безъ малѣйшей суеты и безъ малѣйшаго разговора, съ большимъ проворствомъ и вездѣ замѣтенъ большой порядокъ; команда имѣетъ весьма бодрый и здоровый видъ.

1 Сентября производилъ смотръ фрегатамъ «Громобой» и «Шалканъ».

#### НА ФРЕГАТѢ «ГРОМОБОЙ».

Дѣлалъ ученья: 1) парусное, 2) подъемъ одного барказа въ ростры и двухъ катеровъ на боканцы, 3) артиллерійское ученье и 4) осмотръ самаго фрегата.

1) Парусное ученье: а) отданные паруса для просушки закрѣпили въ  $3\frac{1}{2}$  мин.; б) поставили всѣ паруса въ 5 мин.; в) закрѣпили брамсели и бомъ-брамсели въ 2 м.; д) взяли 3 рифа у марселей въ  $2\frac{1}{2}$  мин.; е) перемѣнили 3 марселя вдругъ, имѣя 3 рифа: приготовленіе, состоящее въ доставаніи марселей изъ парусной каюты и подъемъ бегунъ-талей, продолжалось  $7\frac{1}{4}$  м., самая перемѣна марселей  $8\frac{1}{2}$  м.

2) Подъемъ барказа въ ростры и двухъ катеровъ на боканцы: приготовленія къ подъему барказа 12 м., самый подъемъ барказа  $3\frac{3}{4}$  м.; подняли 2 катера на боканцы въ  $1\frac{1}{2}$  м.; такъ что отъ команды, «по мѣстамъ барказъ въ ростры и 2 катера на боканцы поднять», до исполненія, прошло  $17\frac{1}{2}$  м.

3) Артиллерійское ученье: послѣ пробитія тревоги, фрегатъ былъ готовъ къ бою черезъ  $2\frac{1}{2}$  минуты.

4) Осматривалъ самый фрегатъ въ подробности и нашелъ его въ отличномъ видѣ. Всѣ работы и артиллерійское ученье производились отлично хорошо, безъ всякой суеты и безъ малѣйшаго разговора; вездѣ замѣтенъ большой порядокъ; команда имѣетъ бодрый и здоровый видъ.

#### НА ФРЕГАТѢ «ПАЛКАНЪ».

Во время нѣсколькихъ общихъ работъ на порученной мнѣ эскадрѣ, было уже замѣтно совершенство команды фрегата «Палканъ», потому я счелъ лишнимъ производить тѣ ученья, которыя производилъ на другихъ судахъ, а осмотрѣвъ команду и любуясь ею, приказалъ перемѣнить всѣ три марсарей и три марсея вдругъ. Работу эту я приказалъ привести въ исполненіе, вслѣдствіе спора, Гг. командировъ порученнаго мнѣ отряда, о времени, ранѣ котораго перемѣна марсарей, при всей удачѣ, неможетъ быть выполнена; перемѣна кройсмарсарей и марсея продолжалось  $9\frac{1}{2}$  ж., а грота и формарсарей и марселей 13 м., и при этой неизвѣрной скорости, видно было твердое знаніе каждаго матроса, необъяснимое проворство и полное совершенство, выше котораго превзойти, даже желать невозможно; работа эта привела въ восторгъ всѣхъ присутствующихъ.

Вооруженіе всѣхъ гребныхъ судовъ, т. е. барказа, полубарказа и трехъ катеровъ артиллерією и десантомъ, имѣя предварительно всѣ суда на бакштовѣ, продолжалось 5 минутъ, а два катера отвалили отъ борта черезъ 3 минуты; десанту находилось на гребныхъ судахъ 189 человекъ.

Разруженіе гребныхъ судовъ продолжалось  $4\frac{1}{4}$  минуты.

По пробитіи тревоги, фрегатъ былъ готовъ къ бою черезъ 1 минуту.

При вримѣрномъ заряданіи пыжами, подавая ихъ отъ бомбовыхъ погребовъ, оказалось, что въ  $3\frac{1}{4}$  м. успѣли каждое орудіе зарядить отъ 5 до 9 разъ, и каждый разъ остановка происходила только за подачею пыжей.

Совершенство команды фрегата «Палканъ» и неизвѣрная

быстрота во всѣхъ ея движеніяхъ, превосходить всякую похвалу. Самый фрегатъ найденъ въ отличномъ видѣ.

#### НА КОРВЕТѢ «БАЯНЪ».

2 Сентября осматривалъ корветъ «Баянъ», на которомъ производилъ: 1) парусное ученье, 2) артиллерійское ученье и 3) подъемъ и спускъ гребнаго винта, и осмотръ самаго корвета.

1) Парусное ученье: а) закрѣпили отданные паруса для просушки — въ  $2\frac{1}{4}$  минуты; б) поставили три марселя въ  $3\frac{3}{4}$  м.; в) перемѣнили всѣ марселя вдругъ: доставали марсели и подымали бегунъ-тали  $4\frac{1}{2}$  м., самая перемѣна продолжалась  $6\frac{1}{2}$  м.; д) взяли 2 рифа у марселей въ 2 мин.; е) поставили всѣ паруса въ  $6\frac{3}{4}$  м.; ф) закрѣпили всѣ паруса въ 5 м.

2) Артиллерійское ученье: корветъ былъ готовъ къ бою черезъ  $1\frac{1}{2}$  м.

3) Подъемъ и спускъ гребнаго винта: приготовления къ подъему продолжались  $11\frac{1}{2}$  м., самый подъемъ винта 2 м., спускъ винта  $1\frac{1}{2}$  м.

Парусное ученье, спускъ и подъемъ гребныхъ судовъ, подъемъ и спускъ винта, производились весьма хорошо. Что же касается до артиллерійскаго ученья, то при дѣйствіи на оба борта, по затруднительному выдвиганію орудій отъ борта, невозможно даже и требовать живости, потому что тѣснота не позволяетъ, съ полною силою, дѣйствовать прислугѣ.

#### НА ПАР.-ФР. «РЮРИКЪ».

4 Сентября осматривалъ пароходо-фрегатъ «Рюрикъ».

Команда его имѣетъ бодрый и здоровый видъ, пароходъ во всѣхъ отношеніяхъ найденъ въ отличномъ видѣ и содержится въ большой чистотѣ; производилъ ученье у бомбоваго орудія и нашелъ, что люди обучены очень хорошо.

Представляя мой отчетъ о произведенномъ смотрѣ судамъ Средиземной эскадры, я долгомъ считаю довести до свѣдѣ-

нія Вашего Императорскаго Высочества, что скорость и правильность всѣхъ работъ на судахъ Практической эскадры, несмотря на недостатокъ людей, слишкомъ 200 человекъ на каждомъ кораблѣ, не уступить этимъ судамъ, заисключеніемъ фрегата «Палканъ», команда котораго, какъ я уже сказалъ, превосходить всякую похвалу.

5 Сентября, 1859 г.

### ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

Отплытіе изъ Кронштадта и плаваніе до Копенгагена корвета «Посадникъ», клиперовъ «Разбойникъ» и «Навздикъ», отправленныхъ къ устьямъ Амура.

#### I.

*Репорты командира корвета «Посадникъ», Флигель-Адъютанта  
Капитанъ-Лейтенанта Бирилева.*

*Ревель, 27 Августа 1859 г.*

25 Августа, въ 7 часовъ вечера, съ вѣтреннымъ мнѣ корветомъ снялся, подъ парами, съ малаго Кронштадтскаго рейда, для слѣдованія по назначенію, и желая въ своихъ водахъ сколько можно фундаментальнѣе испытать машину, я рѣшился идти до Ревеля подъ парами. Вѣтеръ былъ тихій отъ SO и корветъ при 30 и 35 фунтахъ пару и 65 оборотахъ, имѣлъ 8 узловъ ходу. По временамъ паръ нагоняли до 60 фунт. и болѣе, но это лишь для пробы, и въ тѣ именно часы, когда опредѣляли количество выходящаго топлива. Ночью я держалъ косые паруса. 26 числа въ 8 ч. утра прошли Гогландъ. Тихій съ вечера SO вѣтеръ обратился ночью въ рифъ-марсельный, и очень скоро развело зна-

чительно волненіе, на которомъ корветъ поднимался весьма покойно. Утромъ начало стихать, и за Гогландомъ мы уже имѣли W; пасмурность и проливной дождь бывшіе при SO, замѣнились яснымъ небомъ, и въ 11 часовъ вечера корветъ положилъ якорь на Ревельскомъ рейдѣ. Въ продолженіе всего перехода машина дѣйствовала вполне хорошо. Сдѣланные по приказанію Его Высочества В. К. Генералъ-Адмирала вентиляторы въ машинѣ, оказали самое благотворное дѣйствіе. Выходя изъ Кронштадта на пробу, я имѣлъ въ машинѣ до 37° тепла, послѣ 8 часового ея дѣйствія; въ настоящее же время, не смотря на столь продолжительное дѣйствіе машины, температура не превышала 23°.

Тотчасъ по принятіи угля, я намѣренъ отправиться въ Копенгагенъ. Дующій въ настоящую минуту O даетъ мнѣ надежду на успѣшный переходъ.

*Копенгагенъ; 7 Сентября, 1859.*

Простоявъ въ Ревелѣ двое сутокъ, пополнивъ запасъ угля и принявъ двухъ комендоровъ съ корабля «Прохоръ»,—28 Августа, въ 7 часовъ вечера, при штилѣ подъ парами, съ вѣтреннымъ мнѣ корветомъ отправился по назначенію.

Пройдя Наргенъ, въ 10 часовъ вечера, и получивъ легкій OSO, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. Постоянно свѣжѣя, вѣтеръ въ продолженіе ночи зашелъ до SSO и достигъ крѣпости, принудившей меня взять всѣ рифы у марселей. Пройдя Дагерордъ въ полный бейдевиндъ, съ нижними парусами, при весьма большомъ волненіи, корветъ шелъ до 10 узловъ. Спокойствіе судна на подобномъ волненіи поразило бы всякаго моряка, однако розмахи доходили до 20°. Къ 29 Августа вѣтеръ такъ скрѣпчалъ, что я былъ вынужденъ закрѣпить нижніе паруса и спустить брамъ-стенги. Радуюсь случаю испытать рангоуть, я не хотѣлъ крѣпить форъ-марселя, хотя сила вѣтра и принуждала сдѣлать это. Дождь непереставалъ двое сутокъ лить какъ изъ ведра. Къ вечеру стало стихать; при огромномъ волненіи всю ночь и все 30 число вѣтеръ мѣнялся такъ, что нѣсколько разъ обо-

шелъ весь компасъ, но барометръ подымался и погода прояснѣла. Отпраздновавъ тезоименитство Государя Императора по Уставу, я радъ былъ хорошей погодѣ, чтобы дать командѣ время отдохнуть и просушиться; 31 числа цѣлый день лавировали при брамсельномъ SSW и уже при маломъ волненіи. Утромъ и послѣ обѣда въ видѣ ученья, корветъ поворотилъ до 20 разъ оверъ-штагъ; и хотя еще команда мало практикована, но повороты были вполне хороши. 1 Сентября окончательно стихло.

Пользуясь хорошей погодой, я приказалъ все переложить въ шкиперской и парусной каютахъ и провѣтрить служительскіе чемоданы и постели. Ночью на 2 число я получилъ О, которымъ и прошелъ Готландъ. 3 числа, въ 9 часовъ вечера, прошелъ Борнгольмскій маякъ, а 4 числа въ 8 часовъ утра увидѣлъ пловучій маякъ Фалстербо. Въ это время вѣтеръ такъ засвѣжѣлъ, что принудилъ меня взять всѣ рифы у марселей, закрѣпить нижніе паруса и спустить брамъ-стенги. Пройдя маякъ развелъ пары и при жестокомъ вѣтрѣ отъ ONO, корветъ держался въ бейдевиндѣ. 129 судовъ шло вмѣстѣ съ нами въ Копенгагенъ. Пользуясь парами и марселями, я подошелъ къ пловучему маяку однимъ галсомъ; но не получивъ лоцмана долженъ былъ поворотить и пролежать въ море. Въ 12 часовъ подоидя снова къ маяку, я имѣлъ намѣреніе стать на якорь, но лоцманъ наконецъ выѣхалъ. Меня поразила отважность этого человѣка прѣхать на маленькой шлюпкѣ, въ такой жестокой вѣтеръ, обратившійся наконецъ въ штормъ отъ NO и принудившій насъ закрѣпить оба марселя.

Въ часъ пополудни корветъ бросилъ якорь на большомъ Копенгагенскомъ рейдѣ. Я тѣмъ болѣе цѣню свѣжесть вѣтра, что изъ всѣхъ 129 судовъ силившихся войти на рейдъ, ни одно не могло этого сдѣлать. 5 Сентября по утру пришли на рейдъ и клипера, а въ 4 часа пополудни я перешелъ на малый рейдъ, съ помощію лоцмана, небравшагося, по свѣжести вѣтра, вести на канунѣ. 6 числа приступлено къ погружкѣ угля. Не желая рисковать рангоутомъ, я рѣшился

отстоять равноденственныя бури въ Копенгагенѣ и дать командѣ отдыхъ. Больныхъ на корветѣ не было, поврежденій тоже никакихъ нѣтъ.

Ночью на 1 Сентября, я хотѣлъ итти подъ парами и спустилъ винтъ, но къ моему великому удивленію валъ не могли выдвинуть. По неопытности и недостатку практики въ обращеніи съ паровыми механизмами, меня это очень напугало; между тѣмъ дѣло состояло въ слѣдующемъ: черезъ сальникъ, вставленный изъ коридора въ дейдвудную трубу и удерживающій набивку, подавалась вода; механикъ приказалъ подвинуть сальникъ этотъ, — машинистъ же, которому это было приказано, подвинулъ верхніе два винта, болѣе чѣмъ нижніе, отъ чего сальникъ не много покривился и не пускалъ валъ. Не могу скрыть того удовольствія, которое мною овладѣло при отысканіи причины; на суда нашего отряда было положено столько попеченій и вниманія, и Капитанъ 1 ранга Лесовскій слѣдилъ особенно за кормовою частію, что я не могъ вообразить чтобъ тронулась дейдвудная труба, но думалъ что валъ отъ чего нибудь погнулся.

Съ самаго выхода изъ Кронштадта мы постоянно имѣли крѣпкіе вѣтры и большое волненіе, и нарочно, въ видѣ опыта, форсируя парусами, я убѣдился, что заботы объ насъ Кронштадтскаго порта увѣнчались успѣхомъ.

Команда и гг. офицеры во всѣхъ отношеніяхъ не укоризненно хороши.

— Нашъ консулъ въ Копенгагенѣ увѣдомилъ что корветъ «Посадникъ», ушелъ изъ Копенгагена въ дальнѣйшій путь 12 Сентября.

#### *Списокъ 1. офицеровъ на корветѣ «Посадникъ».*

Командиръ корвета, Гвард. экипажа Капитанъ-Лейтенантъ *Бирилевъ*.

28 Флотскаго экипажа, Лейтенанты: *Селивановъ*, *Сѣрковъ* и *Геркенъ*; Мичманы, Фл. экипажей: 28-го, *фонъ-Шанцъ* и 8-го, *Бородуковъ*.



Корпуса Штурмановъ: Подпоручикъ *Чуркинъ* и Прапорщикъ *Александровичъ*.

Вольнонаемный механикъ *Яковъ Ро*.

Младшій врачъ, 10 Фл. эк., Титулярный Совѣтникъ *Скормундъ*.

Священникъ съ транспорта «*Нѣманъ*» (взятъ въ Копенгагенѣ).

*Вѣдомость о нижнихъ чинахъ на корветъ «Посадникъ».*

Флотскихъ экипажей: юнкеровъ . . . . . 2	} 145
унт.-офицер. . . . . 14	
рядовыхъ . . . . . 129	
Рабоч. эк. мастеров.: унтеръ-офицер. . . . . 1	} 15
рядовыхъ . . . . . 6	
машинистовъ . . . . . 4	
кочегаровъ . . . . . 4	
Артиллерійскихъ кондукторовъ . . . . . 2	
Вольнонаемныхъ машинистовъ. . . . . 2	
<hr/>	
Всего. . . . .	164 человека.

## II.

*Рапорты командира клипера «Разбойникъ», Капитана-Лейтенанта Раткова.*

*Ревель; 27 Августа, 1859 г.*

25 Августа, въ  $\frac{1}{2}$  7 часа вечера, клиперъ снялся съ восточнаго Кронштадскаго рейда при тихомъ противномъ вѣтрѣ, и шелъ всю ночь подъ парами для пробы котловъ и машины, которые прежде не успѣлъ хорошенько испытать; парусовъ не ставилъ — отчасти потому что сборная молодая команда въ первую ночь плаванія не могла бы управиться безъ сматенія, — къ тому же надо было разобратъся. Съ полуночи вѣтеръ началъ свѣжѣть отъ SO, пошелъ дождь и наступила пасмурность.

Въ исходѣ 4 часа ночи видѣли ночной сигналъ: «неприятель сталъ на мель»; въ это время клиперъ проходилъ островъ Нерва миляхъ въ двухъ. Для разъясненія этого сигнала остановили машину и держались подъ стакселемъ и зарифленнымъ форъ-триселемъ до тѣхъ поръ, пока нѣсколько ни прояснилась.

Въ 5 часовъ увидѣли близъ Нервы—на рифѣ купеческій трехъ-мачтовый корабль и пошли къ нему, но по свѣжести вѣтра клиперъ сначала подавался впередъ не болѣе узла, а потомъ совсѣмъ пересталъ слушаться руля. Я хотѣлъ бросить якорь и ожидать пока стихнетъ, чтобъ по возможности помочь терпящему бѣдствіе, но лотомъ на глубинѣ 25 и 28 саженъ нашли грунтъ мелкій камень. Не надѣясь при свѣжемъ вѣтрѣ отстояться на такомъ грунтѣ и такъ какъ клиперъ относился къ сѣверу въ финляндскіе шхеры; то я вынужденъ былъ отказаться отъ надежды подать помощь бѣдствующему и въ 6 часовъ утра сталъ продолжать свое плаваніе. Въ полдень прошелъ створъ Гогландскихъ маяковъ; между тѣмъ вѣтеръ стихъ и перешелъ въ NW четверть. Къ закату солнца прошли траверсъ Эггольмскаго маяка. Ночь шли подъ малыми парами и въ 7 часовъ утра бросили якорь въ Ревельской гавани. Сейчасъ посылаю за углемъ и получаю комендоровъ и кондуктора съ корабля «Прохоръ», надѣюсь 29-го быть готовымъ къ продолженію плаванія.

*Копенгагенъ; 5 Сентября, 1859 г.*

Приемъ угля въ Ревельъ всѣми судами Амурскаго отряда не позволилъ намъ уйти оттуда такъ скоро какъ бы мы того желали. 29-го, до поздняго вечера, продолжалась погрузка. Клиперъ вышелъ изъ Ревельской военной гавани только въ полночь. Хотя вѣтеръ былъ попутный, но дождь и пасмурность заставили идти подъ парами тихимъ ходомъ до 6 часовъ утра 30 Августа; винтъ поднять не могли, хотя машина въ ходу дѣйствовала плавно и безъ всякаго сотрясенія. По осмотру оказалось, что винтовой валикъ обмотанъ 3 дюймовымъ тросомъ, шлаговъ десять, а какъ я не имѣю водо-

лазнаго аппарата, то не могли отыскать настоящей причины: отчего нельзя поднять винта, — потому принужденъ былъ разобшить винтъ отъ машины и вступить подъ паруса, при свѣжемъ рифъ-марсельномъ вѣтрѣ отъ SO'S. Винтъ много уменьшалъ ходъ и значительно увеличивалъ дрейфъ въ бейдевиндъ, почему лавировкою ничего не выигрывалъ.

Утромъ 1 Сентября заштилѣло. Въ это время клиперъ находился приблизительно на параллели Дагерорта и на меридианѣ Фаръ. Винтъ въ ручную дѣлалъ свободно полный оборотъ; развели пары и въ 9 часовъ пошли среднимъ ходомъ, держа до 25 фунтовъ пара; винтъ дѣлалъ 50 оборотовъ, ходъ доходилъ до  $5\frac{1}{2}$  узловъ.

2 Сентября, во второмъ часу пополудни, прекратили пары; пройдя параллель Гобурга, разобшили винтъ; пробовали поднять его, но не могли. Вѣтеръ свѣжѣлъ, мы послѣдовательно поставили всѣ паруса, ходъ доходилъ до  $7\frac{1}{2}$  узловъ. Ночь проштилѣвали, а 3-го утромъ задулъ ровненъкій SO; такъ что мы опять, поставя всѣ паруса, имѣли до  $9\frac{1}{2}$  узловъ ходу.

Клиперъ «Наѣздникъ», подъ парами, обошелъ насъ, а корветъ «Посадникъ» видѣли подъ вѣтромъ, подъ всѣми парусами.

Въ 6 часу вечера налетѣлъ шквалъ; наша сборная молодая команда бойко убралась съ парусами. Къ 7 часамъ вечера остались подъ марселями и триселями въ два рифа и форъ-стенги-стакселемъ. Съ тѣхъ поръ до полуночи имѣли восемь попутныхъ шкваловъ отъ SO, съ проливнымъ дождемъ и сильною грозою. Въ полночь совершенно стихло, и мы развели пары.

Утромъ 4-го, когда мы прошли Борнгольмъ, вѣтеръ опять началъ свѣжѣть; клиперъ продолжалъ идти подъ парами и парусами. Въ 5 часовъ пополудни стали на якорь у пловучаго маяка Драгъ. Вѣтеръ былъ такъ свѣжъ, что лоцманъ не выхалъ и машина не выгребала при 40 фунтахъ пара и 62 оборотахъ винта. Паровъ не прекращали всю ночь. Кругомъ

насъ нѣсколько судовъ подрейфовало съ якорей. Здѣсь мы нашли клиперъ «Наѣздникъ» стоявшій на якорѣ.

5 Сентября, въ 7 часовъ утра, прибылъ лодманъ; клиперъ немедленно снялся и въ 10 часовъ положилъ якорь на большомъ Копенгагенскомъ рейдѣ. Хотя вѣтеръ нѣсколько стихъ, но было еще такъ свѣжо, что клиперъ имѣлъ всего два узла ходу, при 40 фунтахъ пару и 65 оборотахъ винта.

Клиперъ «Наѣздникъ» пришелъ сюда почти въ одно время съ нами, а корветъ «Посадникъ» мы нашли здѣсь на якорѣ.

У насъ на клиперѣ все благополучно; больныхъ нѣтъ.

Кромѣ приема угля и осмотра винта мнѣ предстоитъ здѣсь серьезная работа: бушпритный эзельгофтъ отошелъ и я намереваюсь укрѣпить его желѣзной скобой, но сперва посоветуюсь здѣсь съ хорошимъ корабельнымъ кузнецомъ. Въ неисправномъ состояніи эзельгофта виновата система его крѣпленія. Прошлогодною кампанію эзельгофтъ отошелъ такъ значительно, что зимою должны были перемѣнить бушпритъ, но теперь надѣюсь, что обойдусь безъ большихъ работъ и что рагѣ недѣли я буду въ состояніи продолжать плаваніе.

*Копенгагенъ; 12 Сентября 1859 г.*

Въ донесеніи моемъ отъ 5 Сентября, усталый отъ тяжелаго для меня перехода, при дурной погодѣ, я пропустилъ упомянуть о томъ прекрасномъ состояніи въ какомъ находилась машина клипера: бывши довольно много подъ парами, механизмъ все время дѣйствовалъ отлично, плавно, безъ малѣйшаго сотрясенія въ корпусѣ; ни одинъ подшипникъ ни разу не нагрѣлся. Вообще я совершенно доволенъ машиною, котлами и вольнонаемнымъ машинистомъ, такъ что надѣюсь всю кампанію обойтись безъ механика. Въ надзорѣ за машиною мнѣ очень старательно помогаютъ старшій офицеръ и всѣ вахтенные начальники.

Два манометра установленные въ день отхода клипера мастеромъ Пронштадтскаго пароходнаго завода, уже не дѣйствуютъ; сообщительная трубка такъ узка и такъ неакуратно

сдѣлана, что вѣроятно парь по ней не сообщается отъ котловъ къ манометру. Здѣсь я устанавливаю ихъ собственными средствами, совершенно другимъ образомъ. Если этотъ способъ не удастся, то приглашу механика установить ихъ въ Англіи.

О винтѣ Вернъ я не рѣшаюсь еще произнести окончательнаго мнѣнія; сколько мнѣ кажется, клиперъ выигрываетъ ходу около  $\frac{1}{4}$  узла, при тѣхъ же обстоятельствахъ. Несомнѣнно только одно, что при этомъ винтѣ значительно бережется машина и вѣроятно тоже и топливо, такъ какъ число оборотовъ уменьшилось до 20, для полученія того же хода.

Для доказательства выгодныхъ результатовъ, данныхъ винтомъ Вернъ привожу примѣръ: 5 Сентября переходя отъ Драгъ на Копенгагенскій рейдъ, при весьма свѣжемъ противномъ вѣтрѣ и противномъ теченіи, клиперъ имѣлъ отъ  $1\frac{1}{2}$  до  $1\frac{3}{4}$  узла хода, хорошо подавался впередъ, отлично слушался руля, винтъ дѣлалъ 62 оборота, при 40 фунтахъ пара. Клиперъ «Навѣдникъ» стоявшій тамъ же на якорѣ равно на вѣтрѣ, снялся съ якоря въ одно время съ нами и при 80 оборотахъ винта подавался впередъ такъ мало, что долженъ былъ лавировать подъ парами и триселями для входа на Копенгагенскій рейдъ. Къ сожалѣнію я не могу сдѣлать сравнительнаго испытанія со старымъ обыкновеннымъ винтомъ, по невозможности помѣстить на клиперѣ запаснаго винта.

По кораблестроительной части изготовленіе клипера кажется не оставляетъ желать ничего лучшаго. Этимъ мы въ особенности обязаны горячему содѣйствію, какое оказывалъ намъ Кронштадтскій капитанъ надъ портомъ, хлопотавшій о снаряженіи отряда, столько же какъ и мы сами.

Еще пропущено мною, что одинъ вельботъ волненіемъ ударилъ о шлюкъ-балки. Въ этомъ виноватъ я, что не взялъ вельботовъ внутрь, желая сохранить больше мѣста на палубѣ. У вельбота сломались три обшивныя доски, шесть шпангоутовъ, четыре кинцы и выперло три банки. На переходѣ и

здѣсь, во время стоянки, все это исправлено весьма надежно, своими средствами; только я долженъ былъ купить немного лѣсу, всего на 8 рублей.

При помощи водолазнаго аппарата съ клипера «Наѣздникъ», тросъ на винтовомъ валикѣ обрубленъ, подшипники осмотрѣны; теперь все въ порядкѣ и винтъ по прежнему подымается и опускается очень хорошо.

Здѣсь пополненъ уголь, принята свѣжая провизія для команды на время стоянки, бушпритный эзелгофтъ укрѣпленъ тѣмъ способомъ какъ я предполагалъ. Здѣшній мачтовый кузнечный мастеръ, которому я не сообщалъ моего предположенія, предложилъ тоже самое крѣпленіе, которое я намѣревался сдѣлать. Надѣюсь что теперь эзелгофтъ не будетъ уже отходить.

Здѣсь я приобрѣлъ для четверти команды дождевыя пальто съ брюками и зюйдъ-весткой—около 5 рублей за пару.

Во время стоянки здѣсь, вся команда перебивала на берегу. Не могу очень похвалить поведеніе ихъ въ городѣ; но надѣюсь въ слѣдующихъ портахъ будутъ вести себя воздержнѣе. Впрочемъ и теперь, они вели себя довольно скромно.

Клиперъ былъ совершенно готовъ къ продолженію плаванія 9 Сентября, а три дни оставался на рейдѣ, по причинѣ весьма значительнаго пониженія барометра. Со вчерашняго дня барометръ началъ подыматься, потому сегодня съ развѣтомъ снимаюсь съ якоря, намѣреваясь зайти въ Портсмуть, а если вѣтеръ будетъ благопріятный, то въ Плимуть.

Такъ какъ отвѣтственнаго короннаго лоцмана для плаванія Категатомъ получить невозможно, то я беру совѣтъ такъ называемаго здѣсь *bekannter mann*; убѣдившись собственнымъ опытомъ въ бесполезности подобныхъ лоцмановъ и слѣдуя совѣтамъ нашихъ заслуженныхъ офицеровъ, что при благопріятномъ плаваніи нѣтъ надобности въ подобныхъ лоцманахъ, въ случаѣ малѣйшаго сомнѣнія, мнѣ нисразу не случилось услышать отъ нихъ дальное указаніе; мѣжду тѣмъ они берутъ довольно дорого, именно болѣе пятидесяти фунтовъ стерлинговъ.

— 12 Сентября, по донесенію консула, клиперъ «Разбойникъ» вышелъ изъ Копенгагена въ дальнѣйшій путь.

*Списокъ офицеровъ на клиперъ «Разбойникъ».*

Командиръ клипера, 28 фл. эк. Капитанъ-Лейтенантъ *Ратьковъ*.

Тогоже экипажа, Лейтенанты: *Кремеръ* и *Бурачекъ*; Мичманы: *Грипенбергъ Деливеронъ*; юнкеры: *Сиденснеръ* и 1 фл. *Е. В., Бирилевъ*.

Корпуса Штурмановъ, Прапорщикъ *Елизаровъ*.

Младшій врачъ, 28 фл. эк. медикъ *Трамбецкій*.

Содержатель по механизму, Инж.-механикъ кондукторъ *Дюперонъ*.

Содержатель по артил. части, Корп. Морск. Арт. кондукторъ *Щербининъ*.

*Вѣдомость о нижнихъ чинахъ на клиперъ «Разбойникъ».*

Флотскихъ экипажей: юнкеровъ . . . . .	2	} 89
кондукторовъ . . . . .	1	
унтеръ-офицеровъ . . . . .	5	
рядовыхъ . . . . .	81	
Рабочихъ экипажей: рядовыхъ . . . . .	4	
Вольныхъ машинистовъ . . . . .	2	
	<hr/>	Всего 95

### III.

*Рапорты командира клипера «Навздникъ», Капитанъ-Лейтенанта Селиванова.*

*Ревель; 24 Августа, 1859 г.*

23 Августа снялся съ Кронштадскаго рейда для слѣдованія по назначенію къ берегамъ Амура.

Въ 5 часовъ утра 24 Августа находясь на меридианѣ Родшера, при осмотрѣ угольныхъ ямъ, замѣтили паръ въ одномъ мѣстѣ лѣвой ямы, противъ дымоваго ящика; я прика-

залъ разгрести это мѣсто, и паръ прекратился. Черезъ часъ послѣ сего былъ снова замѣченъ паръ въ томъ же мѣстѣ, и на 4 фута отъ него къ задней стѣнѣ ящика. Когда начали разгребать эти мѣста, паръ въ нихъ оказался болѣе, и чѣмъ ниже разгребали, тѣмъ уголь становился теплѣе, и наконецъ большіе куски его начали попадаться горячими. Боясь чтобъ онъ не загорѣлся, и главное не горитъ ли уже на двѣ ямы, я тотчасъ приказалъ уголь изъ этихъ мѣстъ подавать въ печи, а который не успѣвалъ горѣть то выбрасывать за бортъ, и, чтобъ ускорить работу очищенія ямы, прорубилъ двѣ доски въ палубѣ. Мѣра эта оказалась полезною, потому что хотя огня въ низу ямы не оказалось, но уголь тамъ, какъ мелкій такъ и крупный былъ очень горячъ и сильно парился.

Случай этотъ надобно приписать не одному качеству и сырости угля, но и большому жару въ ямахъ во время продолжительнаго хода подъ парами. Этого обстоятельства я не могъ замѣтить въ Кронштадтѣ, потому что спѣша на рейлъ къ Высочайшему смотру, погрузилъ уголь прежде чѣмъ котлы были готовы, и не могъ предвидѣть его, сдѣлавъ въ самомъ близкомъ мѣстѣ между ямами и котлами, 5 дюймовъ простора, для прохода воздуха; я замѣтилъ это уже въ Ревелѣ, когда очистивъ яму развелъ паръ и держалъ его 3 часа.

Я выбросилъ угля 200 пудовъ, выгрузилъ весь остальной, и по совѣту г. Вице-Адмирала фонъ-Шанца, просилъ сдѣлать деревянную переборку въ каждой ямѣ, которая удалитъ уголь отъ котловъ еще на 4 дюйма. Она отниметъ помещеніе у топлива, но зато предохранитъ его отъ нагрѣванія, а клиперъ отъ могущаго произойти отъ того несчастія. Чтобы мелкій уголь не проваливался за эту переборку, я обошью ее кровельнымъ желѣзомъ. Постановка переборки уже начата, и по окончаніи ея, что можетъ занять дни три, я замѣню весь старыи уголь новымъ и уйду въ морѣ. Кромѣ неврычки машинистовъ держать воду въ котлахъ, машина клипера находится въ отличномъ состояніи.



*Копенгагенъ; 6 Сентября, 1859 г.*

Утромъ 28 Августа Ревельскій портъ окончилъ передѣлку угольныхъ ящиковъ на вѣренномъ мнѣ клиперѣ; но проливной дождь позволялъ мнѣ нагрузиться новымъ углемъ только къ вечеру 29.

Въ  $1\frac{1}{2}$  6 ч. утра 30-го, я вышелъ изъ Ревельской гавани подъ парами, и такъ какъ S вѣтеръ, который дулъ въ это время, стихалъ, то въ помощь парусамъ, я держалъ до меридіана Оденсгольма около 20 фунтовъ пара. Тутъ поднявъ винтъ я простилавалъ часа четыре; потомъ снова получилъ SO, который то стихая, то свѣжѣя до 2 рифовъ, довольно скоро подвинулъ клиперъ до высоты Гобурга; здѣсь же вѣтеръ совершенно стихъ, почему къ 6 часамъ 3 Сентября, я снова развелъ пары. Къ 10 часамъ того же утра вѣтеръ сдѣлался отъ SO и я немедленно поднялъ винтъ и прекратилъ паръ. Около 8 часовъ мы обошли «Разбойникъ». SO вѣтеръ постепенно усиливаясь, къ вечеру вогналъ насъ въ рифленные трисели и марсели, а къ утру 4-го, перейдя къ O, дошелъ до степени унтеръ-зейля, развелъ весьма большое волненіе и дулъ крѣпкими шквалами съ дождемъ и иногда градомъ. Курсъ отъ Мэна къ Копенгагену сдѣлался при этомъ вѣтрѣ почти бейдевиндъ; почему въ помощь парусамъ въ 3 рифа, я развелъ пары.

У острова Амагера; гдѣ пасмурность и безпрестанные шквалы, съ дождемъ, препятствовали мнѣ видѣть пловучій маякъ, стоящій у этаго острова, — я долженъ былъ бросить якорь.

На другой день получивъ лоцмана я перешелъ на Копенгагенскій рейдъ, а Сентября въ 5 часовъ утра, для удобнѣйшей нагрузки угля, на малый рейдъ.

На клиперѣ все обстоитъ благополучно за исключеніемъ эзельгофта на бушпритѣ, который надобно здѣсь укрѣпить не много; больныхъ нѣтъ.

Клиперъ, какъ кажется, хорошее морское судно и хорошо ходить; я не имѣлъ случая испытать его въ ходу съ воен-

ными судами, но купеческія на этомъ переходѣ рѣшительно всё отъ него отставали.

*Копенгагенъ; 12 Сентября, 1859 г.*

Окончивъ погрузку угля къ вечеру 7 числа, и за тѣмъ остальные работы, какъ то: перетягиваніе такелажа, укрѣпленіе бушпритнаго эзельгофта, я могъ бы кончить къ вечеру 8 числа, работая цѣлый день всею командою; но полагая что до входа въ Ріо, куда я намѣренъ идти изъ Портсмута, команда клипера не будетъ имѣть случая съѣзжать на берегъ, я рѣшился дать ей небольшой отдыхъ и выйти отсюда утромъ 10-го. Эти дни команда отпускалаь на берегъ повахтенно, и вела себя какъ нельзя болѣе прилично.

Утромъ 10-го клиперъ былъ совершенно готовъ къ выходу въ море; но большая пасмурность, свѣжій WSW и чрезвычайное паденіе барометра, который съ 7 часовъ вечера 9-го до 6 часовъ утра 10-го упалъ съ 29.90 на 29.39, принудили меня обождать переменъ погоды. Утромъ 11-го вѣтръ перешелъ къ NW и дулъ въ продолженіе цѣлаго дня весьма свѣжо, но къ вечеру началъ стихать, почему завтра я полагаю уійти въ море.

На клиперѣ все обстоитъ благополучно, команда совершенно здорова.

*Списокъ офицеровъ на клиперѣ «Навздникъ».*

Командиръ клипера, 28 фл. эк., Капитанъ-Лейтенантъ *Селивановъ*.

Того-же экипажа Лейтенанты: *Желтухинъ* и *Сусловъ*; мичманы: *Григорашъ* и *Кайсаровъ*; юнкеръ *Случевскій*.

Корпуса Штурмановъ подпоручикъ *Хохловъ*.

Младшій врачъ, 9 фл. эк., *Красовскій*.

Инженеръ-Механикъ, кондукторъ *Дмитріевъ*.

Корпуса Морской Артиллеріи, кондукторъ *Львовъ*.

*Вѣдомость о нижнихъ чинахъ на клиперъ «Навзѣдникъ».*

Флотскихъ экипажей: юнкеръ . . . . .	1	} 78.
» » унтеръ-офицеровъ . . . . .	6	
» » рядовыхъ . . . . .	71	
Рабочихъ экипажей: унтеръ-офицеръ . . . . .	1	} 16.
» » рядовыхъ . . . . .	15	
2 Ластоваго экипажа, унтеръ офицеръ . . . . .	1.	
Вольныхъ машинистовъ . . . . .	2.	
	Всего . . . . .	97.

### Движеніе судовъ Сибирской флотиліи.

*(Изъ доносеній Контръ-Адмирала Казакевича.)*

Военный Губернаторъ Приморской области Восточной Сибири и портовъ Восточнаго Океана, Контръ-Адмиралъ Казакевичъ, при рапортахъ отъ 20 Мая и 17 Юня сего года, представилъ о плаваніи находящихся подъ его начальствомъ судовъ нижеслѣдующія свѣдѣнія.

17 Октября 1858 г. парусная шкуна-бригъ «Байкаль» (командиръ Лейтенантъ Дерперъ) и винтовой корветъ «Воевода» (командиръ Лейтенантъ Матвѣевъ) вышли изъ Де-Кастри для слѣдованія на зимовку въ бухту Св. Владиміра. На пути корветъ заходилъ на Сахалинъ въ портъ Дуи, гдѣ взялъ 3000 пудовъ угля; «Байкаль» же, встрѣтивъ въ Японскомъ морѣ крѣпкіе противные вѣтры, 6 Ноября вошелъ въ бухту Св. Ольги, куда 10 числа того же мѣсяца пришелъ и корветъ «Воевода» уже изъ бухты Св. Владиміра. Командиръ корвета нашелъ невозможнымъ зимовать въ этой послѣдней бухтѣ, по причинѣ сильныхъ вѣтровъ, частаго прекращенія сообщенія съ берегомъ и по отсутствію удобнаго и безопаснаго мѣста къ постановкѣ судна на зиму, почему оба судна и остались зимовать въ гавани Тихая пристань.

Провизія въ бухту Св. Владиміра была доставлена 17 Октября на баркѣ Р. А. К. *Нахимовъ*, но часть ея въ тотъ же день передана на клиперъ «Джигитъ», туда заходившій.

3 Ноября пришелъ въ бухту Св. Владиміра клиперъ «Плестунъ», который 10 Ноября также перешелъ въ Тихую пристань, а 12 Ноября, по значительному количеству больныхъ, отправился въ Хакодате.

17 Ноября въ гавань Св. Ольги пришелъ клиперъ «Стрѣлокъ»; но 27 Ноября, по предписанію Графа Путятина, отправился въ Нагасаки.

По изготовленіи судовъ къ зимовкѣ, приступили къ постройкамъ на берегу, изслѣдованію края и учрежденію сообщенія съ бухтою Св. Владиміра, гдѣ наблюдали степень замерзанія бухты; открыли также сообщеніе съ постами нашими по рѣкѣ Усури. Лѣсъ въ гавани Св. Ольги большею частію дубовый, годный для кораблестроенія; изъ него же построили судовыми командами домъ въ  $5\frac{1}{2}$  саж. по фасаду, нѣсколько сараевъ для скота и провизіи, и начали строить другой домъ, въ 8 саж. по фасаду. Матеріалъ для этихъ построекъ добывается съ трудомъ, потому что скоро приводитъ необходимые для того инструменты въ негодность; сосна и вообще хвойной породы лѣсъ не растетъ въ окрестностяхъ; другіе роды деревъ также не въ изобиліи. Жители отысканныхъ селеній кротки и охотно доставляли на суда свѣжее мясо и зелень. Снѣгъ началъ выпадать въ половинѣ Февраля; морозы доходили до  $18^{\circ}$  R. 19 Ноября гавань Тихая пристань окончательно покрылась льдомъ, но рейдъ не замерзалъ во всю зиму; господствующіе въ зимнее время вѣтры сѣверо-западные, иногда доходящіе до степени шторма.

16 Апрѣля 1859 г. корветъ «Воевода» изъ бухты Св. Ольги перешелъ въ бухту Св. Владиміра, гдѣ оставивъ постъ и нагружась дровами отправился въ Де-Кастри. На этомъ переходѣ, 26 Апрѣля, корветъ встрѣтилъ сильный штормъ отъ Ю, по недостатку топлива, 27-го зашелъ за дровами въ гавань Императора Николая I, гдѣ засталъ шкуну «Пурга». Нагрузившись дровами изъ заготовленныхъ постовой командой, 30 Апрѣля корветъ снялся съ якоря и пошелъ къ посту Дуи, жедая взять тамъ уголь, но сильный S вѣтръ, отъ котораго у Дуи разводилъ огромную зыбь, заставилъ спуститься прямо въ

Де-Кастри, куда пришелъ благополучно въ тотъ же день. Больныхъ на корветѣ 8 человекъ, изъ нихъ 4 цынгой. Въ время перехода съ мѣста зимовки въ Де-Кастри машина была исправна въ дѣйстви; но паровые котлы текутъ въ топкахъ по швамъ и заливаютъ огонь, почему требуютъ значительнаго исправленія, къ которому и будетъ немедленно приступлено, судовыми средствами.

Пароходъ «Амуръ» (Командиръ Лейтенантъ Нордвикъ), 6 Мая прибылъ на Николаевскій рейдъ съ верховья Амура; 9 Мая ушелъ въ верхъ по Амуру съ почтою.

Пароходъ «Аргунь» (Капит.-Лейт. Сухомлинъ), 11 Мая поднялъ вымпелъ и того же числа ушелъ въ Лиманъ для постановленія вѣхъ и бакаловъ; 14-го возвратился; 20-го, ушелъ тудаже для отвода на мѣсто маячнаго судна «Лиманъ»; 22-го возвратился; 24-го ушелъ въ верхъ по Амуру съ г. Командиромъ портовъ, для встрѣчи Генераль-Губернатора; 30 Мая возвратился обратно.

Пароходъ «Америка» (Кап.-Лейт. Болгинъ), 14 Мая поднялъ вымпелъ; 31-го, ушелъ за углемъ въ Дуи и потомъ въ Де-Кастри, откуда 7 Юня вышелъ съ Генераль-Губернаторомъ Воскобойной Сибири, для осмотра южной части Татарскаго берега и потомъ въ Какодате. Въ составъ эскадры его вице-превосходительства, поступятъ, корветы «Бояринъ», «Новикъ» и «Воевода», транспорты «Японецъ» и «Манджуръ»; суда эти будутъ направлены въ Какодате, гдѣ къ нимъ присоединится находящійся тамъ, при консульствѣ, клиперъ «Джигитъ».

Паровой барказъ (унт.-оф. Тютневъ), 8 Мая началъ морское довольствіе и находится при портѣ для посылокъ и буксировки шпандъ.

Вянт. корветъ «Бояринъ» (Кап.-Лейт. Юнкманъ), 6 Мая началъ кампанію; 18-го пришелъ изъ Пальво, 22-го отправился съ Николаевскаго рейда въ Дуи за углемъ, и оттуда въ Де-Кастри.

Ботъ «№ 1» (Корп. Штурм. Подпоруч. Вятлинъ), Мая 20-го началъ морское довольствіе; 21-го отправился въ Ли-

манъ на банку при проводѣ судовъ за баръ: 26-го возвратился обратно и назначенъ къ лоціи.

Винт. корветъ «Воевода» (Лейтенантъ Матвѣевъ), зимовалъ въ гавани Св. Ольги, и къ 1 Мая прибылъ въ Де-Кастри.

Шкуна «Лиманъ» 19 Мая подняла вымпелъ и 20-го, на буксирѣ парохода «Аргунь», ушла къ мысу Чхиль, подъ пловучій маякъ.

Пароходъ «Лена» (Лейт. Кулибинъ), прибылъ 30 Мая съ верховьевъ Амура, съ Генералъ-Губернаторомъ.

Паровой транспортъ «Манджуръ» (Кап.-Лейт. Шефнеръ), 12 Мая началъ кампанію; 25 Мая ушелъ въ Лиманъ съ грузомъ, для передачи на суда за баромъ; 29-го возвратился обратно.

Паровой катеръ «Надежда» (унт.-оф. Дюковъ), 8 Мая началъ морское довольствіе; 9-го ушелъ въ верхъ по рѣкѣ, при пароходѣ «Амуръ».

Винт. корветъ «Новикъ» (Лейт. Коньотовъ), 6 Мая началъ кампанію; 11-го, прибылъ изъ Пальво и 22 Мая отправился въ Дуи за углемъ, а оттуда въ Де-Кастри.

Парусная шкуна «Пурга» (Мичманъ Тобизинъ), зимовала въ Императорской гавани; 14 Мая пришла въ Де-Кастри, а 27-го въ Николаевскъ.

Винт. клиперъ «Пластунъ» (Кап.-Лейт. Мацкевичъ), 18 Мая пришелъ изъ Хакодате въ Де-Кастри.

Винт. клиперъ «Стрѣлокъ» (Кап.-Лейт. Федоровичъ), 13 Мая пришелъ изъ Императорской гавани въ Де-Кастри.

Пароходъ «Шилка» (Корп. Штурм. Подпоруч. Григорьевъ), 11 Мая поднялъ вымпелъ; 12-го ушелъ въ Маринскъ съ грузомъ и пассажирами; 20-го возвратился; 23 ушелъ туда же и возвратился 29-го.

Винт. тран. «Японецъ» (Кап.-Лейт. Шкотъ), 6 Мая поднялъ вымпелъ; 21-го отправился изъ Николаевска въ Де-Кастри, съ грузомъ для ожидаемыхъ клиперовъ и корветовъ, а оттуда за углемъ въ Дуи.

*Клиперъ «Пластунъ» (\*)*.

Въ рапортѣ отъ 31 Мая, командиръ клипера «Пластунъ» Капитанъ-Лейтенантъ Мацкевичъ пишетъ:

Я намѣревался оставить Хакодате въ половинѣ Марта, чтобы заняться описью берега отъ бухты Св. Ольги до залива Де-Кастри, но разстройство здоровья не позволило мнѣ исполнить возложеннаго на меня порученія. По совѣту судовога медика и доктора находящагося при консульствѣ въ Хакодате, я долженъ былъ поручить завѣдываніе клиперомъ старшему по себѣ офицеру и переѣхать на берегъ для леченія; но это средство не оказалось вполнѣ достаточнымъ: 16 Апрѣля переѣхавъ опять на клиперъ я еще далеко не имѣлъ облегченія.

19 Апрѣля снявшись съ якоря изъ Хакодате и перейдя въ заливъ Св. Ольги, я нашелъ тамъ клиперъ «Стрѣлокъ», и узналъ отъ командира его, что опись отъ Императорской гавани до залива Св. Ольги имъ уже сдѣлана еще въ прошломъ году, а потому пополнивъ издержанный запасъ угля дровами, я вмѣстѣ съ клиперомъ «Стрѣлокъ» снялся съ якоря и направилъ плаваніе свое къ Императорской гавани, чтобы оттуда идти съ описью къ заливу Де-Кастри.

4 Мая я вошелъ въ заливъ Императора Николая, большая часть котораго была покрыта льдомъ, но въ ночи съ 7 на 8 бухта стала очищаться и напоръ льда часто заставлялъ оба клипера разводять пары и перемѣнять свои мѣста. 10 Мая въ 8 часовъ утра я снялся съ якоря подъ парами и пошелъ вдоль берега къ сѣверу, дѣлая опись; въ продолженіи двухъ сутокъ занимался описью и когда топлива осталось всего на одни сутки, а берега покрылись густымъ туманомъ, такъ что невозможно было продолжать работу, я взялъ курсъ къ заливу Дуи, гдѣ надѣялся, нагружившись углемъ, окончить начатую опись. Съ разсвѣтомъ 13 числа я былъ въ виду о-ва Сахалина, а въ 8 часовъ утра подошелъ къ берегу на разстояніе

(\*) Послѣднія извѣстія о «Пластунѣ», изъ Хакодате, отъ 2 Декабра 1838 г., были помѣщены въ Апрѣльской книжкѣ, оф., стр. 298.

2½ миль, но вѣтеръ значительно засвѣжѣлъ отъ SW, почему я не рѣшился стать на якорь въ совершенно открытомъ заливѣ, тѣмъ болѣе что и волненіе уже развело порядочное, и погрузка углемъ дѣлалась затруднительною. SW съ довольно густымъ туманомъ продолжалъ дуть до 16 числа и все это время я держался около береговъ Сахалина; 16 Мая, въ началѣ 12 часа по полуночи, я подошелъ къ селенію Дуи и положилъ якорь, послѣ чего сей часъ же были спущены гребныя суда и отправлены на берегъ за углемъ, котораго и успѣлъ получить только 1600 пудъ, потому что спускъ съ горы и погрузка его на гребныя суда были весьма затруднительны; здѣсь же я узналъ, что ввѣренный мнѣ клиперъ назначенъ въ эскадру для сопровожденія Графа Амурскаго и потому на другой же день оставилъ заливъ Дуи и взялъ курсъ къ заливу Де-Кастри, гдѣ надѣялся пополнить запасъ провизіи и привести клиперъ въ готовность къ предстоящему плаванію. 18 Мая я прибылъ въ заливъ Де-Кастри и занялся различными исправленіями по клиперу.

### *Клиперъ Стрѣлокъ (\*).*

Командиръ клипера «Стрѣлокъ», Кап.-Лейт. Федоровичъ отъ 15 Мая 1859 г. изъ Де-Кастри донесъ:

По предписанію графа Путятина, я долженъ былъ въ Канагавѣ дожидаться бумагъ изъ Эдо и переслать ихъ въ Россію. Послѣ чего мнѣ предписано было перевести изъ Симода большыя фрегата «Аскольдъ» и нѣкоторыя его вещи въ Хакодате. Кромѣ того изъ Симода были взяты мною подарки Государю Императору и графу Путятину отъ Японскаго Императора для первоза въ Хакодате, откуда фрегатъ «Аскольдъ» долженъ доставить ихъ въ Россію. По окончаніи этого порученія, я, въ слѣдствіе того же предписанія, долженъ

(\*) Послѣднія извѣстія о клиперѣ были помѣщены въ Юньск. книжкѣ М. Сб., оф., стр. 467.



былъ осмотрѣть западное побережье Японскаго моря отъ широты 47° на югъ (до рѣки Суйфунъ и удостовѣриться въ какой изъ заливовъ впадаетъ эта рѣка, такъ какъ на картахъ она означается различно) и отыскать рѣку Самаьгу. Придя въ означенную широту я встрѣтилъ тамъ свѣжіе SW-ты съ пасмурностію; и какъ по времени года должно было рассчитывать на скорое наступленіе сѣверныхъ вѣтровъ, то я пошелъ далѣе и достигъ Императорской гавани. Снабдивъ этотъ постъ нѣкоторыми вещами, я отправился для исполненія возложеннаго порученія.

Берегъ мною обследованъ отъ Императорской гавани до залива Св. Ольги. На этомъ пространствѣ осмотрѣно нѣсколько рѣкъ, по которымъ вѣлботы поднимались вверхъ отъ 2 до 10 миль. Послѣ этого я отправился къ заливу Викторіи и пройдя по южную сторону острова Терминешена вошелъ въ заливъ Наполеона, гдѣ осмотрѣна рѣка на 16 миль; потомъ пройдя чрезъ проливъ Гамелена вошелъ въ заливъ Гверина, въ которомъ осмотрѣна рѣка на 54 мили. На обратномъ пути въ проливъ Гамелена осмотрѣнъ портъ Мей; пройдя по сѣверную сторону Терминешена я хотѣлъ осмотрѣть сѣвернѣе его глубокой заливъ, но сдѣлавшійся противный вѣтеръ и оказавшаяся течь въ котлахъ не дозволили итти подъ парами, и такъ какъ было позднее время года и я имѣлъ недостатокъ въ провизіи, то и отправился въ Хакодате, гдѣ засталъ уже нашего консула. Узнавъ отъ командира клипера «Джигитъ», что корветъ «Воевода» и транспортъ «Байкаль» зимуютъ въ гавани Св. Владиміра и что они имѣютъ нѣкоторый излишекъ провизіи, я отправился къ нимъ и нашелъ ихъ зимующими въ Тихой пристани. Взявъ провизіи и дровъ и исправивъ въ котлахъ оказавшуюся вновь значительную течь я, въ слѣдствіе разрѣшенія Графа, отправился въ Нагасаки, гдѣ долженъ былъ содѣйствовать сильно пострадавшему отъ урагана фрегату «Аскольдъ» и содержать сообщеніе съ Шанхаемъ для подвоза необходимыхъ припасовъ. Въ Нагасаки поврежденіе котловъ а также исправленіе парусовъ и такелажа заняли у меня три недѣли, послѣ чего я пошелъ въ

Шанхай, гдѣ 24 Февраля получилъ предписаніе Инспекторскаго департамента итти на Амуръ. Сдавъ въ Нагасаки закупленные для фрегата вещи и исправивъ опять котлы, я 22 Марта отправился на сѣверъ и на пути удостовѣрился, что островъ Аргонавтъ, означаемый даже на новѣйшихъ картахъ съ вопросительнымъ знакомъ, не существуетъ. Послѣ этого я направился къ острову Терминешенъ для осмотра виднаго тамъ залива. Придя туда я нашелъ большой проливъ и островъ, и какъ видно изъ новѣйшей карты описи Сеймура, ни этотъ проливъ ни островъ не были имъ осмотрѣны. Перейдя въ Тихую пристань и сдѣлавъ тамъ запасъ дровъ, устроивъ пристань на сваяхъ и оказавъ нѣкоторое пособіе посту въ работахъ, я пошелъ въ Императорскую гавань, гдѣ на рейдѣ засталъ еще ледъ, окончательно разошедшійся 9 Мая; потомъ пошелъ къ мысу Дуи, гдѣ простоялъ только 5 часовъ, по причинѣ начинавшагося свѣжаго SW и оказавшейся течи въ котлахъ, такъ что едва можно было поддержать небольшой паръ, на часъ времени, чтобы сняться. Съ подъемомъ якоря поставилъ паруса и на другой день утромъ 13 Мая вошелъ въ Де-Кастри. Котлы на клиперѣ въ такомъ состояніи, что послѣ нѣсколькихъ часовъ дѣйствія, постоянно требуютъ исправленія поврежденій, оказывающихся въ разныхъ мѣстахъ.

#### ФРЕГАТЪ «АСКОЛЬДЪ».

*(Извлечено изъ рапорта командира).*

О пребываніи фрегата «Аскольдъ» въ Нагасаки и о всѣхъ работахъ по изготовленію его къ обратному плаванію въ Кронштадтъ были помѣщены извѣстія въ Мартовской и Іюньской книжкахъ Морскаго Сборника нынѣшняго года.

Изъ рапорта командира фрегата, Флигель-Адъютанта Капитана 1 ранга Унковскаго, отъ 24 Іюня, изъ Нагасаки (полученнаго 11 Сентября) видно, что первое предположеніе его выйти оттуда въ концѣ Апрѣля, не состоялось, по непредвидѣннымъ исправленіямъ по корпусу фрегата, которыя оказалось необходимымъ произвести и которыя только 17 Іюня позволили командѣ перебраться на фрегатъ; и что по окончаніи всѣхъ расчетовъ съ Японцами онъ надѣялся оставить Нагасаки 25 Іюня.

Въ концѣ Марта, по установкѣ гротъ-мачты, приступили къ вооруженію фрегата и къ окончателюму наружнаго его борта. Къ 1 Апрѣля, когда нижній такелажъ былъ наложенъ и окончательно укладывался интрюмъ, «я не сомнѣвался», доносить командиръ фрегата, «въ исходѣ Апрѣля оставить Нагасаки и по принятіи въ Шанхай, заготовленныхъ провизіи и запасовъ, идти въ Россію. Но конопатная работа открыла новыя поврежденія, едва ли не важнѣе тѣхъ, которыя намъ удалось уже исправить: наружная обшивка носовой части судна, какъ въ надводной, такъ и въ подводной частяхъ оказалась сгнившею. Не могу скрыть въ какой степени это неожиданное обстоятельство было прискорбно для всѣхъ насъ. Въ тотъ же день остановили погрузку и вооруженіе; самыя усиленные средства были употреблены, чтобы достигнуть возможности исправленія фрегата на водѣ, а между тѣмъ концы обшивочныхъ досокъ у княвдигеда не вырубались, а вычищались и сыпались какъ труха: съ лѣвой стороны, въ десяти поясахъ сряду, гниль остановилась на 19 футахъ углубленія форштевня, а съ правой на 16 футахъ, въ одиннадцати поясахъ. Дѣятельныя мѣры, принятыя Японцами, ускорили доставку потребовавшихся для исправленія матеріаловъ, такъ что эту работу успѣли окончить къ 8 Мая; остались только мелочныя подѣлки и прибавка 40 новыхъ пиллерсовъ во всѣхъ палубахъ. Разсчитавъ, что съ заходомъ фрегата въ Шанхай, кромѣ потери времени и затрудненій встрѣчаемыхъ въ рѣкѣ, сопряжены значительныя издержки на трату угля и на лодмановъ, я рѣшился перевезти прови-

зію въ Нагасаки на купеческомъ суднѣ и, воспользовавшись внимательныхъ предложеніемъ Капитана Никольсона, командира военнаго парохода Сѣверо-Американскихъ Штатовъ *Mississippi*, отправилъ на этомъ пароходѣ въ Шангай старшаго офицера Лейтенанта Зеленого, съ порученіемъ освидѣтельствовать все заготовленное тамъ для фрегата Мичманомъ Литке и доставить въ Нагасаки. 4 Мая Лейтенантъ Зеленой и Мичманъ Литке прибыли изъ Шанхая на купеческомъ суднѣ и доставили для фрегата на 6 мѣсяцевъ провизіи, шхиперскіе запасы и лѣсъ для запаснаго рангоута.

«Исправленіе фрегата немогло ограничиться первоначальнымъ требованіемъ матеріаловъ отъ Японцевъ, о которомъ упоминалось въ моемъ донесеніи отъ 26 Ноября 1858 г. (\*), поэтому и денежные издержки на матеріалы и работы по исправленію фрегата дошли, противъ моего ожиданія, до 6558 таллеровъ; но какъ я слышалъ отъ иностранцевъ, бывшихъ свидѣтелями нашихъ работъ въ Нагасаки, подобное же исправленіе, произведенное въ Шанхаѣ, обошлось бы неменѣе 45 000 таллеровъ.

«Предписаніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ отъ 7 Февраля сего года, полученное мною 29 Апрѣля, въ коемъ я удостоенъ одобренія за сдѣланныя распоряженія относительно исправленія фрегата, служить мнѣ въ настоящее время единственнымъ ободреніемъ въ тягостномъ положеніи, поставляющемъ меня въ невозможность исполнить повелѣнія начальства, касательно прибытія фрегата въ Кронштадтъ осенью нынѣшняго года, потому что предстоящее плаваніе можетъ быть совершено только кругомъ Горна, на что, при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, необходимо употребить не менѣе 150 дней. Изготовленіе же фрегата къ плаванію въ Россію, послѣ выдержаннаго урагана въ прошедшемъ году, не могло быть произведено наскоро и требовало исправленія серьезнаго, которое обеспечило бы насъ отъ внезапныхъ остановокъ въ какомъ-нибудь мѣстѣ, лишенномъ

(\*) М. Сб. 1859 г. Мартъ, оф., стр. 86.

всякихъ средствъ къ приведенію фрегата въ возможность продолжать плаваніе. Поэтому я рѣшился предпринять здѣсь работы, важность которыхъ, смѣю думать, будетъ свидѣльствовать, что онѣ не могли быть отложены до прибытія въ Кронштадтъ. И если, при этихъ работахъ, познанія наши въ корабельной архитектурѣ часто оказывались недостаточными, то одушевленіе офицеровъ, сосредоточившихъ всѣ свои способности, на преодоленіе ежеминутно-встрѣчавшихся затрудненій, замѣнило недостатокъ средствъ верфи, которая безъ этого условія, конечно, была бы необходима. Каждый изъ офицеровъ считаетъ исправленіе фрегата дѣломъ какъ-бы касающемся его чести. Этими словами я нисколько не преувеличиваю ихъ заслугъ. Не разъ случалось, что разстроенный тяжкими мыслями, которыя были естественнымъ слѣдствіемъ моей вторичной неудачи въ кругосвѣтномъ плаваніи, я готовъ былъ потерять бодрость; но при взглядѣ на моихъ сослуживцевъ, она мгновенно возстановлялась. Между множествомъ примѣровъ одушевленія, на которые я могъ бы указать въ подтвержденіе моихъ словъ, я ограничусь слѣдующимъ:—имѣя приказаніе отпривать Мичмана Литке въ Сѣверную Америку на фрегатъ «Генераль-Адмираль», я по прибытіи въ Шанхай, въ Августѣ 1858 г., приказалъ ему изготавиться къ отъѣзду; г. Литке отказался отъ этого лестнаго назначенія, считая долгомъ не оставлять фрегата въ минуту его невзгоды. Какъ ближайшій свидѣтель — въ продолженіи двухъ лѣтъ, я могу подтвердить, что подобныя драгоцѣнныя для службы черты одинаково характеризуютъ и его товарищей; благородная связь дружбы и ничѣмъ неколебимое единодушіе ихъ, служатъ сему ручательствомъ.

«Получивъ разрѣшеніе на вознагражденіе нижнихъ чиновъ, замѣнявшихъ при исправленіи фрегата вольнонаемыхъ мастеровыхъ, я выдалъ имъ 805 р. 41 к., по положенію существующему въ нашихъ адмиралтействахъ, 3 копейки въ день на человѣка. Также, мною подарены двое столовыхъ часовъ, одни золотые карманные часы и два ковра (пріобрѣтенные въ Шангаѣ за 200 таллеровъ) Нагасакскимъ губер-

натору и вице-губернатору, чиновнику состоящему при исполненіи моихъ порученій и двумъ переводчикамъ. Особенная заботливость и самое дружеское къ намъ расположеніе всего Нагасакскаго начальства, оказанныя во время пребыванія здѣсь фрегата «Аскольдъ», позволяютъ мнѣ сказать, что ни одно требованіе мое, даже нарушавшее иногда обычаи Японцевъ, не оставалось безъ удовлетворенія. При исправленіи фрегата, особенно большія услуги оказали намъ старшій по губернаторѣ чиновникъ Нагаймо Сеисиро; его неусыпной заботливости мы обязаны спокойствіемъ, съ которымъ восемь мѣсяцевъ провели среди густой массы населенія, непривычнаго къ Европейцамъ и ихъ обычаямъ; равно онъ способствовалъ къ скорому доставленію доброкачественныхъ матеріаловъ и продовольствія для людей. Особенное расположеніе къ намъ Японцевъ даже породило зависть въ иностранцахъ, проживающихъ по дѣламъ въ Нагасаки.

«Губернаторъ имѣнемъ своего правительства просилъ меня оставить для образца одно матрозское ружье; я исполнилъ это желаніе, тѣмъ съ большимъ удовольствіемъ, когда узналъ, что съ англійскихъ и американскихъ судовъ уже сдѣланы подобныя подарки.

«При вооруженіи фрегата мнѣ часто случалось видѣть, на нашихъ марсахъ японскихъ морскихъ офицеровъ съ карандашемъ и бумагой въ рукахъ; они стараются все перенять и, надо сказать, копируютъ очень вѣрно. При большихъ работахъ, какъ напримѣръ при вынутіи и подъемѣ гротъ-мачты, Японцы присутствовали на фрегатѣ отъ начала до конца работы.

«Не смотря на усиленные труды при исправленіи фрегата, здоровье нижнихъ чиновъ по минованіи эпидеміи въ Ноябрь 1858 г., было во все время въ самомъ удовлетворительномъ состояніи; одна лишь, господствующая здѣсь сифилистическая болѣзнь, была неизбежна и для нашей команды, при продолжительной ея жизни на берегу. Въ настоящее время такихъ больныхъ на фрегатѣ 18 человекъ; но съ помощію теплаго климата и искусства медика, болѣзнь проходитъ, не

оставляя слѣдовъ. Изъ шести слабыхъ, предполагавшихся къ отправленію въ Николаевскъ на клиперѣ «Стрѣлокъ», одинъ умеръ отъ водяной въ груди, двое поправились, а трое—по свидѣтельству медиковъ съ отряда Флигель-Адъютанта Попова, оказались ненадежными для продолжительнаго плаванія и потому отосланы на этомъ отрядѣ въ Николаевскъ.

«Въ заключеніе, считаю долгомъ донести, что поведеніе нижнихъ чиновъ въ продолженіе восьми-мѣсячнаго пребыванія на берегу, среди огромнаго народонаселенія, было такъ удовлетворительно, что не случилось ни одного неприятнаго происшествія; напротивъ того, нижніе чины ввѣренной мнѣ команды, честнымъ поведеніемъ и благодушною обходительностью, приобрѣли въ простомъ народѣ полное уваженіе и признательность».

#### РАПОРТЫ НАЧАЛЬНИКА ЭСКАДРЫ СРЕДИЗЕМНАГО МОРЯ, КОНТРЪ-АДМИРАЛА НОРДМАНА.

Киль; 22 Августа 1859 г.

13 Августа къ вечеру, ввѣренный мнѣ отрядъ: фрегатъ «Илья Муромецъ», корабль «Гангудъ» и корветъ «Волъ», былъ готовъ къ отплытію въ Средиземное море. Предъ снятіемъ съ якоря я отправился въ Стрѣльну, откланяться Ея Императорскому Высочеству Государынѣ Великой Княгинѣ Александрѣ Іосифовнѣ. Ея Высочество приняла меня милостиво, изволила разспрашивать на счетъ судовъ отряда, вспоминала свое путешествіе на «Громобоѣ» въ Средиземномъ морѣ, и выразила: «что нельзя такъ полюбить свой дворецъ какъ корабль, на которомъ плавала»; при прощаніи приказала мнѣ передать Ея привѣтъ гг. офицерамъ и командѣ отряда, вручивъ мнѣ четверо привезенныхъ Ею изъ Іерусалима четокъ, бывшихъ на Гробѣ Господнемъ и освященныхъ Патріархомъ; четки эти Ея Высочество просила хранить при судовыхъ образахъ въ память отъ нее.

Желаніе Государыни Великой Княгини исполнено, судовые командиры съ благоговѣніемъ приняли высокое вниманіе, коимъ они были очастливлены.

Въ условленный часовъ—6 часовъ вечера, послѣ молебствія съ колѣнопреклоненіемъ, отрядъ снялся съ якоря и по случаю штиля, тронулся съ мѣста подъ парами. Провожающихъ эскадру было немного: съ фрегата отвалила только одна шлюпка, которая дружнымъ ура своихъ гребцовъ, пожелала благополучнаго пути, доставивъ намъ случай отблагодарить ее тѣмъ же. Я взглянулъ на Кронштадтъ еще разъ, и мнѣ казалось что я слышалъ голосъ порта: «ну слава Богу что ушли».

Имѣя приказаніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала зайти въ Ревель, за артиллерійскими комендорами, и желая убѣдиться въ ходѣ судовъ, я сдѣлалъ сигналъ «рандеву—Ревель». Корабль «Гангудъ» вскорѣ показалъ, что онъ шель лучше фрегата, отъ котораго корветъ значительно отставалъ. Корабль дѣйствительно пришелъ въ Ревель ранѣе; фрегатъ же и корветъ, по причинѣ сильнаго тумана, заставившаго ихъ въ Ревельскихъ меляхъ остановить ходъ, пришли тремя часами позже и только въ 6 часовъ утра 15 Августа бросили якорь на Ревельскомъ рейдѣ.

Корабль и корветъ приняли артиллеристовъ и вѣѣ, запасшись зеленью и углемъ, въ слѣдующее утро, 16 числа, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, вступили подъ паруса; но за Наргыннымъ заштилѣли и потому развели пары. Тутъ «Илья Муромецъ», при  $14\frac{1}{2}$  ф. паровъ и 60 оборотахъ, пошелъ 9 узловъ, Корабль показалъ ходу 8, а корветъ 7 узловъ. Имѣя въ виду идти соединенно, я взялъ корветъ на буксиръ и мы вели его со скоростью отъ 6 до 7 узловъ. Всю ночь шли подъ парами, «Гангудъ» держался позади, въ виду нашемъ; ночью жгли каждый часъ фалшфейеры для показанія своихъ мѣстъ и указанія купеческимъ судамъ нашего движенія.

17 Августа, въ 2 часа утра, прошедъ по счисленію меридіанъ Дагерордскаго маяка и не видѣвъ, по причинѣ тумана, послѣ Сурода ни одного маяка, спустились и взяли курсъ



къ Готланду. Въ 7 часовъ утра вѣтеръ задулъ отъ SO, отрядъ прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. Фрегатъ въ полвѣтра шелъ хорошо (\*), такъ что корветъ имѣя лиш-нихъ противу фрегата гротъ, фокъ, бомъ-брамсели, марса и брамъ лисели, едва съ нимъ держался (\*\*). Къ полдню слѣ-дался штиль съ туманомъ. Полагая должнымъ, буде возмож-но, явиться со своею эскадрою въ Англію покажѣть Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ еще тамъ, я приказалъ кораблю и фрегату развести пары. Фрегатъ взялъ корветъ на буксиръ и пошелъ по румбу, со скоростью отъ 5 до 6 узловъ. Около 9 часа вечера, на параллели Гот-ска-Сандэ, дали знать съ вахты, что въ отдаленіи въ тума-

(\*) О качествѣ фрегата «Илья Муромецъ» подъ парусами нельзя опредѣлительно вывести заключеніе, но по тѣмъ случаямъ, кото-рые представлялись, полагаю, что фрегатъ подъ парусами можно считать въ числѣ ходяковъ; подъ парами фрегатъ шелъ при на-лучшихъ обстоятельствахъ 9 узловъ, имѣя при этомъ 14 фунтовъ пара и дѣлалъ 60 оборотовъ винтомъ; обыкновенный же его ходъ, при противномъ брамсельномъ вѣтрѣ безъ волненія, 6 узловъ; съ корветомъ на буксирѣ 5 узловъ, а съ кораблемъ, у котораго недо-ставало угля, 3½ узла. Машина во весь переходъ дѣйствовала исправ-но; сотрясеній и стуку, признаковъ худой установки машины, не было; подшипники не разгорячались. Паровые котлы оказались малыми, и вначалѣ, когда были совершенно чисты, давали на ко-роткое время 14 фунтовъ пару при 60 оборотахъ винта и 23° пу-стоты въ холодильникѣ, но когда колосники нѣсколько шокры-лись нагаромъ и дымогарныя трубы засорились, то съ трудомъ на-гоняли паръ до 9 фунтовъ и иногда онъ падалъ до 5 фунтовъ. Изъ дымоходной трубы выходятъ иногда, въ довольно значительной степе-ни, пламя, и дымъ изъ трубы стелется по палубѣ; отсѣчка для па-ровъ устроена не хорошо и нѣтъ возможности ее исправить.

*(Изъ донесенія командира фрегата отъ 22 Августа).*

(\*\*) До Кіа корветъ слѣдовалъ съ эскадрой и былъ подъ пара-ми 39¼ часовъ, подъ парусами 20¼ часовъ, на буксирѣ фрегата 37¼ ч., на буксирѣ корабля 23¼ ч. На переходѣ убѣдились въ добро-качества котловъ; паръ доводилъ до 5½ фунтовъ, при чемъ ходу было болѣе 7 узловъ. Постоянно же держали паръ между 40 и 45 фунт., при чемъ ходу, безъ волненія, было отъ 5 до 6 узловъ.

*(Изъ донесенія командира корвета отъ 21 Августа).*

нѣ видны три военныхъ судна идущія къ NO; я приказалъ сжечь фалшфейеръ, но на нашъ огонь отвѣта не было. Мы полагали, что эта была эскадра Контръ-Адмирала Истомина.

18-го, въ 3 часа по полудни, вѣтеръ отошелъ къ SSO; мы прекратили пары; эскадра поставила паруса; ходъ доходилъ до 8 узловъ. Испытавъ, что корветъ и при попутномъ вѣтрѣ задерживалъ бы насъ и удостовѣрившись, что съ корветомъ на буксирѣ фрегата, отрядъ шелъ скоро и соединенно, продолжали вести «Волъ» на буксирѣ. Около 8 часовъ вечера вѣтеръ началъ свѣжѣть и мы, въ первый разъ, взяли два рифа; къ полуночи однакожь стихло, вѣтеръ зашелъ и мы заштилѣли.

19 Августа въ половинѣ 6 часа утра развели пары, корветъ опять сталъ отставать, почему вечеромъ, я приказалъ кораблю взять его на буксиръ. Хотя корабль съ буксиромъ и отставалъ нѣсколько, но все-таки въ продолженіе долгой темной ночи держался въ виду фрегата.

20-го около 5 часовъ пополудни, съ приближеніемъ къ Дарсерордскому маяку, вѣтеръ сталъ свѣжѣть, почему спустили брамъ-стенги въ ростры. Взявши курсъ къ острову Фемернъ, постоянно шли на фрегатѣ подъ малыми парами, стараясь имѣть корабль въ виду. Мы уже рассчитывали къ утру быть въ Килѣ, какъ около 2 часовъ ночи корабль «Гангутъ» сдѣлалъ сигналъ «имѣю недостатокъ въ углѣ». «Илья Муромецъ» оказавши такъ много добрыхъ качествъ, на этомъ переходѣ показалъ, что онъ имѣетъ угля еще на 50 часовъ, почему кораблю былъ тотчасъ сдѣланъ сигналъ «лечь въ дрейфъ», а корвету «вступить подъ пары» и идти въ Киль»; приказаніе это передано было корвету ночью, словесно, при проходѣ мимо его. 21 Августа въ 2 часа утра подошедъ къ судамъ ближе, увидѣли ихъ на якорѣ. Командиръ фрегата тотчасъ сталъ передъ кораблемъ, чтобы взять его на буксиръ, что вскорѣ и было исполнено; ходу съ помощію триселей было 6 узловъ, но когда обогнули Фемернъ и взяли курсъ къ маяку Булькъ, то противный вѣтеръ не дозволялъ

намъ дѣлать болѣе 3 узловъ и наконецъ, засвѣжѣвши, заставилъ насъ стать на якорь. Лишь-только шквалъ съ дождемъ прошелъ—это было около 5 час. по полудни—немедленно взяли корабль на буксиръ, встрѣтили лопмана и къ  $\frac{1}{4}$  10 часа вечера вошли въ Кильскую бухту и между Бель-вю и Дюстеръ-брукъ бросили якорь. Къ разсвѣту 22 Августа, опять взяли корабль на буксиръ и повели его на настоящую якорную стоянку на рейдъ города Кили.

Въ продолженіе всего перехода, шли подъ парусами 30 часовъ, а подъ парами 137; стояли на якорѣ въ Ревелѣ и Кильской бухтѣ  $20\frac{1}{4}$  часовъ.

Не смотря на сырую и туманную погоду, здоровье команды хорошо.

*Киль; 29 Августа, 1859.*

Пополнивъ запасы угля и провизіи, 29 Августа въ 7 ч. утра, съ командуемою мною эскадрою, снялся съ Кильскаго рейда и отправился въ море по назначенію.

*Христіанзандъ; 2 Сентября, 1859.*

Имѣя постоянно противный вѣтеръ, съ выхода изъ Кили и во все время плаванія по Бельту и Категату, — я былъ вынужденъ для пополненія израсходованнаго на семъ пути угля, зайти въ Христіанзандъ,—куда съ ввѣренною мнѣ эскадрою 2 Сентября прибылъ благополучно.

*Христіанзандъ; 5 Сентября, 1859.*

5 Сентября съ эскадрою снялся съ Христіанзандскаго рейда и отправился по назначенію въ Портсмутъ.

— Телеграфической депешей изъ Портсмута, аишь вице-консулъ далъ знать, что эскадра Контръ-Адмира а Нордмана 13 Сентября пришла благополучно на Портсмутскій рейдъ.

## РАПОРТЪ КОМАНДИРА ВИНТОВАГО КОРВЕТА «МЕДВѢДЬ.»

Константинополь; 29 Августа, 1859 г.

Желая исполнить волю Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, я испросилъ разрѣшеніе посланника выдти съ корветомъ въ Архипелагъ для практическаго плаванія съ дозволеніемъ, если будутъ благопріятныя обстоятельства, сходить въ Неаполь. Выйдя изъ пролива 23 Іюня, зашелъ въ Смирну, гдѣ имѣлъ удовольствіе застать на рейдѣ французскій фрегатъ *Ротоне*, подъ флагомъ контръ-адмирала Кляво. Простоявъ съ нимъ три дня, мы вмѣстѣ снялись съ якоря, но потомъ скоро разстались: фрегатъ пошелъ къ Дарданельскому проливу, а я направилъ путь къ Матапану; но противные вѣтры (\*) долго задерживали насъ въ Архипелагѣ, какъ и по выходѣ изъ него, въ Средиземномъ морѣ. Не желая напрасно подвергать судно ломкѣ и не надѣясь скоро попасть при противномъ вѣтрѣ въ Неаполь, я рѣшился измѣнить предположеніе свое и зашелъ въ Наваринъ, Занте и Корфу, гдѣ мы были приняты, какъ жителями, такъ и англійскими военными и гражданскими властями, съ большимъ радушіемъ.

На возвратномъ пути, проходя подъ парами проливъ Серви, при двадцати пяти фунтахъ пару, замѣтили въ обѣихъ среднихъ топкахъ, по боковымъ стѣнкамъ, нѣсколько небольшихъ пузырей, изъ которыхъ одинъ давалъ воду. Это заставило меня, сей часъ же прекратить пары, вступить подъ паруса и исправить поврежденіе въ морѣ, сдѣлавши вырубку пузыря и поставивши заплатку на винтахъ. Потомъ заходили въ Сиру, чтобъ запастись провизіей и напиться водой. Во время нашей трех-дневной стоянки въ Сирѣ, я узналъ на коммерческомъ пароходѣ *Ласточка*, который пришелъ изъ Аеинъ, что корветъ «Баянъ» потребованъ и уже ушелъ въ Россію.

(\*) Замѣчательно, что во все время нашего годичнаго плаванія корветъ имѣлъ только три попутные вѣтра, остальное время плавалъ съ противными.

Предполагая, что и намъ есть тоже предписаніе, я въ тотъ же день снялся съ якоря и сталъ лавировать въ Константинополь. Не доходя до Дарданельскаго пролива, мы зашли и, чтобъ не терять времени, развели пары и, при двадцати его фунтахъ, прошли проливъ и достигли Константинополя. Имѣя оставленными нѣкоторыя вещи въ Буюкъ-дере, я хотѣлъ пройти туда прямо, чтобъ ихъ забрать, но недоходя до половины пролива, котлы такъ потекли обѣими топками, что мы должны были воротиться въ Константинополь. Полученное приказаніе отъ посланника, изготовить корветъ, какъ можно скорѣе, для обратнаго плаванія въ Кронштадтъ, поставило меня въ самое затруднительное положеніе; въ первый разъ во все время моей службы, находясь въ невозможности исполнить отданнаго мнѣ приказанія, я долженъ былъ объяснить его сіятельству князю Лобанову-Ростовскому о поврежденіяхъ корвета и просилъ позволенія послать телеграфическую депешу въ морское министерство и вмѣстѣ назначить комиссію изъ механиковъ съ коммерческихъ пароходовъ «Русскаго общества», которая бы осмотрѣла тщательно топки и опредѣлила, что съ ними возможно сдѣлать. Комиссія, составленная изъ четырехъ механиковъ и трехъ котельныхъ мастеровъ, по освидѣтельствованіи подтвердила актомъ, что въ обоихъ среднихъ котлахъ, необходимо вырубить обѣ боковыя стѣнки до переваловъ; вставить новые листы, опустивъ нижній шовъ заклепокъ ниже колосниковъ; въ правой топкѣ вырубить пузырь; на верхней части топки, перемѣнить и надставить нѣкоторыя дымогарныя трубки. Все это исправленіе ни кто не беретъ сдѣлать менѣе какъ въ сорокъ рабочихъ дней и за работу требуютъ около двухъ тысячъ двухъ-сотъ рублей. Не имѣя права приступить къ столь продолжительной и цѣнной работѣ, я просилъ разрѣшенія г. посланника, на которое и получилъ отношеніе его, съ копіею депеши, выражавшей приказаніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала: какъ возможно скорѣй отправить корветъ изъ Константинополя въ Кронштадтъ. Не рѣшаясь взять на себя отвѣтственность и отправиться въ зимнее плаваніе на

сѣверъ подъ парусами, не исправляя топокъ,—я снова обратился къ посланнику и второй телеграфической депешей просилъ окончательнаго распоряженія изъ С. Петербурга, въ ожиданіи котораго корветъ совершенно готовъ сняться съ якоря; а между тѣмъ, чтобъ не терять времени я нанялъ шесть человѣкъ вольныхъ котельщиковъ и вмѣстѣ съ своими машинами исправляю котлы, на столько чтобъ имѣть ихъ только для самыхъ необходимыхъ случаевъ. Котельная работа здѣсь въ младенчествѣ, дѣлается безъ всякихъ механическихъ примѣненій, очень медленно, не хорошо, и стоитъ весьма дорого; такъ что, мнѣ кажется, во всякомъ европейскомъ портѣ она будетъ сдѣлана несравненно лучше и дешевле. Въ Мальтѣ я имѣлъ счастье представить Его Высочеству Генераль-Адмиралу подробную докладную записку о всѣхъ недостаткахъ моихъ котловъ и въ особенности топокъ, которыя такъ слабы и такъ мало укрѣплены, что не стоятъ фундаментальнаго исправленія, мѣнять же ихъ не стоитъ, потому что тогда котлы будутъ относительно слабѣе топокъ. Нельзя не пожалѣть объ этихъ недостаткахъ, потому что корветъ, съ котлами и топками, которые бы выдерживали 45 фунтовъ давленія, былъ бы прекрасное паровое судно, со скоростью хода не мѣнѣе 9 узловъ.

Младшій инженеръ-механикъ Прапорщикъ Кузьминъ боленъ язвами на ногѣ; предполагаю оставить его въ здѣшнемъ госпиталѣ до возможности отправить въ Николаевъ. На корветѣ больныхъ нижнихъ чиновъ двое, незначительными болячками.

#### ФРЕГАТЪ «СВѢТЛАНА».

4 Сентября фрегатъ «Свѣтлана», по приказанію Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала, переданному черезъ нашего чрезвычайнаго посла въ Лондонѣ, отправился изъ Англіи въ Генуя, гдѣ и будетъ состоять при особѣ Ея Императорскаго Величества, вдовствующей Государыни Императрицы Александры Феодоровны.

16 Сентября фрегатъ благополучно пришелъ на Генуэзскій рейлъ.

*Списокъ и. офицеровъ и воспитанниковъ на фрегатъ «Свѣтлана».*

Командиръ фрегата, 23 Флотскаго экипажа Капитанъ-Лейтенантъ *Пузино*.

Того же экипажа, Лейтенанты: *Полозовъ, Куропдовъ, Лесли, князь Ухтомскій и Рыкачевъ*; Мачманы, Флотскихъ экипажей: 23-го, *Автомоновъ*; 26-го, *Новосильскій*; 23-го, *Лвовъ*; 10-го, *Рыковъ*; 23-го: *Маркіановичъ, Воейковъ* и 5-го, *Фесунъ* (при гардемаринахъ).

Корпуса Штурмановъ, Прапорщики: *Григорьевъ, Екимовъ* и *Гусевъ*.

Корпуса Морской Артиллеріи Прапорщикъ *Мартиновъ*.

Инженеръ-Механики, Прапорщики: *Зурубинъ* и *Стронскій*.

Вольнонаемный механикъ *Сикаръ*.

Содержатель по шкиперской части, состоящій по Адмиралтейству Капитанъ *Поповъ*.

23 Фл. эк., Коммисаръ *Ларионовъ*.

23 Фл. эк., Старшій врачъ, Надворный Совѣтникъ *Мерцаловъ*, Младшій — Коллежскій Ассесоръ *Смирновъ*.

Коневецкаго монастыря Иеромонахъ *Векентій*.

Морскаго Кадетскаго Корпуса гардемарины: *Гильдебрантъ, Дмитріевъ, Давыдовъ, Невъжинъ, Баронъ Вранель, Изъковъ, Буляковскій, Самсылинъ, Быковъ, Крыжановскій* и *Бълаго*.

Инженернаго и Артиллерійскаго Училища: воспитанники *Великановъ, Линдебекъ* и *Соколовъ*.

Штурманскаго Училища: *Левицкій, Голдобинъ* и *Зиминъ*.

Корпуса Инженеръ-Механиковъ, кондукторы 1 класса: *Пашкинъ* и *Ларионовъ*.

Корпуса Морской Артиллеріи, Кондукторы: 1 класса, *Архангельскій*, 2-го *Протасовъ* и 3-го *Виноградовъ*.

#### ПАРОХОДО-ФРЕГАТЪ «ОЛАФЪ».

8 Сентября пароходо-фрегатъ «Олафъ» вышелъ изъ Кронштадта для слѣдованія въ Средиземное море, въ распоряже-

ніе Ея Императорскаго Величества, вдовствующей Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны.

12 Сентября «Олафъ» благополучно достигъ Копенгагена; 15-го вышелъ оттуда; а 20 Сентября зашелъ въ Тексель, по случаю поврежденія въ паровыхъ котлахъ.

*Списокъ и. офицеровъ на пар.-фрег. «Олафъ».*

Командиръ фрегата 19 Фл. эк. Капитанъ 1 ранга *Веймарнъ*.

Лейтенанты, Флотскихъ экипажей: 19-го: *Крункъ, Насоновъ, Бологовской* и 26-го, *Акимовъ, Мичманы*: 19-го: *Киселевъ, Аболешевъ, Фробенъ*; 15-го, *Баронъ-Бистромъ* и 26-го, *Озеровъ*.

Корпуса Штурмановъ: Подпоручикъ *Мендель* и Прапорщикъ *Злобинъ*.

Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщикъ *Зеленецкій*.

Инженеръ-Механики: Поручикъ *Суйковскій* и Прапорщикъ *Булановъ*.

Содержатель по шкиперской части, состоящій по Адмиралтейству Поручикъ *Петровъ*.

19 Фл. эк. Коммисаръ *Морозовъ*.

19 Фл. эк., Старшій врачъ Надворный Совѣтникъ *Ярошевскій*.

Троицко-Сергіевской пустыни, Іеромонахъ *Іосифъ*.

Морскаго Кадетскаго Корпуса: гардемаринъ *Веймарнъ* и кадетъ *Всймарнъ*.

Морской Артиллеріи, кондукторы: 1 класса *Соколовъ* и 2-го, *Ивановъ*.

Инженеръ-Механики, кондукторы: 1 кл., *Николаевъ* и 2-го, *Ивановъ*.



1859.)

ИЗВѢСТІА.

## ИЗВѢСТІА ИЗЪ ПОРТОВЪ.

## КРОНШТАДТЪ.

Съ 25 Августа, по 25 Сентября, въ теченіе мѣсяца, къ Кронштадтскому порту пришло коммерческихъ судовъ:

	ПАРОВЫХЪ.	ПАРУСНЫХЪ.
Американскихъ . . . . . »		5
Английскихъ . . . . . 31		137
Бременскихъ . . . . . 2		»
Гамбургскихъ . . . . . »		2
Ганноверскихъ . . . . . »		11
Голландскихъ . . . . . 2		41
Датскихъ . . . . . »		20
Любскихъ . . . . . 13		3
Меклембургскихъ . . . . . 5		2
Норвежскихъ . . . . . »		17
Ольденбургскихъ . . . . . »		20
Прусскихъ . . . . . 8		21
Русскихъ . . . . . 36		20
Французскихъ . . . . . 2		8
Шведскихъ . . . . . 4		3

Итого 103 паров. 299 парусн.

Всего же съ начала навигаціи, по 25 Сентября, пришло судовъ: паровыхъ 524, парусныхъ 1866, итого 2389.

По 25 Сентября ушло изъ Кронштадта 1835 судовъ.



## ПРИЕМЪ ПОЖЕРТВОВАНІЙ

НА УЛУЧШЕНІЕ БЫТА

ПРАВОСЛАВНЫХЪ ПОКЛОННИКОВЪ ВЪ ПАЛЕСТИНѢ.

Собранныя въ послѣднее время свѣдѣнія доказываютъ, что Православные поклонники въ Святыхъ мѣстахъ Палестины подвергаются многоразличнымъ тягостямъ и лишешіямъ, по неимѣнію для нихъ въ Іерусалимѣ и другихъ мѣстахъ Палестины пріютовъ, страннопріимныхъ домовъ, врачей и вообще благотворительныхъ учрежденій, встрѣчаемыхъ богомольцами другихъ исповѣданій, для которыхъ устроены подобныя заведенія на щедрыя пожертвованія, поступающія въ большомъ количествѣ отъ ихъ единовѣрцевъ. Для устройства подобныхъ благотворительныхъ заведеній и для православныхъ поклонниковъ, Государь Императоръ Высочайше разрѣшить соизволилъ принимать пожертвованія въ Коммисаріатскомъ департаментѣ Морскаго министерства (въ С. Петербургѣ, въ зданіи Главнаго Адмиралтейства), съ тѣмъ, что объ употребленіи оныхъ постоянно будетъ отдаваться подробный отчетъ въ вѣдомостяхъ. Пожертвованія, кои соберутся на этотъ предметъ, будутъ передаваться Духовной Миссіи нашей въ Іерусалимѣ и Русскому Обществу Пароходства и Торговли, которое изъявило готовность поручить своимъ агентамъ на Востокѣ заняться *безвозмездно* устройствомъ, для православныхъ поклонниковъ, необходимыхъ благотворительныхъ учреждений и вообще имѣть о нихъ всевозможное попеченіе.

## III.

### ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

#### ПЕРЕВОЗКА ВОЙСКЪ

ПРИ ПОСРЕДСТВѢ ПАРОХОДНЫХЪ КОМПАНИЙ (\*).

Вообще, при всѣхъ передвиженіяхъ войскъ необходимо изыскивать средства, чтобы передвиженія эти совершались въ кратчайшій по возможности срокъ, уже потому, что время,

---

(\*) Статья эта заслуживаетъ вниманіе въ томъ отношеніи, что она ясно и фактически указываетъ: а) что въ нашемъ отечествѣ рѣки всегда будутъ имѣть преимущество предъ всякаго рода другими сообщеніями; б) что намъ слѣдуетъ обращать полное и существенное вниманіе на развитіе по нимъ частнаго нашего пароходства, въ особенности же въ краяхъ *пограничныхъ, отдаленныхъ* и новыхъ, гдѣ рѣки составляютъ и единственные даже пути сообщенія, какъ напримѣръ край при-амурскій и сопредѣльные съ нимъ страны сѣвернаго конуса южной Манчуріи. Здѣсь-то отъ развитія частнаго пароходства зависитъ не только благосостояніе, развитіе и полное обезпеченіе края, но и самая защита его, а также вліяніе на сопредѣльную намъ страну Манчуріи, которой рѣки Сунгари и Неньга,—притоки Амура прорѣзываютъ самую лучшую и населенную часть, страну такого рода, которая всегда можетъ быть (въ особенности при первоначальномъ заселеніи на Амурѣ) житницею Амурскаго края и даже самой Забайкальской области, и наконецъ страну, которая

употребленное для похода, нельзя не считать потерянным собственно для службы, т. е. для отправления войсками лежащих на нихъ обязанностей. Конечно, походъ приноситъ своего рода пользу, приучая войска къ перенесенію трудовъ боевой жизни, но для этого достаточно дѣлать практическіе походы тѣмъ частямъ войскъ, у которыхъ найдется время для такихъ упражненій. Приучать же войска къ походу тогда, когда имъ надобно, или перейти пространство въ тысячу, а иногда и болѣе верстъ, или, для какихъ бы то ни было цѣлей, быстро перенестись изъ одного пункта въ другой отдаленный, едва было бы полезно и для самихъ войскъ и для тѣхъ цѣлей, для которыхъ совершаются подобныя передвиженія.

Однимъ изъ средствъ для быстрого передвиженія войскъ, еще очень не давно, признанъ у насъ сплавъ ихъ водою при помощи рывныхъ буксирныхъ пароходовъ.

Понятно, что какой бы способъ передвиженія войскъ ни былъ принятъ, всегда должно имѣть въ виду сбереженіе здо-

---

можетъ и должна возсоздать и оживить торговлю нашу въ краѣ, торговлю не пассивную, а полезную для насъ, а потому то здѣсь существенно—дѣйствительное поощреніе къ развитію частнаго русскаго пароходства дѣлается уже необходимо для дальновиднаго и истинно-полевнаго правительства, но къ поощренію пароходства—русскаго непременно, и торговли—русской, а не иностранной, ибо въ противномъ случаѣ это значило бы, что не только весь край, но даже и самую Сибирь нашу до Красноярска отдать въ полное владѣніе иностранцамъ. Таковыя же результаты будутъ, если, по недальновидности и обольщенію временными эффектами и какъ бы быстрымъ развитіемъ края, дозволить иностранцамъ плавать на своихъ пароходахъ по Амуру и провоздить торговлю, какую бы то ни было, свободную или транзитную. Образовать же тамъ одно правительственное пароходство, въ мѣрѣ только настоящей потребности,—будетъ дорого для Правительства, и главное, — правительство, при такой системѣ, не будетъ имѣть ручательства за вѣрность и обширность своихъ дѣйствій, въ случаѣ надобности, несмотря на то, что употребитъ большіе капиталы и постоянно будетъ употреблять ихъ на содержаніе недостаточныхъ пароходныхъ средствъ.

Г. Невелской.

ровья людей и возможное уменьшение расходов казны. Съ этою цѣлю, въ случаѣ отправления войскъ водою, для уменьшения расходовъ за сплавъ, полезно было бы совмѣстничество нѣсколькихъ частныхъ пароходныхъ компаній, а между тѣмъ, до настоящаго времени, совмѣстничество это было почти невозможно: данныя, на которыхъ пароходныя компаніи должны основывать свои соображенія о выгодѣ или невыгодѣ для нихъ предстоящаго сплава (число войскъ, пункты амбаркаціи, время сплава и проч) не всегда могутъ быть опредѣлены заблаговременно, особенно ежели надобность въ передвиженіи войскъ представляется внезапно, и слѣдовательно нѣкогда дѣлать сношеній, а тѣмъ болѣе публичныхъ вызововъ на торги.

По этому-то, военное министерство, въ случаѣ сплава войскъ, обращается къ тѣмъ пароходнымъ компаніямъ, въ точномъ исполненіи условій которыми, оно вполне увѣрено.

До сихъ поръ, значительные сплавы войскъ производились по Камѣ и Волгѣ, гдѣ дѣйствуютъ пароходы нѣсколькихъ обществъ. Между тѣмъ, въ недавнее время даны уставы пароходнымъ обществамъ и на другихъ рѣкахъ, гдѣ также можетъ представиться надобность сплавать войска. Легко можетъ быть, что многія компаніи, въ видахъ собственныхъ выгодъ, съ полною готовностію и даже весьма дешево, приняли бы на себя сплавъ войскъ, ежели бы этимъ компаніямъ были извѣстны всѣ требованія военного министерства въ подобныхъ случаяхъ—и тогда, выгодное для казны, совмѣстничество явилось бы само собою,—безъ проволочекъ времени, необходимыхъ для переговоровъ объ условіяхъ.

Уже въ нынѣшнемъ году Общество пароходства по Волгѣ изъявило желаніе принять на себя предполагаемый сплавъ нижнихъ чиновъ, назначенныхъ на укомплектованіе кавказской арміи,—съ уступкою 20% противу цѣны, уплаченной Обществу «Кавказъ и Меркурій» за сплавъ въ прошломъ 1858 году шести маршевыхъ батальоновъ на Кавказъ; но въ послѣдствіи общество то увѣдомило:

1) Что оно можетъ начать перевозку войскъ по Волгѣ никакъ не ранѣе 1 Юня.

2) Что оно рѣшительно отказывается отъ перевозки боевыхъ патроновъ, по неимѣнію антрацита, и

3) Что перевозить войска отъ Бирючей косы до Шандруковской пристани оно совершенно не въ состояніи.

По этимъ обстоятельствамъ, а также потому что морское вѣдомство можетъ перевозить войска моремъ до г. Петровска только до 1 Юля, ибо послѣ этого срока суда Каспійской флотиліи будутъ заняты другими назначеніями и, наконецъ, потому что Общество «Кавказъ и Меркурій» на предложеніе перевозить войска въ нынѣшнемъ году, сразу объявило уменьшеніе противу прошлогодней цѣны болѣе чѣмъ вдвое, — желаніе Общества пароходства по Волгѣ принято быть не могло: очевидно что общество это дѣлая предложеніе свое не имѣло въ виду всѣхъ условій предстоящаго сплава и цѣны за какую общество «Кавказъ и Меркурій» нашло для себя удобнымъ въ нынѣшнемъ году перевезти войска.

Отъ незнанія этихъ требованій, случаются иногда престранныя предложенія, напримѣръ: не далѣе какъ въ этомъ же году, въ одно изъ учрежденій является господинъ; «будутъ въ нынѣшнемъ году, спрашиваетъ онъ, перевозить войска сплавомъ»? Ему отвѣчаютъ — «вѣроятно будутъ» и предлагаютъ вопросъ: «а вы вѣрно директоръ или повѣренный пароходной компаніи»? — «Нѣтъ—я, самъ по себѣ, хотѣлъ бы, *въ видахъ пользы для казны*, предложить свои услуги». — «Вы вѣрно владѣлецъ пароходовъ»? — «Нѣтъ, но я могъ бы *людьми* тащить суда».....

Судите, какъ это выгодно для казны.

Предлагаемая статья составлена съ двоякою цѣлію, во первыхъ: поставить частныя пароходныя компаніи въ извѣстность о всѣхъ условіяхъ, которыя, нѣтъ сомнѣнія, могутъ измѣняться сообразно свойству судоходства по той или другой рѣкѣ, и во вторыхъ — дать средство ознакомиться съ этимъ, еще новымъ у насъ, способомъ передвиженія войскъ,

тѣмъ лицамъ, на которыхъ могутъ быть возложены распоряженія по будущимъ сплавамъ.

## I.

Потребность быстрого усиленія дѣйствующихъ войскъ, при огромныхъ разстояніяхъ въ нашемъ отечествѣ, естественно вызвала заботы правительства о томъ, какимъ образомъ, съ наивозможною успѣшностію, наименьшими издержками и, въ тоже время, безъ значительнаго обремененія для жителей (\*) сблизить, въ минувшую кампанію, къ театрамъ военныхъ дѣйствій дружины государственнаго ополченія весьма отдаленныхъ нашихъ губерній: Пермской, Оренбургской и Самарской. Сосѣдство же тѣхъ губерній съ лучшимъ въ Россіи водянымъ путемъ, а главное, успѣшное въ послѣднее время развитіе на немъ частнаго рѣчнаго пароходства прямо указало на простѣйшее рѣшеніе вопроса: сплавить дружины по Камѣ и Волгѣ, посредствомъ буксирныхъ пароходовъ.

Таковы были условія, положившія начало сплавамъ нашихъ войскъ, въ значительномъ числѣ; при помощи *рѣчныхъ пароходныхъ компаній*.

Выгоды этого способа передвиженія очевидны и увеличиваются по мѣрѣ увеличенія пути, предназначаемаго для прослѣдованія войскъ. При замѣнѣ обыкновеннаго движенія, *по маршруту*,—сплавомъ: а) берегаются здоровье и силы солдатъ, а слѣдовательно сплавъ особенно выгоденъ въ томъ случаѣ, когда войска должны произвести передвиженіе на весьма большомъ разстояніи и прибыть, не на зимнія квартиры, гдѣ люди могли бы отдохнуть и оправиться послѣ похода, но или на театръ военныхъ дѣйствій, или для работъ, или вообще для какихъ бы то ни было цѣлей, для выполненія которыхъ не могутъ быть употреблены люди, утомленные продолжительнымъ походомъ; б) сохраняется ка-

(\*) Полезное за неимѣніемъ лучшихъ способовъ, ускоренное движеніе войскъ на подводахъ нельзя не считать, особенно въ лѣтнюю, рабочую пору, обремененіемъ для обывателей.

зенная одежда и аммуниція; в) казна выигрываетъ отъ сокращенія издержекъ на путевое довольствіе войскъ, ибо передвиженіе ихъ сплавомъ совершается несравненно быстрѣе, чѣмъ по маршруту;—избавляется отъ расхода на контрмарки за взиманіе подводъ,—отъ издержекъ на заготовленіе провіанта и фуража въ нѣсколькихъ пунктахъ по маршруту, потому что полное количество того и другаго, на все время сплава, можетъ быть взято съ одного пункта отправленія войскъ. Эти выгоды казны еще болѣе увеличиваются, когда части войскъ направляются къ пунктамъ своего расформированія (напримѣръ, при приведеніи арміи на мирное положеніе), ибо тогда, нѣсколькими мѣсяцами ранѣе, прекращается полное содержаніе тѣхъ частей на счетъ казны; г) самое сокращеніе времени передвиженія, кромѣ сказанныхъ выгодъ, полезно еще и въ томъ отношеніи, что даетъ болѣе срока для сформированія и снаряженія предназначаемыхъ къ передвиженію частей; позволяетъ отложить до наступленія навигаціи походъ, который долженъ бы былъ начаться въ суровое или ненастное время года, и предоставляетъ войскамъ болѣе времени къ выполненію лежащихъ на нихъ служебныхъ обязанностей, ибо недѣли и мѣсяцы, употребленные для похода, какъ уже сказано, нельзя не считать потерянными для службы; наконецъ д) обыватели на пути, по которому пришлось бы слѣдовать войскамъ, избавляются отъ заготовленія подводъ и дровъ, и даже отъ нетягостной, впрочемъ, постоянной повинности.

Но какъ ни выгоденъ сплавъ войскъ, примѣненіе этого способа передвиженія къ дѣлу ограничивается нѣкоторыми условіями, а именно: сплавъ возможенъ только въ извѣстное время года, и войска, назначенныя для сплава, должны находиться не подалеку отъ водянаго пути, т. е. на такомъ разстояніи, чтобы движеніе ихъ къ пристанямъ и потомъ сплавомъ, вообще не обошлось значительно дороже слѣдованія войскъ, съ мѣстъ расположенія, къ назначенному пункту — по маршруту — или не потребовало бы слишкомъ большаго времени, сравнительно съ движеніемъ по сухому пути.



Само собою разумѣется, что это общее условіе, вообще примѣнимое въ мирное время, смотря по обстоятельствамъ, допускаетъ нѣкоторыя исключенія: можетъ представиться необходимость сплавить войска, хотя бы то обошлось казнѣ дороже и хотя бы войска прибывали къ мѣсту назначенія, позднѣе чѣмъ при движеніи по обыкновенному маршруту, какъ это видимъ въ первомъ у насъ, въ Россіи, случаѣ, когда передвиженіе значительнаго числа войскъ (до 18 000) предполагалось произвести частію сплавомъ, а именно: въ 1855 году Высочайше было утверждено, въ послѣдствіи отмѣненное, предположеніе о перевозкѣ, при посредствѣ частныхъ пароходныхъ компаній «Камско-Волжской» и «Меркуріи», по рѣкамъ Камѣ и Волгѣ, отъ Перми до Нижняго Новгорода, — 16 дружинъ пермскаго ополченія, хотя дружины эти, пользуясь сплавомъ, прибыли бы къ мѣсту назначенія позднѣе, чѣмъ слѣдуя по маршруту (\*): 10 дружинъ — въ окрестности С. Петербурга почти цѣлымъ мѣсяцемъ, а 6 дружинъ — къ Москвѣ двумя недѣлями, и притомъ сплавъ всѣхъ 16 дружинъ водою обошелся бы казнѣ дороже противу сухопутнаго ихъ движенія на 46 400 рублей.

Съ перваго и, особенно, поверхностнаго взгляда, можетъ показаться, что сплавъ этотъ не обѣщаль никакихъ выгодъ, но тогда имѣлось въ виду: что прибытіе шести дружинъ къ Москвѣ не требуетъ особой поспѣшности; что срокъ прибытія 10 дружинъ къ С. Петербургу въ половинѣ Мая, какъ то назначалось прежде, можно отложить до первой половины Іюля, такъ какъ, въ случаѣ надобности, къ войскамъ петербургскаго отдѣла могли всегда подоспѣть, по желѣзной дорогѣ, части московскаго резерва, и что расходъ 46 400 рублей (т. е. по два рубля шестидесяти три копейки на каждаго ратника) не могъ считаться важнымъ, когда ополченіе избавлялось отъ двухъ-мѣсячнаго похода, на разстояніи около 920 верстъ, притомъ въ самое ненастное время года, а

---

(\*) По маршруту первоначально было назначено выступленіе этихъ дружинъ изъ Перми съ 1 Февраля.

чрезъ это сохранялись силы и здоровье ратниковъ и сберегалась ихъ одежда и обувь. Кромѣ того, вновь сформированныя дружины могли воспользоваться цѣлыми двумя мѣсяцами для фронтובהго своего образованія и для обученія стрѣльбѣ въ цѣль.

Первый въ Россіи примѣръ *слава* войскъ (собственно рекрутъ) при посредствѣ рѣчнаго парохода, появился на рѣкѣ Волховѣ, въ 1850 году.

Въ то время, принадлежавшій вѣдомству военныхъ поселеній, пароходъ совершалъ рейсы по Волхову, для взаимнаго сообщенія бывшихъ округовъ пахатныхъ солдатъ Новгородской губерніи между собою и съ Новгородомъ. Пароходъ этотъ отходилъ изъ Новгорода утромъ и, на пути до Сосницкой пристани, останавливался въ округахъ №№ 3, 2 и 1-го, для высадки и принятія пассажировъ. Изъ сосницкой пристани онъ отправлялся на другой день, тоже утромъ, обратно въ Новгородъ, останавливаясь кромѣ названныхъ округовъ, еще въ деревнѣ Собачьихъ Горбахъ, между 2 и 3 округами, а на слѣдующее утро снова шелъ въ Сосницкую пристань. Каждый рейсъ продолжался отъ 6½ до 7 часовъ. На пароходѣ могло помѣщаться до 350 человѣкъ, а ежели онъ буксировалъ лодку (сомину), то всего до 550 человѣкъ, но съ лодкою пароходъ шелъ отъ Новгорода до Сосницкой пристани около 8 часовъ. За перевозку каждаго рекрута назначалась плата по 23 копѣйки.

Вотъ всѣ данныя о пароходствѣ по Волхову (въ 1848 году), которыя служили основаніемъ для соображенія о выгодахъ сплава рекрутскихъ партій. Но кромѣ этихъ данныхъ, собственно о пароходствѣ, имѣлось въ виду, что до 1850 года рекрутскія партіи прибывали въ Петербургъ или пѣшкомъ, или (въ гвардію) на подводкахъ. Ежели партія шла чрезъ Новгородъ, пѣшкомъ, то отъ этого пункта до яма Чудова, на разстояніи 68½ верстъ, рекрутамъ назначались три перехода и двѣ дневки, т. е. 5 дней марша; если же рекруты слѣдовали на подводкахъ, то они переѣзжали это разстояніе въ три дня безъ дневокъ.

Въ 1850 году, такой порядокъ движенія былъ замѣненъ отправленіемъ рекрутскихъ партій отъ Новгорода, сперва сплавомъ по Волхову, до Сосницкой пристани, а оттуда слѣдованіемъ по маршруту (9 верстъ) до Чудова.

Производившійся на небольшомъ протяженіи, сплавъ по Волхову, не представлялъ особенныхъ выгодъ ни въ сокращеніи времени похода, ни въ сбереженіи издержекъ казны и замѣчательнъ единственно какъ первый опытъ замѣны обыкновеннаго слѣдованія людей по маршруту, — перевозкою ихъ на пароходѣ, или на буксируемой имъ лодкѣ; но тѣмъ не менѣе, полагаемъ не бесполезнымъ войти въ подробности расчетовъ, по которымъ состоялась эта замѣна обыкновеннаго слѣдованія рекрутскихъ партій: на подобныхъ же расчетахъ основываются соображенія о каждомъ предстоящемъ сплавѣ войскъ.

Ежели партія, напримѣръ, въ 100 человекъ, отправлялась пѣшкомъ, то отъ Новгорода до Чудова, она требовала расхода, во время пути:

Кормовыхъ, по 10 коп. въ сутки на человека, за 5 дней . . . . .	50 руб. »
---	-----------

Прогоновъ на 68 $\frac{1}{2}$ верстъ за 4 одноконныя подводы подъ большихъ, полагая для каждой 25 человекъ по одной; за 2 пароконныя подводы для партіоннаго офицера и посылаемаго впередъ партіи унтеръ-офицера, всего за 8 лошадей по 2 $\frac{1}{2}$ коп. на каждую версту и лошадь. . . . .	13 » 70 к.
---	------------

На винную порцію, по двѣ чарки на человека. . . . .	7 » 50 »
---	----------

Итого на 100 человекъ . . . . .	71 р. 20 к.
---------------------------------	-------------

Таже партія, отправленная изъ Новгорода на пароходѣ, до Сосницкой пристани, а оттуда пѣшкомъ въ ямъ Чудово израсходуешь въ день:

Кормовыхъ . . . . .	10	»
За перевозъ на пароходѣ, по 23 коп. съ человѣка . . . . .	23	»
На прогоны отъ Сосницкой пристани до яма Чудово (9 верстѣ) на 8 лошадей по $1\frac{1}{2}$ коп. за версту и лошадь . . . . .	1	» 8 »
Итого на 100 человѣкъ. . . . .	34	р. 8 к.

Разность 37 р. 12 к.

Для партіи изъ того же числа людей, на подводахъ, потребно отъ Новгорода до яма Чудова:

Кормовыхъ на три дня . . . . .	30	р.
Прогоновъ на $68\frac{1}{2}$ верстѣ, для рекрутъ и конвойныхъ, полагая на каждыхъ двухъ чело- вѣкъ по одной одноконной подводѣ 50, и для партіоннаго офицера и, посылаемаго впередъ унтеръ-офицера 4, всего 54 подводы. . . . .	92	р. $40\frac{1}{2}$ к.
Винная порція на три дня . . . . .	3	» 75 »

Итого на 100 человѣкъ. . . . . 126 р.  $22\frac{1}{2}$  к.

При отправленіи этой партіи отъ Новгорода до Сосницкой пристани, на пароходѣ, а далѣе, до яма Чудова, на подводахъ, всего на одинъ день потребно:

Кормовыхъ . . . . .	10	р.
Перевозка на пароходѣ. . . . .	23	»
Прогоновъ, отъ Сосницкой прист. до Чудова. . . . .	7	» 29 к.
(Винной порціи на одинъ день не полагается)		

Итого на 100 человѣкъ. . . . . 40 р. 29 к.

Въ этомъ случаѣ, путевой расходъ сократится: для цѣлой партіи на 85 руб.  $93\frac{1}{2}$  коп; для одного человѣка на 86 коп.

Если таковая партія (т. е. слѣдующая на подводахъ) прибывъ въ Новгородъ, въ день отправленія парохода, будетъ тамъ дневать, ожидая его возвращенія, то изъ послѣдней суммы придется исключить издержку на продовольствіе людей, на дневкѣ, т. е. 10 руб. сереб. и тогда сбереженіе расхода будетъ на десять рублей менѣе.

Изъ всѣхъ этихъ расчетовъ ясно видно, что отправленіе на пароходѣ по Волхову до Сосницкой пристани всѣхъ вообще рекрутскихъ партій, слѣдующихъ чрезъ Новгородъ на С. Петербургъ, сокращало время движенія этихъ партій пѣшкомъ или на подводкахъ до яма Чудова вмѣсто 5, 4 и 3 дней, въ одинъ день.— Путевая издержка уменьшалась: для партій въ 100 человекъ, съ дневкою въ Новгородѣ на 37 рублей, безъ дневки на 25 рублей; для партій, слѣдующей на подводкахъ—расходъ этотъ сокращался на 85 руб. если партія выступила въ Новгородъ на канунъ отправленія парохода; если же партія приходилось дневать въ Новгородѣ, во ожиданіи возвращенія парохода, то сокращеніе путевой издержки ограничивалось 75 рублями.

На основаніи этихъ соображеній, въ Маѣ 1850 года было испрошено Высочайшее повелѣніе: рекрутскія партіи, слѣдующія какъ на обывательскихъ подводкахъ, такъ и пѣшкомъ, по тракту чрезъ Новгородъ на С. Петербургъ, отправлять изъ Новгорода до Сосницкой пристани на принадлежащемъ вѣдомству военныхъ поселеній пароходѣ, съ платою по 23 коп. за каждаго рекрута и конвойнаго, изъ суммъ, отпускаемыхъ на счетъ государственнаго казначейства партіоннымъ офицерамъ на путевые расходы, при отправленіи партій съ мѣста набора; отъ Сосницкой же пристани до Чудова 9 верстъ, слѣдовать партіямъ тѣмъ же порядкомъ, какъ препровождались до Новгорода, т. е. или пѣшкомъ, или на обывательскихъ подводкахъ.

Ежели выгодно было перевозить рекрутскія партіи по р. Волхову, всего на 6 или 7 часовомъ разстояніи, то тѣмъ болѣе заслуживаетъ вниманія предположеніе бывшего окружнаго генерала 4 округа корпуса внутренней стражи, генералъ-лейтенанта Мандрыки о перевозкѣ этихъ партій по р.р. Камѣ и Волгѣ, на разстояніяхъ, простирающихся до тысячи и болѣе верстъ.

Вотъ что писалъ генералъ-лейтенантъ Мандрыка къ начальнику штаба того корпуса, 6 Августа 1851 года, изъ Перми:

«По рѣчкамъ, протекающимъ въ районѣ вѣреннаго мнѣ округа, сей годъ открылись пароходные рейсы, и я изъ Казани до Перми, приплылъ на пароходѣ, осмотрѣвъ на пути прибрежныя инвалидныя команды. Такое удобство сообщенія подало мнѣ мысль, при нынѣшнемъ, девятомъ, рекрутскомъ наборѣ, партіи рекрутъ всего округа направлять, до наступленія заморозковъ, на пароходахъ, при которыхъ, въ видѣ подчалковъ, устроены огромныя баржи, свободно вмѣщающія, каждая, до 500 человекъ.

«Партіи, маршрутъ которыхъ изъ Перми, Казани, Симбирска и Самары идетъ на Нижній-Новгородъ, могли бы, пользуясь сплавомъ, прибыть въ этотъ пунктъ всего въ десять сутокъ; нѣкоторыя же изъ этихъ партій, направляемая по маршруту въ Рыбинскъ, могли бы и туда прослѣдовать водою.

«Тогда, даже при наступленіи ненастнаго, осеняго времени, люди будутъ сбережены, получаютъ хорошее продовольствіе и тысячеверстный походъ ихъ сократится почти двумя мѣсяцами, а конвойные скорѣе возвратятся къ своимъ баталіонамъ.

«На уплату за провозъ и продовольствіе, по моему расчету, достанетъ положенныхъ кормовыхъ денегъ, отпускаемыхъ при слѣдованіи людей по маршруту.

«Пароходное управленіе, для собственныхъ выгодъ, охотно согласится на это предположеніе, потому что съ окончаніемъ, въ настоящемъ Августѣ, нижегородской ярмарки, перевозка товаровъ и пассажировъ не доставитъ пароходнымъ обществамъ тѣхъ выгодъ, которыя онѣ получаютъ отъ перевозки рекрутъ, могущей продолжиться до *Ноября*.

«О слѣдованіи же партій на подводахъ нечего и думать: осенью нельзя найти возчиковъ.»

Письмо это весьма замѣчательно: въ немъ впервые указана возможность, при посредствѣ частныхъ пароходныхъ компаний, сплавать значительное число рекрутъ, а слѣовательно и войска на большихъ разстояніяхъ по р.р. Камѣ и Волгѣ и, кромѣ того, представлены необходимѣйшія, хотя далеко

еще не полныя и не точныя данныя для этого сплава, какъ примѣръ вмѣстительность баржъ, разстоянiе (во времени плаванiя) отъ Перми до Нижняго-Новгорода и, наконецъ, приблизительная стоимость перевозки не свыше суммы, отпускаемой на однѣ кормовыя деньги при слѣдованiи партiй по маршруту. Вѣроятно, однакожь, г. Мандрыка разумѣлъ здѣсь всю сумму, отпускаемую для препровожденiя рекрутскихъ командъ по маршруту, какъ-то: собственно деньги на продовольствiе, на подводы и проч., какъ это подтверждается цѣнами за состоявшiеся впоследствии сплавы войскъ.

Проектъ г. Мандрыки не могъ быть выполненъ въ 1851 году. Девятый частный наборъ съ восточной полосы Имперiи оканчивался первымъ числомъ Ноября и всѣ, принятые въ уѣздныхъ присутствiяхъ рекруты, мѣрою 2 арш. 5 верш. и выше, должны были сводиться въ губернскiе города, по закрытiи присутствiй, т. е. *послѣ 1 Ноября*, для выбора въ гвардiю, гренадеры, кавалерiю, въ пѣшую и конную артиллерию. Слѣдовательно, въ первой половинѣ Октября, могла бы быть отправлена по назначенiю только нѣкоторая часть рекрутъ, ростомъ ниже 2 арш. 5 вершковъ, (\*) но число таковыхъ рекрутъ, въ то время (въ Сентябрѣ) даже и приблизительно не было извѣстно ни въ одной губерни. Затѣмъ рекруты, назначенные въ войска, комплектуемые по выбору, ни въ какомъ случаѣ не могли бы выступить въ походъ изъ губернскихъ городовъ ранѣе Ноября, т. е. ко времени закрытiя навигацiи по-Камѣ и Волгѣ. (\*\*)

Въ мирное время и вообще въ обыкновенныхъ случаяхъ, условiе это всегда будетъ препятствiемъ къ сплаву рекрутъ,

---

(\*) И тѣ не могли быть отправлены, потому что пароходы и баржи собираются въ затонъ между 5 и 10 чис. Октября.

(\*\*) Тѣмъ не менѣе, одна изъ партiй этого набора, въ числѣ 250 рекрутъ и 26 конвойныхъ, прила изъ Нижняго-Новгорода пѣшкомъ, въ Самару, была отправлена оттуда, до слободы Дубовки, на буксирномъ пароходѣ Св. Макарий, принадлежавшемъ астраханскому жителю армянину Минаеву. За перевозъ этотъ, съ каждаго человѣка, платилось по 1 рублю сереб., но содержатель не

которые могли бы воспользоваться такимъ способомъ передвиженія, потому что, согласно Свода Закон. изд. 1857 г. т. IV, кн. I, ст. 14, «При обыкновенномъ наборѣ поставка рекрутъ натурою, или взносъ, вмѣсто сего денегъ, начинается 1 Ноября и оканчивается 31 Декабря. При чрезвычайномъ наборѣ, срокъ поставки рекрутъ опредѣляется въ «самомъ манифестѣ». Именно при такихъ-то чрезвычайныхъ наборахъ, которые могутъ быть назначены и въ лѣтнюю пору, т. е. во время навигаціи, особенно выгодно отправлять рекрутскія партіи сплавомъ, ибо чрезвычайный наборъ необходимо предполагаетъ потребность возможно поспѣшнѣйшаго укомплектованія арміи.

Проектъ генералъ-лейтенанта Мандрыки не могъ быть исполненъ въ 1851 году, и въ томъ случаѣ, если бы изложеннаго условія не существовало. Даже три года спустя послѣ предложенія г-на Мандрыки, предназначенный сплавъ рекрутъ Казанской губерніи до Нижняго и Рыбинска былъ отмѣненъ, не только по причинѣ мелководія (въ Августѣ) Волги, но по тогдашнему малому развитію пароходства. Наконецъ въ томъ же году, состоялось Высочайшее повелѣніе: отправленіе рекрутъ на пароходахъ, по рѣкамъ Волгѣ и Камѣ, отложить до полнаго устройства компаній пароходства.

Между тѣмъ, возбужденный вопросъ о сплавѣ войскъ былъ уже нѣсколько разработанъ; въ весьма немногосложной перепискѣ по этому предмету являются новыя данныя о буксирномъ пароходствѣ по Волгѣ и Камѣ въ 1851-1854 годахъ, гораздо полнѣе заключающихся въ приведенномъ письмѣ генералъ-лейтенанта Мандрыки; а въ 1855 году,

---

выполнилъ условія: онъ обязался въ 10 дней доставить партію въ Дубовку, а вмѣсто того пароходъ его, въ этотъ срокъ прибылъ только къ Саратову. Рекруты, оставаясь все время на палубѣ, заболѣвали отъ холода, — доказательство, какъ опасно въ этомъ случаѣ имѣть дѣло не съ обществомъ, а съ частными неизвѣстными правительству лицами. Въ Саратовѣ, партія вышла на берегъ и послѣдовала, по назначенію, въ г. Бахмутъ, сухимъ путемъ.



какъ видѣли выше, уже сдѣлано было предположеніе и даже всѣ распоряженія по перевозкѣ Камою и Волгою, на весьма значительномъ протяженіи, 16 дружинъ Пермскаго ополченія.

Предполагавшаяся перевозка 16 пермскихъ дружинъ, по контракту съ пароходными обществами, обошлась бы казнѣ въ 108,000 руб.. а какъ по случаю прекращенія войны, сплавъ этотъ не состоялся, то согласно 11 пункта контракта, правительство уплатило обществамъ 50% неустойки, или сумму въ 54 000 рублей. Въ Апрѣлѣ 1856 года, когда обществамъ слѣдовало выдать остальную половину этой неустойки, т. е. 27 000 руб., восемнадцать дружинъ вятскаго ополченія, остановленныя на пути къ Москвѣ, между Владиміромъ и Богородскомъ, должны были возвратиться на родину, и чѣмъ скорѣе тѣмъ лучше, потому что слишкомъ 18 000 работниковъ, никогда, и особенно въ лѣтнюю пору, не лишніе въ деревняхъ, а казна избавлялась отъ расхода на содержаніе этого числа людей впредь до ихъ роспуска по домамъ.

Въ этихъ видахъ, а также находя, что по случаю прекращенія военныхъ дѣйствій, пароходныя общества безпрепятственно могутъ найти частныя клады, департаментъ генеральнаго штаба обратился къ компаніямъ съ вопросомъ: какія уступки онѣ могутъ сдѣлать казнѣ изъ 50% неустойки и не возмутся-ли въ счетъ этой неустойки, перевести 18 Вятскихъ дружинъ отъ Нижняго-Новгорода до Казани. Пароходныя общества согласились перевезти дружины, каждое пропорціонально тому числу дружинъ, за отмѣненную перевозку которыхъ ему слѣдовало получить отъ казны неустойку, и именно: Общество «Меркурій» четыре, а «Камско-Волжское» четырнадцать дружинъ. Но, при самомъ исполненіи этого добровольнаго обязательства, общество «Меркурій» по представленію завѣдывавшихъ операціею, въ видахъ сбереженіе здоровья людей, желавшихъ скорѣйшаго возвращенія домой, перевезло еще двѣ дружины безъ всякаго вознагражденія, изъ числа четырнадцати, приходившихся на долю Камско-Волжскаго общества. Отправленіе ратниковъ изъ

Нижняго-Новгорода происходило 2 и 10 Мая; въ первый разъ отправились 12, во второй—6 дружинъ.

Журнала объ этомъ, первомъ въ Россіи, сплавъ войскъ, при посредствѣ частныхъ рѣчныхъ буксирныхъ пароходовъ, къ сожалѣнію, не велось.

Что касается до распоряженій по предполагавшемуся сплаву пермскаго ополченія, то мы о нихъ не станемъ говорить, потому, что сплавъ этотъ, какъ уже сказано, не состоялся, что большая часть тогдашнихъ распоряженій, и подробности условій съ пароходными обществами осуществились при сплавахъ войскъ въ прошломъ 1858 году, о чемъ будетъ изложено ниже и, наконецъ, потому, что гораздо полезнѣе изучать факты, нежели однѣ предположенія.

Перевозка рекрутскихъ партій по Волхову, 18 вятскихъ дружинъ по Волгѣ и, только по случаю заключенія мира, отмѣненные сплавы пермскихъ, оренбургскихъ и самарскихъ дружинъ по Камѣ и Волгѣ ясно доказываютъ, что изъ двухъ способовъ передвиженія войскъ: водою при посредствѣ пароходовъ, и сухимъ путемъ,—преимущества фактически признаны за первымъ изъ этихъ способовъ. Оставалось только, при первой возможности, воспользоваться этимъ, все еще недостаточно знакомымъ способомъ передвиженія, а въ тоже время точнѣе изучить всѣ условія такихъ передвиженій и составить сколь возможно подробнѣйшее описаніе первыхъ, предстоявшихъ сплавовъ, для руководства на будущее время. Два весьма удобные для сего случая представились въ прошломъ 1858 году.

Ничто не дѣлается вдругъ; нѣтъ сомнѣнія, что новый способъ передвиженія войскъ водою, современнымъ, будетъ лучше изслѣдованъ: порядокъ и всѣ условія его опредѣлятся яснѣе, и тогда сплавъ войскъ водою составитъ предметъ особаго «положенія» и, вѣроятно, будетъ входить особою статьею въ уставы пароходныхъ компаній, подобно тому какъ въ § 13 положенія объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, опредѣлены размѣры цѣны, за перевозку военныхъ и флотскихъ чиновъ,

лошадей, обоза, аммуниція и прочее, а общество пароходства и торговли подъ фирмою «Кавказъ и Меркурій» по § 8 Высочайше утвержденнаго 15 Апрѣля и 21 Мая 1858 года устава обязано перевозить на Кавказъ, кромѣ провіанта, еще ежегодно 150,000 пудовъ всякихъ военныхъ грузовъ. Относительно же перевозки войска по Каспійскому морю, въ томъ же уставѣ опредѣлены цѣны, хотя о перевозкѣ войскъ собственно по Волгѣ, въ уставѣ ничего не упоминается: вѣроятно правительство рассчитывало здѣсь на конкуренцію нѣсколькихъ компаній. Но преждевременное составленіе «положеній» о чемъ бы то ни было, нисколько не поможетъ, а скорѣе повредитъ дѣлу. Слѣдовательно, покаместъ, нѣтъ другаго средства къ успѣшнѣйшему производству сплава войскъ, какъ изученіе бывшихъ тому примѣровъ.

Обращаясь къ сплавамъ войскъ, бывшимъ въ 1858 году, считаемъ не лишнимъ объяснить сперва по какимъ именно поводамъ состоялись эти сплавы.

Въ числѣ нижнихъ чиновъ, назначенныхъ въ 1857 г. на укомплектованіе кавказскаго корпуса (нынѣ армія) должны были отправиться:

отъ 16 пѣхотной дивизіи (штабъ г. Пенза).	1300	челов.
» 17 » » (Саратовъ).	1300	»
» резервной дивизіи 6 армейскаго корпуса (штабъ въ г. Симбирскѣ) » »	1200	»
	<hr/>	
	3800	челов.

въ составѣ всего шести маршевыхъ баталіоновъ, въ Ставрополь на Кавказѣ и оттуда, по распоряженію корпуснаго командира, получить дальнѣйшее направленіе въ разныя части войскъ, находящихся на Кавказѣ. Съ этими людьми разрѣшалось отправить нѣкоторое число подпрапорщиковъ и унтеръ-офицеровъ изъ дворянъ и вольноопредѣляющихся, сверхъ показаннаго числа нижнихъ чиновъ (\*). Такимъ образомъ, вмѣсто

(\*) Высочайше утвержденное 28 Сентября 1857 г. дополненіе къ положенію о переформированіи пѣхоты шести армейскихъ корпусовъ.

3800 челов. было отправлено на Кавказъ изъ названныхъ дивизій всего 4053 человекъ.

По совершенномъ приготовленіи нижнихъ чиновъ къ походу, т. е. по снабженіи ихъ теплою одеждою, обувью и проч., начальники названныхъ дивизій обязывались тотчасъ же представить въ департаментъ генеральнаго штаба соображенія объ избранныхъ пунктахъ сбора маршевыхъ баталіоновъ и времени, необходимомъ для сосредоточенія нижнихъ чиновъ на эти пункты, а за тѣмъ ожидать высылки въ дивизіи маршрутовъ и назначенія времени выступленія нижнихъ чиновъ на сборные пункты и оттуда—маршевыхъ баталіоновъ—на Кавказъ.

Изъ этихъ соображеній, полученныхъ въ послѣдней половинѣ Декабря 1857 года (изъ резервной дивизіи 6-го армейскаго корпуса свѣдѣнія получены 29 Ноября), легко было видѣть, что при самой успѣшной разсылкѣ маршрутовъ и контромарокъ, на взиманіе подвозъ для маршевыхъ баталіоновъ, баталіоны эти никакъ не успѣли бы выступить со сборныхъ пунктовъ на Кавказъ ранѣе половины Января 1858 года и, затѣмъ, прибыли бы въ Ставрополь въ послѣдней половинѣ Апрѣля. Замѣтимъ, что, для облегченія дальняго зимняго похода, маршруты должны были составляться съ назначеніемъ дневокъ болѣе противу того, какъ это обыкновенно дѣлается и, сверхъ того, особыхъ отдыховъ въ большихъ городахъ.

Отъ Ставрополя же до Кавказской линіи маршевымъ баталіонамъ пришлось бы прослѣдовать еще дней 15 и болѣе, и такимъ образомъ части этихъ баталіоновъ окончательно прибыли бы по назначенію къ половинѣ Мая, совершивъ продолжительный походъ, большею частию въ холодное и ненастное время. Въ случаѣ же перевозки водою, тѣже баталіоны, высадивъ въ г. Петровскѣ, уже въ концѣ Юня были бы за Кавказскою линіею; слѣдовательно вся разница прибытія баталіоновъ водою составляла около полутора мѣсяца лишняго, противу направленія ихъ сухимъ путемъ. Съ другой стороны, по окончаніи продолжительнаго похода, не-

обходимо было бы дать войскамъ отдыхъ, покрайней мѣрѣ на мѣсяць, а сколько бы, во время этого похода, осталось на пути, больныхъ? Между тѣмъ, при сплавѣ водою, люди прибыли бы не утомленными. Словомъ, въ сущности, никакой разницы (во времени) между обоими способами не представлялось, а послѣдній, во многихъ отношеніяхъ, обѣщаль болѣе выгодъ, и потому, еще до полученія ожидавшихся отзывовъ отъ начальниковъ дивизій, департаментомъ генеральнаго штаба сдѣлано было сношеніе съ пароходнымъ обществомъ «Меркурій» о перевозкѣ всѣхъ шести маршевыхъ баталіоновъ Волгою, до Астрахани; далѣе же, Каспійскимъ моремъ, до Петровска, баталіоны эти должны были перевозиться средствами каспійской флотиліи. Оказалось, что перевозка войскъ водою обойдется казнѣ дешевле, чѣмъ отправленіе ихъ по обыкновенному маршруту.

Такія условія какъ уменьшеніе издержекъ казны и, что еще важнѣе, береженіе здоровья людей, готовившихся къ трудностямъ боевой жизни на Кавказѣ и отправлявшихся въ страну съ непривычнымъ для нихъ климатомъ; сохраненіе казенной одежды, а наконецъ, польза приученія войскъ къ сплаву ихъ водою и ознакомленіе частныхъ пароходныхъ компаній съ порядкомъ сплава частей войскъ,—всѣ эти условія послужили поводомъ къ исполненію Высочайшаго повелѣнія: отправленіе шести маршевыхъ баталіоновъ произвести раннею весною 1858 года сплавомъ до Астрахани, а оттуда, по распоряженію морскаго министерства, до г. Петровска, Каспійскимъ моремъ, что и было разрѣшено 21 Декабря 1857 года, за день до полученія сообщеній, ожидавшихся отъ начальниковъ дивизій.

Подобныя же условія—сохраненіе здоровья людей и береженіе казеннаго интереса—выблещъ въ виду при другомъ сплавѣ нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ, въ томъ же 1858 году, по Волгѣ и Камѣ, въ Пермь.

«Скопленіе большаго числа порочныхъ нижнихъ чиновъ въ отдельномъ корпусѣ внутренней стражи», сказано въ

Высочайше утвержденномъ 18 Мая 1858 года положеніи (\*), послужило основаніемъ предположенію объ отправленіи ихъ изъ внутреннихъ губерній въ Восточную Сибирь, съ зачисленіемъ въ казачье сословіе, въ видахъ увеличенія народонаселенія въ тамошнемъ краѣ». Поэтому, люди отправлялись съ ихъ семействами, а тѣмъ изъ нижнихъ чиновъ, жены которыхъ оставались на родинѣ, или въ другихъ мѣстахъ, предоставлялось право требовать ихъ къ себѣ, въ мѣста новаго водворенія, вмѣстѣ съ дѣтьми обоого пола, малолѣтними и взрослыми, прижитыми на службѣ и до поступленія въ оную (§ 4 того же положенія). Холостымъ нижнимъ чинамъ ближайшее начальство, прежде отправленія ихъ, обязывалось объявить, что они могутъ, если желаютъ, вступить въ бракъ и слѣдовать, вмѣстѣ съ женами, въ Сибирь, такъ какъ жены, во время пути, получаютъ казенное содержаніе и подводы, а по прибытіи въ новыя мѣста водворенія всѣмъ нижнимъ чинамъ будетъ дано изъ казны вспомошествованіе на первоначальное обзаведеніе. Кромѣ того, правительство способствовало женитьбѣ нижнихъ чиновъ, выдавая каждому вступающему въ бракъ отъ 7 до 10 руб. серебромъ.

Всѣхъ этихъ людей, въ числѣ около 13 000 чел., повелѣно отправлять въ Сибирь въ продолженіе четырехъ годовъ: 1858, 1859, 1860 и 1861. Въ первый годъ 5000 чел., а въ послѣдующіе три года уравнительно въ каждый. Порядокъ отправленія назначенъ партіями, по правиламъ для рекрутъ постановленнымъ (рекрут. уст. т. IV, Св. зак. изд. 1842 г.), но дозволялось нижнихъ чиновъ и ихъ семейства перевозить водою на пароходахъ и судахъ, если только издержка на эту перевозку не будетъ превышать той, которая была бы употреблена во время слѣдованія пѣшкомъ.

На основаніи такого дозволенія и былъ произведенъ сплавъ, части отправленныхъ въ 1858 году въ Восточную Сибирь, нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ, Волгою и Камюю до г.

(\*) Положеніе объ отправленіи порочныхъ нижнихъ чиновъ въ Восточную Сибирь для обращенія въ казачье сословіе.

Перми, — сплавъ замѣчательный по своимъ особенностямъ: здѣсь перевозились люди самаго ненадежнаго поведенія, а въ числѣ дѣтей было много грудныхъ; первые требовали необыкновенно бдительнаго надзора, вторыя, какъ равно и женщины (много беременныхъ)—полной заботливости объ особенно удобномъ помѣщеніи.

Это были первые переселенцы, отправлявшіеся изъ Европейской Россіи въ при-амурскій край. Польза увеличенія тамошняго народонаселенія не требуетъ никакихъ доводовъ и высказывается самими мѣстными удобствами края.

Ежели сбереженіе силъ и здоровья особенно важно для людей, назначаемыхъ къ развитію народонаселенія, что, кажется, не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, — то сплавъ нижнихъ чиновъ съ ихъ семействами, хотя только въ Пермь, былъ чрезвычайно полезенъ.

Итакъ, въ 1858 году были произведены, при посредствѣ частныхъ рѣчныхъ буксирныхъ пароходовъ, два сплава:

1) Шести маршевыхъ баталіоновъ по р. Волгѣ (и потомъ, по распоряженію морскаго министерства, по Каспійскому морю) на Кавказъ, и

2) Нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ, отправленныхъ въ Восточную Сибирь для обращенія въ казачье сословіе — по р.р. Волгѣ и Камѣ—въ Пермь.

При описаніи обоихъ этихъ сплавовъ мы будемъ слѣдовать одному и тому же порядку изложенія, съ тѣмъ чтобы яснѣе можно было видѣть, что именно, въ каждомъ изъ нихъ было сдѣлано, по однимъ и тѣмъ же предметамъ.

## II.

### Сплавъ шести маршевыхъ баталіоновъ на Кавказъ.

*Сроки плаванія.* Какъ при всякомъ движеніи, по обыкновеннымъ ли маршрутамъ, по желѣзной ли дорогѣ, или, наконецъ, посредствомъ сплава, главнѣйшимъ основаніемъ для опредѣленія времени отправленія частей войскъ, командъ и

проч. служить предназначенный срок их прибытия на известный пункт. В настоящем случаѣ, срок этотъ не былъ опредѣленъ строго; мы уже видѣли, что шесть маршевыхъ баталіоновъ повелѣно было отправить *раннею весною* 1858 года сплавомъ по Волгѣ до Астрахани, а оттуда до г. Петровска, на восточномъ берегу Каспійскаго моря, (бывшее укрѣпленіе Петровское)—распоряженіемъ морскаго министерства; но вотъ обстоятельство, которое обуславливало время прибытія баталіоновъ, по крайней мѣрѣ, въ Астрахань: надобно было совершить всю операцію перевозки въ спокойное время года на Каспійскомъ морѣ, и именно въ концѣ Мая, Іюня и началѣ Іюля мѣсяцевъ. На этомъ основаніи и имѣя въ виду, бывающія при сгонныхъ вѣтрахъ затрудненія доставки войскъ отъ Астрахани на Бирючью косу, всѣ шесть баталіоновъ (3800 чедов.) предположено было перевезти въ пять рейсовъ, а полагая что рейсъ изъ Астрахани въ Петровскъ (прибавимъ и обратно) будетъ продолжаться 7 дней (\*), вся перевозка можетъ быть окончена къ Іюлю. Разумѣется, число морскихъ рейсовъ опредѣлялось перевозочными способами, которые могла для сего отдѣлить каспійская флотилія, но объ этихъ способахъ будетъ говорено въ своемъ мѣстѣ. Согласно такому сроку — около 20 Мая, отплытія маршевыхъ баталіоновъ отъ Астрахани и числу морскихъ рейсовъ, предполагалось привезти эти баталіоны, Волгою въ Астрахань, также въ пять рейсовъ, въ слѣдующіе сроки:

18 Мая одинъ баталіонъ.

24 » » »

31 » » »

7 Іюня » »

14 » два баталіона.

Главное правленіе пароходнаго общества «Меркурій» находило для себя удобнѣе: два баталіона, вмѣстѣ, отправить

(\*) На дѣлѣ, этотъ предполагавшійся срокъ оказался преувеличеннымъ; но въ предположеніяхъ всегда надлежитъ брать большіе сроки.



не съ послѣднимъ, а съ первымъ рейсомъ и, для доставленія всѣхъ шести маршевыхъ баталіоновъ въ Астрахань къ показаннымъ срокамъ, назначило числа отправленія:

- 6 Мая, изъ Симбирска, два баталіона.
- 16 » изъ Саратова, одинъ баталіонъ.
- 26 » изъ Саратова, одинъ баталіонъ.
- 1 Юля, изъ Саратова, одинъ баталіонъ.
- 8 » изъ Саратова, одинъ баталіонъ.

Такимъ образомъ, на первый рейсъ, отъ Симбирска, полагалось 12 дней, на остальные, отъ Саратова — отъ 6 до 9 дней. При отправленіи первыхъ двухъ баталіоновъ, *порознь*, Общество назначало за перевозку каждаго изъ нихъ по 7800 рублей и за остальные четыре баталіона по 5000 р., всего 35 600 руб. Если же первые два баталіона будутъ отправлены *вмѣстѣ*, то за перевозку всѣхъ шести баталіоновъ назначалось 30 000 руб. Для военнаго министерства, на этотъ разъ, рѣшительно было все равно: въ первый или послѣдній рейсъ перевезутся два баталіона *вмѣстѣ*, а такъ какъ отправленіе ихъ съ первымъ рейсомъ сокращало издержку казны на 5600 руб., то предположеніе Общества не могло быть не принято, къ обоюдной выгодѣ и казны и пароходной компаніи.

Вскорѣ послѣ такого предназначенія числа и срока рейсовъ, встрѣтилось новое обстоятельство: отъ каспійской флотиліи, по совершенно непредвидѣнному случаю, могли быть отдѣлены для перевозки маршевыхъ баталіоновъ уже не два, какъ прежде предполагалось, а четыре парохода и, за тѣмъ, перевозка баталіоновъ могла совершиться не въ пять, а только въ три рейса. Это обстоятельство представляло возможность и сплавъ по Волгѣ сдѣлать также только въ три рейса, а слѣдовательно скорѣе кончить перевозку войскъ.

Между тѣмъ приближался Мартъ мѣсяцъ; пора было собирать маршевые баталіоны къ пунктамъ амбаркаціи: Симбирску и Саратову, хотя сроки отправленія трехъ, *вмѣсто* предполагавшихся пяти рейсовъ, еще не были опредѣлены. Письменные сношенія съ нижегородскою конторою Общества

«Меркурій» (по дальности разстоянія Нижняго-Новгорода отъ Петербурга) могли замедлить ходъ дѣла; между тѣмъ, ничто не мѣшало примѣрно положить эти сроки: 6-го, 16-го и 26-го Мая, т. е. тѣ самые сроки, которые назначались для первыхъ трехъ, изъ пяти рейсовъ, а потому и приказано было маршевымъ баталіонамъ собраться: отъ резервной дивизіи 6-го армейскаго корпуса, въ Симбирскъ, къ 1-му Мая, отъ 16 и 17 пѣхотныхъ дивизій — къ Саратову 10 и 20 Мая, т. е. за шесть дней до сроковъ амбаркацій.

Измѣненіе сроковъ движенія, или, что все равно, выступленія (особенно ежели движеніе происходитъ на большомъ пространствѣ, въ значительномъ числѣ войскъ, и ежели, по непредвидѣннымъ обстоятельствамъ, необходимость этого измѣненія представляется внезапно) столь важно, что тутъ уже не всегда возможно прибѣгать къ обыкновенному порядку официальной переписки; телеграфическихъ же сообщеній съ Нижнимъ-Новгородомъ тогда еще не было. Телеграфическія депеши, конечно, отчасти могутъ помочь дѣлу, но не болѣе какъ отчасти: эти депеши вообще пишутся лаконически; онѣ безусловно полезны, когда сроки могутъ быть измѣнены по распоряженію одного управленія, но ежели—какъ было въ настоящемъ случаѣ—одно управленіе (военное министерство) должно условиться, въ этомъ отношеніи, съ другимъ (нижегородскою конторою) и положи- тельно знать ловоды: почему именно назначаются тѣ или другіе сроки, то едва ли, въ подобныхъ обстоятельствахъ, можно вполне рассчитывать на быстроту телеграфическихъ сообщеній. Поэтому, всего надежнѣе поручить такого рода предметы личному совѣщанію распоряжающагося движеніемъ войскъ съ представителями того управленія, отъ согласія котораго зависитъ перемѣна сроковъ. Въ настоящемъ случаѣ, подобная мѣра тѣмъ болѣе признавалась необходимою, что само главное правленіе пароходнаго общества «Меркурій» просило, въ случаѣ отдачи этому обществу перевозки нижнихъ чиновъ, командировать въ Нижній-Новгородъ довѣреннаго офицера, для обсужденія, вмѣстѣ съ нижегородскою

конторою, мѣръ къ болѣе удобному приведенію въ исполненіе предстоявшей операціи. Дѣйствительно, мѣстнымъ пароходнымъ конторамъ всегда ближе, чѣмъ главнымъ правленіямъ компаній находящимся въ Петербургѣ извѣстны всѣ подробности непрерывно измѣняющихся условій, которыя могутъ имѣть вліяніе на возможность измѣненія обязательствъ, принятыхъ при совершеніи какой бы то ни было операціи. Притомъ надобно было командировать офицера и для ближайшаго, какъ выше сказано, изученія и составленія описанія предназначеннаго сплава. Въ этихъ видахъ и былъ командированъ, состоящій по особымъ порученіямъ при генераль-квартирмейстерѣ главнаго штаба Е. И. В., гвардіи полковникъ Майновъ (\*) «для обсужденія, сказано въ предписаніи «ему 26 Февраля 1858 г. № 1832, вмѣстѣ съ нижегородскою конторою пароходнаго общества «Меркурій», мѣръ къ болѣе удобнѣйшему приведенію въ исполненіе разрѣшеннаго «сплава войскъ, опредѣленія числа рейсовъ и сроковъ отправки ихъ, а также для устраненія всѣхъ затрудненій, «которыя могли бы имѣть неблагопріятное вліяніе на войска «и наконецъ, для наблюденія вообще за всѣмъ порядкомъ «сплава и обезпеченія продовольствія людей во время пути».

Въ подробной инструкціи, данной полковнику Майнову, заключались результаты нѣкоторыхъ соображеній по предмету предполагавшейся, въ 1856 году, перевозки пермскихъ, оренбургскихъ и самарскихъ дружинъ, но было много и новаго. Инструкція эта заключалась словами: «во время командировки вы обязываетесь вести самый подробный журналъ обо всемъ, относящемся до сплава войскъ, такъ чтобы жур-

(\*) Нѣсколько лѣтъ сряду, занимаясь дѣлами при департаментѣ генеральнаго штаба, полковникъ Майновъ имѣлъ случай вполне ознакомиться и съ общимъ механизмомъ движенія войскъ и съ множествомъ тѣхъ, на первый взглядъ, мелочныхъ, но въ сущности весьма важныхъ условій, которыя необходимо имѣть въ виду при соображеніи каждаго передвиженія. По поводу же предстоявшей командировки г. Майнову вѣщено было въ обязанность подробно изучить дѣла, производившіяся по отиѣненію впоследствии, сплаву дружинъ государственнаго ополченія.

наль этотъ могъ служить руководствомъ для подобныхъ операций на будущее время, каковой журналъ и представить мѣѣ (\*).

Собственно по предмету числа рейсовъ и сроковъ плаванія—о чемъ идетъ рѣчь, инструкціею предписывалось: условиться съ нижегородскою конторою о назначеніи, вмѣсто пяти, трехъ рейсовъ, съ тѣмъ чтобы въ каждый рейсъ перевозить по два маршевыхъ баталіона; о срокахъ отправленія пароходовъ, отъ Симбирска и Саратова, и прибытія ихъ въ Астрахань и, наконецъ, о пунктахъ и продолжительности остановокъ пароходовъ для закупки продовольственныхъ припасовъ. Ниже увидимъ, что пища для сплавляемыхъ войскъ приготовлялась на самыхъ баржахъ, а слѣдовательно пароходы не имѣли надобности останавливаться еще для обѣда и ужина нижнихъ чиновъ, какъ это было бы необходимо въ томъ случаѣ, если бы пища варилась на берегу.

По совѣщанію съ нижегородскою конторою, назначены три рейса въ слѣдующіе сроки:

*Первый рейсъ*—два маршевыхъ баталіона резервной дивизіи 6 армейскаго корпуса, въ числѣ 1270 чел., на двухъ баржахъ, буксируемыхъ 80 сильнымъ пароходомъ *Сусанинъ*, отправляются отъ Симбирска 6 Мая; пароходъ останавливается не менѣе какъ на три часа, для запаса дровами:

въ Самарѣ 7-го Мая; въ Хвалынскѣ 8-го, въ Саратовѣ 9-го; въ Камышинѣ 10-го; въ Царицынѣ 11-го; въ с. Соленомъ Займищѣ 12-го; и прибываетъ въ Астрахань 13-го.

*Второй рейсъ*—два маршевыхъ баталіона 17 пѣхотной дивизіи въ числѣ 1402 челов., также на двухъ баржахъ, буксируемыхъ 60-ти сильнымъ пароходомъ *Рафаилъ*, отплываютъ отъ Саратова 16-го Мая; пароходъ останавливается:

въ Камышинѣ 17 Мая; въ Царицынѣ 18; въ с. Соленомъ Займищѣ 19, и прибываетъ въ Астрахань 20.

*Третій рейсъ*—два послѣдніе, маршевые баталіона, 16 пѣхотной дивизіи, въ числѣ 1380 чел. отправятся отъ Сарато-

(\* ) Т. е. генералъ-квартирмейстеру главнаго штаба Его Императорскаго Величества.

ва, тоже на двухъ баржахъ и пароходъ *Сусанинъ*, который возвратится туда, по доставленіи изъ Симбирска въ Астрахань перваго эшелона, т. е. двухъ баталіоновъ резервной дивизіи 6-го армейскаго корпуса; въ этотъ рейсъ пароходъ останавливается:

Въ Камышинъ 27-го Мая; въ Царицынъ 28-го; въ с. Содепомъ Займищъ 29-го, и прибываетъ въ Астрахань 30-го.

Среднее разстояніе между пунктами ежедневныхъ остановокъ парохода, въ продолженіе каждаго изъ трехъ рейсовъ, по отчету г. Майнова, показано отъ 220 до 250 вер.

Погода благоприятствовала плаванію и, потому, оно совершилось безъ всякаго измѣненія въ условленныхъ срокахъ, съ тою только разницею, что пароходъ останавливался въ названныхъ пунктахъ не на три, а на четыре часа въ каждомъ, «для нагрузки дровами и для отдыха нижнихъ чиновъ, выходившихъ въ это время на берегъ». Во время обыкновеннаго похода усталость, какъ слѣдствіе продолжительнаго движенія, даритъ солдата благодатнымъ, богатырскимъ сномъ. На баржахъ, усталость другого рода, отъ недостаточности вполнѣ свободного движенія, располагающей къ несвоевременному сну, невыгодно дѣйствующему на здоровье. Поэтому полезно позволить людямъ, при каждой, сколько нибудь значительной остановкѣ парохода, выходить на берегъ, чтобы воспользоваться освежающимъ моциономъ.

Послѣшимъ исправить не точно показанныя разстоянія (220-250 вер.) между пунктами ежедневныхъ остановокъ пароходовъ. Вотъ эти разстоянія по «Судоходному дорожнику, изданному главнымъ управленіемъ путей сообщенія и публичныхъ зданій, част. I, 1854 г.»

Города и селен.	Разстоянія	
	Отъ Астрахани.	Отъ предмущаго города.
Симбирскъ . . . . .	1552 версты.	»
Самара . . . . .	1326 »	226 версть
Хвалыискъ . . . . .	1115 »	211 »
Саратовъ . . . . .	881 »	224 »
Камышинъ . . . . .	664 »	217

Царицынъ . . . . .	480 версты.	184	»
с. Соленое Займище. .	319	»	161
г. Астрахань . . . . .	»	»	319

Слѣдовательно, пароходы дѣлали отъ 161 до 319 вер. въ сутки; первый рейсъ происходилъ на 1552-хъ, а оба послѣдніе на 881 верстномъ протяженіяхъ.

Считаемъ также не бесполезнымъ показать здѣсь весьма необходимый данныя, приводимыя Ю. А. Гагемейстеромъ: (\*) «На подчалкахъ прикрѣпляемыхъ къ обыкновеннымъ пароходамъ, говоритъ г. Гагемейстеръ, бываетъ клади отъ 80 000 до 100 000 пудовъ. Буксирные пароходы сидятъ въ водѣ 3—6 футъ. Въ сутки дѣлаютъ они до 100 верстъ противъ теченія, а внизъ по рѣкѣ 140».

Сображая эти данныя, видимъ, что вообще пароходами *Султанъ* и *Рафаилъ* маршевые баталіоны перевозились довольно скоро, хотя конечно грузъ въ буксируемыхъ ими двухъ баржахъ съ посаженными людьми, составлялъ около пятнадцатой доли количества клади, которую буксируютъ обыкновенные пароходы. Если бы потребовалась особая спѣшность въ доставкѣ войскъ, то буксирные пароходы общества «Кавказъ и Меркурій» могутъ везти ихъ внизъ по теченію, 300 и болѣе верстъ въ сутки (\*\*). И такъ, вотъ, покажѣте, предѣлъ скорости, на которую можно рассчитывать при сплавѣ войскъ Волгою, по теченію, на баржахъ, буксируемыхъ пароходами; впрочемъ, мы уже видѣли, что и въ 1858 г. маршевые баталіоны переѣзжали отъ Соленаго Займища до Астрахани 319 верстъ въ сутки.

Перевозка шести маршевыхъ баталіоновъ, посредствомъ рѣчныхъ буксирныхъ пароходовъ не кончилась, какъ было предназначено, у Астрахани. По прибытіи въ этотъ городъ перваго эшелона, оказалось, что дальнѣйшая перевозка войскъ,

(\*) См. статью о торговомъ и промышленномъ движеніи по Волгѣ и пр. въ Журналѣ Министерства Государственныхъ Имуществъ. Январь 1859 г.

(\*\*) Отчетъ г. Майнова.

рѣкою и моремъ, по мелководію розсыпей въ устьяхъ Волги, не можетъ совершиться на однихъ и тѣхъ же пароходахъ. Посему, доставку войскъ отъ Астрахани на морскіе пароходы (у Бирючьей косы, въ разстояніи 100 верстъ отъ города) предполагалось произвести посредствомъ казенныхъ рѣчныхъ пароходовъ и догрузныхъ судовъ каспійской флотиліи, что имѣло бы свое неудобство: двукратное перемѣщеніе войскъ съ компанейскихъ судовъ на рѣчныя, казенныя и, потомъ, съ нихъ на морскія баржи. Для устранения этого неудобства, сопряженнаго притомъ съ напрасною потерей времени, астраханскій военный губернаторъ контръ-адмиралъ Машинъ (по распоряженію котораго произведенъ дальнѣйшій сплавъ моремъ) признавалъ за лучшее, перевозку баталіоновъ, на коммерческихъ судахъ, ограничить не Астраханью, а Бирючьєю косою, или Ракушинскою мелью, если состояніе воды не дозволитъ перейти чрезъ нее, и уже оттуда произвести перемѣщеніе баталіоновъ на баржи морскихъ пароходовъ. Астраханская контора пароходнаго общества «Меркурій» согласилась исполнить это предположеніе безвозмездно, и войска были перевозимы до Бирючьей косы, тѣми же пароходами и на тѣхъ же баржахъ, на которыхъ прибывали въ Астрахань.

Судоходство по Волгѣ болѣе всего затрудняется близъ самаго устья на меляхъ Шадинской и Ракушинской. Первая изъ нихъ, длиною одна верста, въ ординарную воду имѣетъ глубины отъ  $6\frac{1}{2}$  до 7 футъ, а послѣдняя, на протяженіи двухъ верстъ, еще однимъ футомъ мельче Шадинской. При сѣверо-западныхъ вѣтрахъ, глубина уменьшается на Шадинской до  $5\frac{1}{4}$  футъ, а на Ракушинской до 3 футъ (\*). Для прохода Ракушинской мели, суда пользуются вѣтрами съ моря, которые возвышаютъ горизонтъ до 5 и 7, а иногда до 9 футъ; въ это время, при совокупномъ дѣйствіи вѣтра и нагонной воды, ходъ судовъ (конечно не пароходовъ) воз-

(\*) А иногда глубина гораздо менѣе: бывали, говорятъ, случаи, что 12 весельные катера, безъ груза, не могли переплывать эту мель.

моженъ только при пособіи таги бичевою. За Ракушинскою мелью, въ 93 верстахъ ниже Астрахани, находится Ямный рейдъ — якорное мѣсто для морскихъ судовъ. На Ямномъ рейдѣ морскія суда получаютъ только часть груза, и окончательно догружаются кладью, подвезенною на плоскодонныхъ судахъ, уже выйдя съ рейда и перейдя Зюзинскую розсыпь, лежащую въ открытомъ морѣ, нѣсколько далѣе острововъ Бирючей косы и Зюзина. Обыкновенная глубина на Зюзинской мели 7 футъ. Настоящій судоходный путь, между Астраханью и моремъ, представляетъ много неудобствъ, по извилистости своей, необходимости покрайней мѣрѣ два раза нагружаться и по затрудненіямъ на Ракушинской мели. При неблагоприятныхъ обстоятельствахъ, ходъ судовъ (опять повторимъ—не пароходовъ) отъ Астрахани въ открытое море продолжается до 20 дней.

Эти, почти слово-въ-слово взятые изъ «Судоходнаго дорожника» свѣдѣнія объясняютъ услугу, которую оказало Общество «Меркурій» перевозкою шести маршевыхъ батальоновъ отъ Астрахани до Бирючей косы. Перевозка эта, произведенная въ три рейса, показываетъ, что на будущее время, отъ волжскихъ пароходныхъ обществъ слѣдуетъ требовать перевозки войскъ по Волгѣ, не только до Астрахани, но и до Бирючей косы.

Коснувшись затрудненій плаванія по Волгѣ, мы не должны оставить безъ вниманія еще одного, важнаго, въ этомъ отношеніи, обстоятельства. «Принимая въ расчетъ, говоритъ Ю. А. Гагемейстеръ, въ приведенной статьѣ, что населеніе заволжскаго края и Сибири составляетъ почти четвертую часть населенія всей Имперіи, что большая часть жителей даже праваго берега рѣки получаютъ нужные имъ товары водянымъ путемъ, что по Волгѣ идутъ изъ Россіи какъ отечественныя, такъ и европейскіе товары въ Персію, Закавказскій край и среднюю Азію,—легко представить себѣ громадность грузовъ всякаго рода, движущихся вверхъ и внизъ по рѣкѣ». Далѣе, въ той же статьѣ, находимъ что въ 1857 г. на разныхъ волжскихъ пристаняхъ грузилось 24246 судовъ, изъ



которыхъ 2 598 выше Рыбинска; на всемъ же волжскомъ бассейнѣ грузилось 31 047 судовъ, 2386 плотовъ, и 2767 лѣсныхъ гонокъ; полагая, что непременно хотя часть всего этого входила въ самую Волгу, видимъ какъ значительно и число судовъ, ежегодно идущихъ по рѣкѣ. Понятно, что при такомъ количествѣ судовъ и не всегда достаточно строгомъ исполненіи судовладельцами всѣхъ предписанныхъ закономъ правилъ для судоходства, могутъ произойти не только затрудненія въ плаваніи войскъ, но даже и несчастные случаи. Первый эшелонъ, сплавленныхъ, въ 1858 году, маршевыхъ баталіоновъ подходилъ, въ 2 часа ночи, на высоту посада Дубовки, Саратовской губерніи; ночь была темная, и капитанъ буксирнаго парохода *Сусанинъ*, г. Брылинъ, только въ довольно близкомъ разстояніи, могъ усмотрѣть частное рыболовное судно, стоявшее среди самаго фарватера, на якорѣ и безъ огня. Хотя капитанъ парохода, мгновенно уменьшивъ ходъ машины, успѣлъ своротить пароходъ въ сторону, однакоже буксируемыя имъ баржи не могли отстраниться и одна изъ нихъ ударила въ стоявшее на фарватерѣ судно, которое затрещало. Днемъ, также частныя суда не рѣдко идутъ по Волгѣ безъ должнаго порядка, въ особенности рыболовныя лодки, конныя машины и кабестаны съ шестью, а иногда, при разгрузкѣ, и вдвое болѣе, подчалками; близъ пристаней, преимущественно у городовъ, суда толпятся и перегоняются, чтобы не въ очередь пристать къ берегу, не обращая никакого вниманія на крики и свистки пароходной команды. Для устранения всего этого, необходимо каждый разъ посылать мѣстное начальство путей сообщенія въ извѣстность о времени слѣдованія сплаваемыхъ войскъ, — мѣра единственно возможная со стороны распорядкающагося сплавомъ.

Въ заключеніе сказаннаго о срокахъ рейсовъ, приводимъ еще нѣкоторыя данныя, вообще оказывающія большое вліяніе на расчетъ плаванія по Волгѣ, а именно: время вскрытія рѣки въ разныхъ пунктахъ и выведенное изъ него число дней судоходства и высоту воды въ разное время года.

	В о л г а (*).		Число дней судоходства.
	Вскрывается.	Замерзаетъ.	
Въ Твери. . . . .	Апрѣля 5	Ноября 9	218
» Ярославль . . . .	» 11	» 10	213
» Костромѣ . . . .	» 13	» 4	205
» Кинешемскомъ уѣздѣ . . . . .	» 14	» 4	204
» Казани. . . . .	» 10	» 8	212
» Саратовѣ. . . . .	» 7	» 26	233
» Астрахани . . . .	Марта 15	» 29	259

Весеннія воды возвышаются надъ меженнымъ горизонтомъ воды: въ Тверской губерніи отъ 28 до 43 футъ, въ Ярославской около 35, у Нижняго Новгорода до 44. Оттуда до границъ Саратовской губерніи, высота полныхъ водъ значительно измѣняется. Въ обильные водою годы, возвышеніе достигаетъ 30—60 футъ, въ малоснѣжные 14—25 футъ. Въ Саратовѣ весеннія воды возвышаются на 45 футъ, далѣе прибывъ дѣлается постепенно менѣе замѣтною.

Межень въ верхней части Волги вообще наступаетъ ранѣе, чѣмъ въ нижней. Выше Рыбинска пониженіе горизонта обыкновенно происходитъ въ Іюнь. Ниже Рыбинска, самыя низкія воды бывають не ранѣе Іюля и обыкновенно въ Августѣ. О высотѣ воды у Астрахани уже сказано. Меженная глубина воды въ Волгѣ въ разныхъ мѣстахъ крайне разнообразна; она подробно указана въ поверстномъ описаніи этой рѣки въ «Судоходномъ дорожникѣ, изданномъ въ 1854 г. главнымъ управленіемъ путей сообщенія и публичныхъ зданій. Ч. I.»

Обращая вниманіе на высоту воды въ Волгѣ, въ разное время года, не должно однакоже упускать изъ виду, что подъ войска, покрайней мѣрѣ такъ было въ 1858 г., назначаются баржи, поднимающія клади до 75 000 пудовъ и что такія баржи, съ посаженными на нихъ войсками, не могутъ сидѣть въ водѣ такъ глубоко, какъ въ томъ случаѣ, когда суда эти нагружаются показаннымъ количествомъ клади.

(\* ) Ю. А. Гагемейстеръ, въ приведенной статьѣ.

*Устройство баржъ.* Мы видѣли, что шесть маршевыхъ баталіоновъ были сплавлены по два въ каждый изъ трехъ рейсовъ, и что въ каждый рейсъ, одинъ пароходъ буксировалъ по двѣ баржи или подчалка. Баржа есть судно, буксируемое пароходомъ и назначаемое для перевозки большихъ грузовъ. Суда эти необходимо было приспособить къ помѣщенію на нихъ войскъ. Посмотримъ же, какъ были устроены эти баржи, а главное—въ чемъ состояли приспособленія ихъ для перевозки людей.

Назначенныя для сплава маршевыхъ баталіоновъ, баржи, въ Мартѣ мѣсяцѣ 1858 года, только что достраивались въ г. Балахнѣ, гдѣ строится самое большое число судовъ на Волгѣ, въ 34 верстахъ выше Нижняго Новгорода; для постройки ихъ былъ употребленъ доброкачественный сосновый лѣсъ «смолистый запахъ котораго, замѣчаетъ полковникъ Майновъ, полезенъ и въ гигиеническомъ отношеніи». Всѣ четыре баржи были одинаковой мѣры: 40 сажень длины, 5 саж. ширины и  $1\frac{1}{2}$  саж. вышины; площадь трюма составляли 200 кв. сажень, высота равнялась 9 футамъ, вмѣстительность 14 700 куб. футовъ, и каждая баржа могла поднимать 75 000 пудовъ груза. Новые, прекрасно сплоченные и возвышенные на  $\frac{3}{4}$  аршина отъ днища полы и приложенные къ нимъ откосные, такъ называемые *привальные*, брусья вполне замѣняли нары и изголовья. Въ трюмѣ были сдѣланы слѣдующія приспособленія: для ежедневнаго отправленія людьми христіанскаго обряда — повѣшены образа; прорублены въ достаточномъ количествѣ новыя окна для свѣта и свободнаго теченія воздуха (ночью какъ трюмъ, такъ и палуба, освѣщались фонарями, въ которыхъ горѣли стеариновыя свѣчи); сдѣланы пойки и вѣшалки и поставлены переносныя скамьи, а также ушаты съ водою, надъ которыми дозволялось людямъ курить табакъ; отгорожены помѣщенія для живаго скота и особыя отдѣленія для продовольственныхъ припасовъ; спуски въ трюмъ обнесены перилами. На палубѣ отгорожено мѣсто для якоря, цѣпи и буксирнаго каната; устроены крытыя помѣщенія для заболѣвающихъ нижнихъ чиновъ,

на 6 человекъ, на палубѣ каждой баржи; сдѣланы приличные и безопасныя отхожія мѣста, и вся палуба окружена перилами. Кухни были устроены на самыхъ баржахъ, что дало возможность готовить людямъ приварокъ, во время самаго плаванія.

Опытъ сплава минувшаго года указалъ на необходимость нѣкоторыхъ улучшеній въ этихъ приспособленіяхъ на будущее время; а именно, признается полезнымъ: обнести всю верхнюю палубу сплошными бортами, какъ у морскихъ, баржъ; устроить виндзейли,—парусинные рукава—изъ трюма вверхъ на палубу для постоянного теченія свѣжаго воздуха: запасти на баржахъ по нѣскольку спасительныхъ боченковъ на случай какого либо несчастія; кухни на каждой баржѣ съ котлами на 800 человекъ, обнести створчатыми, а не сплошными досками, чтобы можно было разбирать ихъ и подавать пищу съ двухъ и болѣе сторонъ безъ задержки, и наконецъ, лазареты для нижнихъ чиновъ, на 6 чел. на каждой баржѣ, устроить не изъ мелкихъ досокъ, обложенныхъ лубками, какъ было въ 1858 году, а изъ тесу, въ видѣ «рубки»—верхней каюты—съ помѣщеніемъ тамъ же для доктора, фельдшера и аптеки и, наконецъ, устроить нары.

Намъ однако же кажется, что помѣщенія для больныхъ несравненно лучше устраивать въ трюмѣ, какъ они были устроены при другомъ сплавѣ войскъ въ томъ же году, въ Восточную Сибирь—ибо тогда и больнымъ будетъ спокойнѣе и здоровые не будутъ стѣснены на палубѣ, ни въ движеніяхъ, ни въ играхъ, запрещать которыхъ не слѣдуетъ чтобы не утомлять людей продолжительнымъ сидѣніемъ на мѣстѣ.

Еще лучше было бы, во избѣжаніе стѣсненія на палубѣ баржи, устраивать кухни на особой лодкѣ, что притомъ гораздо безопаснѣе отъ пожара.

*Продовольствіе.* Сверхъ положеннаго пайка, средства къ путешествію продовольствію нижнихъ чиновъ шести маршевыхъ баталіоновъ, во время плаванія ихъ по Волгѣ, состояли въ приварочныхъ деньгахъ, по 6 коп. сер. на человека въ сутки—взамѣнъ Высочайше дарованныхъ на этотъ предметъ, де-

негъ по категоріямъ губерній, а самое устройство продовольствія поручено завѣдывающему сплавомъ полковнику Майнову; онъ долженъ былъ условиться на этотъ счетъ съ начальниками тѣхъ дивизій, изъ которыхъ отправлялись маршевые баталіоны. Вотъ раскладка продовольственныхъ припасовъ, утвержденная командующимъ резервною дивизіею 6 армейскаго корпуса, для двухъ баталіоновъ той дивизіи (1275 чел.) сплавленныхъ отъ Симбирска.

## Н а о д н ы й д е н ь .

Въ объѣдъ.	На 100 человекъ.	На 1275 человекъ.
Мяса . . . . .	1 п. 10 ф.	15 п. 37 $\frac{1}{2}$ ф.
Капусты . . . . .	3 ведра,	38 $\frac{1}{4}$ вед.
Крупъ во щи . . . . .	2 $\frac{1}{2}$ гар.	3 четв. 7 $\frac{26}{30}$ гар.
Муки пшеничной . . . . .	3 фунт.	38 $\frac{1}{4}$ фунт.
Соли . . . . .	5 фунт.	1 пуд. 23 $\frac{5}{4}$ ф.
Луку . . . . .	1 гарн.	12 $\frac{22}{30}$ гар.
Перцу . . . . .	5 зол.	64 зол.
Сала . . . . .	$\frac{1}{2}$ фунт.	6 $\frac{1}{2}$ фунт.
Въ укънъ.		
Крупъ въ кашницу . . . . .	5 гар.	7 чет. $\frac{22}{30}$ <small>(добавочныхъ 3 четв. 7<math>\frac{26}{30}</math> гарнца.)</small>
Муки пшеничной . . . . .	3 фунт.	38 $\frac{1}{4}$ фунт.
Соли . . . . .	5 фунт.	1 пуд. 23 $\frac{5}{4}$ ф.
Луку . . . . .	1 гарнц.	12 $\frac{22}{30}$ гар.
Перцу . . . . .	5 золот.	64 зол.
Сала . . . . .	2 фунт.	25 $\frac{1}{3}$ фун.

На четыре дня, на 1275 чел. въ двухъ баталіонатъ.

Говядины . . . . .	63 пуд. 30 ф.
Капусты . . . . .	153 вед.
Крупъ . . . . .	5 четверик. 6 $\frac{22}{30}$ гарн.
Соли . . . . .	12 пуд. 30 ф.
Луку . . . . .	1 четверик. 4 четв. 6 гарн.
Перцу . . . . .	5 фунт. 32 золот.
Сала . . . . .	3 пуда. 8 ф.

Припасы, стѣжью сбереженія ихъ свѣжими во время жа-

ровъ, были заготовлены только на время плавания отъ Симбирска до Саратова (и на одинъ день лишній, на случай замедленія парохода въ пути.) Подобная же раскладка, и также на четыре дня, была сдѣлана на время плавания войскъ отъ Саратова до Астрахани.

Пища для нижнихъ чиновъ, ежедневно, не исключая среды и пятницы, варилась скоромная, для предупрежденія лихорадокъ. Винная порція (вино покупалось на пристаняхъ по казеннымъ цѣнамъ) давалась каждодневно два раза: передъ обѣдомъ  $\frac{1}{2}$  чарки съ хиннымъ настоемъ, также для предупрежденія лихорадокъ, и  $\frac{1}{2}$  чарки передъ ужиномъ.

Нижегородская контора пароходнаго общества «Меркурій» предлагала договорить буфетчиковъ на пароходахъ отпускать офицерамъ и медикамъ обѣдъ по самой умѣренной цѣнѣ—по 30 коп. сер. Впрочемъ, и офицеры и медики имѣли ежедневный столъ у флигель-адъютанта полковника князя Бартинскаго, осматривавшаго по Высочайшему повелѣнію маршевые баталіоны и провожавшаго ихъ на Кавказъ.

Такъ продовольствовались два маршевые баталіона резервной дивизіи 6 армейскаго корпуса, во время плавания отъ Симбирска до Саратова, и такимъ же образомъ предполагалось продовольствовать людей отъ Саратова до Астрахани; на дѣлѣ случилось иначе:

«По прибытіи моемъ въ Саратовъ, говоритъ г. Майновъ, встрѣтилось обстоятельство, неожиданно и къ выгодѣ нижнихъ чиновъ измѣнившее всѣ расчеты и распоряженія по дальнѣйшему продовольствію войскъ до Астрахани».

Дѣло было въ томъ, что саратовскій откупщикъ 1 гильдіи купецъ Дашкевичъ пожертвовалъ для всѣхъ шести маршевыхъ баталіоновъ, на все время плавания отъ Саратова до Астрахани, бесплатно: водку, капусту, соль, лукъ, перецъ, лавровый листъ, свиное сало и хинину, для настоя утренней порціи водки, безусловно предоставляя полковнику Майнову опредѣлять количество этихъ припасовъ. Такое усердіе г. Дашкевича представило возможность увеличить, противу раскладки, размѣръ продовольствія нижнимъ чинамъ, давать имъ по

лвѣ большія чарки водки въ день и, за всѣмъ тѣмъ, по прибытіи въ г. Петровскъ, раздать людямъ на руки до 40 к. с. на человѣка, изъ денегъ (по 6 к. сер. въ сутки) отпущенныхъ на продовольствіе.

Въ Саратовѣ же, былъ испеченъ въ пекарняхъ бутырскаго пѣхотнаго полка, хлѣбъ на два первые дня плаванія, а на два послѣдніе людямъ выданы сухари.

Продовольствіе, на все время плаванія, было вполнѣ обезпечено казною: люди ни въ чемъ не нуждались, но это не мѣшало,—при случаѣ—выказываться старинному радушію и хлѣбосольству русскаго человѣка. Войска встрѣчали, гдѣ ласковій пріемъ, гдѣ дружескіе проводы, гдѣ то и другое вмѣстѣ. Такъ, при отправленіи маршевыхъ баталіоновъ резервной дивизіи 6 армейскаго корпуса изъ Симбирска, послѣ напутственнаго молебствія, совершеннаго на баржахъ, симбирскій градской глава, купецъ 3 гильдіи Андрей Рожевъ угостилъ оба баталіона водкою, булками и яйцами; объ усердіи г. Дашкевича уже сказано. Когда эти баталіоны (чтобы не прибыть въ Астрахань до разсвѣта) останавливались ниже сел. Соленаго Займища на лѣвомъ берегу Волги, во владѣніи калмыцкаго князя Тюменева, то также встрѣтили самый радушный пріемъ отъ хозяина; наконецъ, на дневкахъ въ Астрахани 14 и 21 Мая и 1 Іюня тамошнее (исключительно русское) купечество дало каждому эшелону обѣдъ, приготовило безплатно бани и, въ день пересадки баталіоновъ на Бирючьей косѣ, съ рѣчныхъ судовъ на морскія, хотѣло приготовить прощальный завтракъ, которымъ люди однакожь не воспользовались, единственно потому, чтобы не пропустить попутнаго вѣтра и благоприятной погоды, для отплытія моремъ, въ г. Петровскъ.

Г. Майновъ ничего не упоминаетъ въ отзывѣ своемъ о сношеніяхъ съ мѣстными губернаторами, насчетъ заготовленія продовольствія, вѣроятно потому, что объѣхавъ Симбирскъ, Саратовъ и Астрахань, еще до начала плаванія, онъ имѣлъ случай лично объяснить мѣстнымъ гражданскимъ властямъ

о времени прибытія въ города каждаго эшелона, и условиться о приготовленіи всего необходимаго для войскъ.

*Успѣхъ сплава.* Плаваніе войскъ по Волгѣ болѣе походило на прогулку, нежели на походъ; нижніе чины вообще пользовались совершеннымъ здоровьемъ, были во время и сыто накормлены, ежедневно по нѣскольку часовъ отдыхали на берегу и вездѣ встрѣчали радушный пріемъ. Оставлено въ госпиталяхъ всего 9 челов. и одинъ рядовой умеръ.

Въ томъ же 1858 г. и также шесть маршевыхъ баталіоновъ, изъ 10, 11 и 12 пѣхотныхъ дивизій, въ числѣ 4292 чел., были отправлены на Кавказъ, по маршруту; среднимъ числомъ они находились въ пути 75 дней и оставили въ попутныхъ городахъ 57 чел. больныхъ, имѣя при себѣ 59 околodочныхъ, умеръ 1. Сплавленнымъ же шести маршевымъ баталіонамъ пришлось бы сухимъ путемъ идти на Кавказъ по 85 дней. Отсюда не трудно вывести на сколько выиграло здоровье людей отъ замѣны обыкновеннаго движенія по маршруту — сплавомъ по Волгѣ.

Не принесъ бы описанный сплавъ такихъ выгодныхъ результатовъ, ежели бы распорядившіеся имъ, а также управленіе пароходнаго общества «Меркурій» не выказали полной заботливости и усердія по устройству продовольствія нижнихъ чиновъ, по удобнѣйшему размѣщенію ихъ на баржахъ и самому внимательному уходу за больными. Мы уже видѣли, какъ въ 1851 году, партія рекрутъ, посаженная въ г. Самарѣ на пароходъ Св. Макарій, должна была преждевременно сойти на берегъ, потому что, люди, не имѣя удобнаго размѣщенія, заболѣвали отъ стужи. Совершенно противное видимъ въ описанномъ сплавѣ.

Для соображеній на будущее время, въ отчетѣ г. Майнова находимъ весьма важныя данныя, основанныя на соглашеніи его съ нижегородскою пароходною конторою и утвержденныя главнымъ правленіемъ Общества «Кавказъ и Меркурій»; а именно:

1) Что если сплавъ войскъ Волгою и далѣе Каспійскимъ моремъ, на Кавказъ, будетъ совершаться нѣсколько позднѣе,



а не съ первыми рейсами, наприм., въ первыхъ числахъ Юня, то это будетъ стоить казнь несравненно дешевле. Слѣдовательно, если нѣтъ особыхъ причинъ начинать сплавъ въ Маѣ, то выгодиѣе отложить до Юня, что—по условіямъ судоходства по Волгѣ—всегда возможно, ибо вода въ устьяхъ рѣки обыкновенно прибываетъ съ 20 Мая до 20 Юня.

Высокая цѣна за сплавъ съ первыми рейсами противу цѣны за послѣдующіе рейсы устанавливается торговымъ сословіемъ, потому что, вообще, всѣ купцы спѣшатъ воспользоваться полною водою—когда и происходятъ первые рейсы, ибо купцамъ необходимо, чтобы ихъ товары успѣли въ продолженіе навигаціи притти въ Рыбинскъ и потомъ достигнуть Петербурга. Отъ этого, первые рейсы составляютъ главный доходъ пароходныхъ обществъ. Вторые же и послѣдующіе рейсы не могутъ уже приносить Обществамъ тѣхъ выгодъ, какъ первые, потому что отправляемые съ послѣдующими рейсами, купеческіе товары, оставаясь на зимовку въ Рыбинскѣ, вообще не даютъ хозяевамъ такихъ же процентовъ, какъ товары, посланные съ первыми рейсами, а слѣдовательно и купцы не могутъ платить пароходнымъ Обществамъ за перевозку своей клади той цѣны, какая платится въ первые рейсы.

2) Пароходное Общество «Кавказъ и Меркурій» можетъ сплавить въ продолженіи шести недѣль, отъ Нижняго Новгорода до Бирючей косы, до 20 000 человекъ всѣхъ родовъ оружія, съ обозомъ, лишь бы требованіе объ этомъ сплавѣ было предъявлено Обществу не позднѣе Января.

3) Въ случаѣ надобности, кромѣ орудій и снарядовъ, можетъ быть сплавленъ также и порохъ, и

4) Съ 1860 г. Общество «Кавказъ и Меркурій» можетъ взять на себя сплавъ войскъ и по Каспійскому морю, на Кавказъ.

Впрочемъ, уже и въ нынѣшнемъ 1859 г. Общество это приняло на себя перевозку отъ Бирючей косы до Шундровской пристани, части отправляемыхъ на Кавказъ нижнихъ чиновъ.

*Дальнейшее плаваніе моремъ.* Оба маршевые баталіона 1-го эшелона, 14 Мая, перемѣстились въ Астрахани на одну изъ своихъ баржъ (по узкости фарватера въ устьяхъ затруднительно было везти двѣ баржи) и буксируемые парходомъ *Сусанинъ*, въ сопровожденіи казеннаго парохода «Астара», отправились къ Бирючьей косѣ. Не доходя 30 верстѣ до этого острова, *Сусанинъ*, по случаю наступившей ночи, бросилъ якорь. На другой день, утромъ въ 8 часовъ, «Астара» взялъ эту баржу на буксиръ и къ 10 часамъ утра привелъ ее за Бирючью косу. Здѣсь, нижніе чины пересѣли на два морскіе парохода «Ленкорань» и «Тарки» и двѣ небольшія морскія баржи, а 16 Мая, вечеромъ, благополучно высадились въ Петровскѣ.

Точно такимъ же порядкомъ, послѣ дневокъ въ Астрахани, 21 Мая и 1 Юня, перевезены до Бирючьей косы и, на другой день, до Петровска, остальные два эшелона маршевыхъ баталіоновъ.

Плаваніе всѣхъ трехъ эшелоновъ моремъ, при благоприятной погодѣ, совершилось весьма успѣшно; качки не было; нижніе чины размѣщались просторно и удобно; «морскія «порціи и чарки водки передъ обѣдомъ—сказано въ отчетѣ «полковника Майнова, пришлись по душѣ нашимъ солдатамъ». «Контръ-Адмиралъ Машинъ—читаемъ въ томъ же отчетѣ—«оказалъ полное содѣйствіе къ успѣшному окончанію сплава «маршевыхъ баталіоновъ, какъ назначеніемъ судовъ, такъ и «выборомъ офицеровъ».

Подходя къ г. Петровску, пароходы останавливались въ полуверстѣ отъ берега, куда люди переѣзжали на шлюпкахъ, привезенныхъ тѣмъ же парходомъ изъ Астрахани; высадка продолжалась три часа. На берегу, нижніе чины размѣстились въ восьми большихъ палаткахъ, разбитыхъ по распоряженію начальника города Петровска; стать по квартирамъ было негдѣ—въ Петровскѣ всего сорокъ домиковъ, занятыхъ служащими въ этомъ городѣ. На другой день послѣ высадки, баталіоны направлялись въ Темиръ-Ханъ-Шуру.

Замѣтимъ, что всѣ шесть маршевыхъ баталіоновъ, при

помощи только двухъ пароходовъ и двухъ баржъ, перевезены моремъ въ три рейса, хотя, какъ мы выше видѣли, перевозку эту, при такомъ числѣ судовъ, предполагалось произвести въ пять рейсовъ—каждый въ 7 дней, а на дѣлѣ каждый рейсъ (въ оба пути) продолжался по трое сутокъ съ небольшимъ и, такимъ образомъ, вся перевозка, вмѣсто 25 Іюня, окончена 13 числа того же мѣсяца.

При самомъ устьѣ Волги, у Бирючьей косы, тамъ, гдѣ войска пересаживались на морскіе пароходы и баржи, во всю ширину рѣки, постоянно существуетъ песчаная мель, часто непроходимая и для самыхъ плоскоходныхъ судовъ, пока свѣжіи вѣтеръ съ моря не нагонитъ воды. Въ ожиданіи этой прибыли воды, войска могутъ быть размѣщаемы на Бирючьей косѣ, или биваками, или лагеремъ, или же въ находящихся тамъ пустыхъ карантинныхъ и таможенныхъ построекахъ и въ матросскихъ казармахъ. Здѣсь же войска могутъ переждать въ случаѣ бури; довольствоваться людей въ это время можно морскими порціями. Лѣтомъ, вѣтеръ на Каспійскомъ морѣ не бываетъ продолжителенъ.

*Стоимость перевозки войскъ водою.*

Кромѣ неоцѣнимой выгоды сбереженія здоровья людей, сплавъ шести маршевыхъ баталіоновъ, въ 1858 году, былъ выгоденъ и по сокращенію расходовъ казны. *Сухопутное движеніе этихъ баталіоновъ отъ Пензы, Саратова и Симбирска, только до Ставрополя, откуда слѣдовало имъ итти на кавказскую линію, требовало:*

Переходовъ 184; дней марша 306.

Это число переходовъ сосчитано по маршрутной картѣ, а число дней марша опредѣлено на основаніи § 52 Высочайше утвержденного 28 Сентября 1857 г. дополненія къ положенію о переформированіи пѣхоты шести армейскихъ корпусовъ.

На путевое продовольствіе назначалось по 6 к. сер. въ сутки на человѣка.

По этимъ даннымъ и по назначавшемуся къ отправленію на Кавказъ числу нижнихъ чиновъ въ маршевыхъ баталіонахъ, найдемъ, что продовольствіе двухъ баталіоновъ отъ 16 пѣхотной дивизіи (1300 чел.), въ теченіи 97 дней обошлось бы казнѣ . . . . . 7566 руб.

По подобному же расчету требовалось на продовольствіе въ пути: двухъ маршевыхъ баталіоновъ 17 пѣхотной дивизіи . . . . . 6692 »

и двухъ же маршевыхъ баталіоновъ резервной дивизіи 6 армейскаго корпуса . . . . . 8640 »

Итого. . . . . 22 898 руб.

Назначая для каждаго маршеваго баталіона возможно ограниченное число подводъ только подъ заболѣвающихъ въ пути, а именно по одной подводѣ на 50 человекъ здоровыхъ, найдемъ, что по числу людей въ этихъ баталіонахъ и по числу предстоявшихъ имъ переходовъ, требовалось контромарокъ на сумму:

для двухъ маршевыхъ баталіоновъ 16 пѣхотной дивизіи [1300 чел.] на каждый переходъ, 26 контромарокъ, а на всѣ 57 переходовъ 1482 контромарки, каждая контромарка считается въ 75 к. сер., слѣдовательно на всѣ 1482 контромарки причитается. . . . . 1111 р. 50 к.

Расчитывая подобнымъ же образомъ, найдемъ, что расходъ на контромарки составилъ бы:

для двухъ маршевыхъ баталіоновъ отъ 17 пѣхотной дивизіи . . . . . 1062 » 50 к.

и для двухъ маршевыхъ баталіоновъ отъ резервной дивизіи 6 Армейскаго корпуса . . . 1296

Итого на контромарки. . . . . 3470 р.

Наконецъ, такъ какъ сухопутное отправленіе шести маршевыхъ баталіоновъ на Кавказъ предполагалось зимою, то согласно § 51 приведеннаго положенія, нижнимъ чинамъ слѣдовало выдать теплую одежду и обувь, а полагая, по

самоу умѣренному расчету, на этотъ предметъ, только по 3 р. 66 коп. сер. на челоѣка, всего на 3800 чел. потребо-  
валось бы. . . . . 13 941 р. сер.

Итакъ, *сухопутное* отправленіе шести маршевыхъ бата-  
ліоновъ, только до *Ставрополя* — на Кавказъ, обошлось бы  
казнѣ:

На путевое продовольствіе . . . . .	22 898 р.
На контрмарки для взиманія обывательскихъ подводъ . . . . .	3 470 »
На заготовленіе зимней одежды и обуви. . . . .	13 941 »
<hr/>	
Всего. . . . .	40 309 р.

Зимняя одежда и обувь должна была заготовляться изъ  
экономическихъ, харчевыхъ солдатскихъ суммъ, но это усло-  
віе, по нашему мнѣнію, отнюдь не уменьшаетъ стоимости  
предполагавшагося сухопутнаго передвиженія шести марше-  
выхъ баталіоновъ на Кавказъ.

Теперь посмотримъ, во что обошелся казнѣ *сплавъ* тѣхъ  
же шести маршевыхъ баталіоновъ Волгою и Каспійскимъ  
моремъ до г. *Петровска*, всего въ 47 верстахъ отъ Темиръ-  
Ханъ-Шуры.

Пароходное Общество «*Меркуріи*», какъ мы выше видѣли,  
первоначально требовало за перевозку шести баталіоновъ до  
Астрахани 30 000 руб.; но впоследствии сдѣлало уступку, и  
дѣйствительно получило за сплавъ войскъ, не до Астрахани,  
а 100 верстъ далѣе, до Бирючей косы. . . . . 29 295 р.

Продовольствіе людей во время сплава  
по Волгѣ, по 6 к. сер. въ сутки на чело-  
вѣка, а на 3800 чел., по числу дней плава-  
нія . . . . . 13 44 »

При двухъ суточномъ плаваніи моремъ,  
нижнимъ чинамъ выдавались морскія порціи  
(каждая порція считается въ 13,32 коп. сер.). 1012 » 32 к.

Морскіе порціоны штабъ и оберъ-офице-  
рамъ . . . . . 45 » 78 »

---

Всего. . . . . 31 697 » 10 к.

Въ заготовленіи зимней одежды и обуви и въ контротмаркахъ, само собою разумѣется, надобности не было.

Мы не приняли въ расчетъ слѣдованіе двухъ маршевыхъ баталіоновъ отъ Пензы къ Саратову, но за то не считали также и 253 человекъ, перевезенныхъ на Кавказъ свыше 3800 нижнихъ чиновъ.

Итакъ, замѣна сухопутнаго передвиженія шести маршевыхъ баталіоновъ на Кавказъ сплавомъ ихъ туда же, водою, сократила издержку казны на 8611 р. 9 к. сер.

По поводу сравненія стоимости сухопутнаго передвиженія войскъ съ перевозкою ихъ водою, намъ доводилось слышать два различныя мнѣнія: одни говорятъ, что, при сплавѣ, казна выигрываетъ отъ продовольствія войскъ, которымъ, по маршруту, пришлось бы идти, на прим. 120 дней, а водою они придутъ по назначенію всего въ 10 дней и, слѣдовательно, сберегается расходъ на продовольствіе нижнихъ чиновъ въ пути, въ теченіе цѣлыхъ 110 дней. Другіе возражаютъ, что здѣсь не слѣдуетъ принимать въ расчетъ сбереженіе, приобретаемое казною отъ продовольствія людей въ несравненно кратчайшій срокъ, потому, что для казны все равно кормить солдата на мѣстѣ, или во время похода и что посему казна приобретаетъ дѣйствительную пользу только развѣ отъ сбереженія прибавочнаго продовольствія, иногда назначаемаго на время пути. Намъ кажется, что справедливость требуетъ согласиться съ первымъ мнѣніемъ. Положимъ, надобно поместить баталіонъ на Кавказъ, положимъ также, что, стоимость продовольствія на Кавказѣ одинакова какъ и во время слѣдованія туда. Съ той минуты, какъ баталіонъ прибылъ на мѣсто, гдѣ его присутствіе признано необходимымъ, издержки казны на продовольствіе баталіона окупаются ожидаемыми результатами этого перемѣщенія; между тѣмъ какъ во время передвиженія баталіона, продовольствуя его, казна едва ли не платитъ только за его путешествіе, а слѣдовательно для казны *выгоднѣе*, чтобы это путешествіе оканчивалось по возможности въ кратчайшій срокъ.

Намъ не извѣстны всѣ подробности условій, по которымъ

пароходныя общества назначают цѣны за сплавъ войскъ (\*). Нѣтъ сомнѣнія, цѣны эти зависятъ и отъ многостороннихъ торговыхъ соображеній, и отъ средствъ компаніи, и отъ времени года (мы уже видѣли, почему первые рейсы дороже вторыхъ и послѣдующихъ) и проч., но тѣмъ не менѣе, въ настоящее время, военнымъ министерствомъ вообще признается выгоднымъ замѣнять обыкновенное передвиженіе войскъ по маршруту сплавомъ ихъ водою, лишь бы расходы, на сплавъ не превышали издержки, назначенной на сухопутное слѣдованіе.

Съ удовольствіемъ замѣтимъ, что, назначаемыя за перевозку войскъ водою, цѣны постепенно понижаются, даже при отсутствіи еще совмѣстничества нѣсколькихъ пароходныхъ компаній.

По контракту, заключенному, въ 1856 г., Контръ-Адмираломъ Васильевымъ съ компаніею пароходства «Меркурій» за предназначавшуюся перевозку, отъ Самары до Астрахани, двухъ дружинъ Самарскаго ополченія, было положено уплатить Обществу по 7, 800 руб. за каждую дружину и цѣна эта, по новости предпріятія, не считалась высокою.

За сплавъ въ прошломъ 1858 г., шести маршевыхъ баталіоновъ, какъ мы уже видѣли, заплачено всего 29,295 р. или за каждый баталіонъ только по 4849 р. 17 к. Конечно, составъ маршевыхъ баталіоновъ былъ меньше состава дружинъ, но для каждаго маршеваго баталіона была назначена баржа, такой же величины какъ и для дружины и такихъ баржъ употреблено четыре. При сплавѣ, въ томъ же 1858 г., нижнихъ чиновъ въ Пермь, уплачено пароходному обществу «Меркурій» еще несравненно меньшая сумма. Наконецъ за предстоящую въ нынѣшнемъ году перевозку 15,319 человекъ нижнихъ чиновъ отъ Нижняго Новгорода и другихъ приволжскихъ пунктовъ до Бирючейей косы и, потомъ, части этихъ

(\*) Уже окончивъ статью, мы получили письмо отъ Н. А. Новосельскаго, гдѣ подробно высказаны эти условія. Искренно благодаря г. директора пароходнаго общества «Кавказъ и Меркурій», мы прилагаемъ его письмо въ оригиналѣ.

людей до 9000 челов. до шундруковской пристани по условию съ тѣмъ же обществомъ назначается 82,584 р., при чемъ перевозка нижнихъ чиновъ, собственно по Волгѣ, обойдется казнѣ болѣе чѣмъ на 50% дешевле цѣны, уплаченной на этотъ предметъ въ прошломъ 1858 г.

Нельзя не упомянуть тоже, что въ настоящее время, военное министерство, питая полную и вполне заслуженную довѣренность къ директору пароходнаго общества «Меркурій» и учредителю соединеннаго съ нимъ общества «Кавказъ» г. Новосельскому считаетъ излишнимъ заключать съ этимъ обществомъ контракты, которые иногда могли бы поставить въ затруднительное положеніе обѣ стороны, по невозможности опредѣлить въ контрактъ всѣ, могущія встрѣтиться, обстоятельства.

Взаимное довѣріе всегда было и будетъ лучшимъ ручательствомъ за успѣхъ каждаго предпріятія, особенно если обѣ условливающіяся стороны, въ видахъ общей пользы, дѣйствовали вполне добросовѣстно и, при случаѣ, готовы были на всевозможные одна другой уступки.

### III.

Сплавъ нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ, по р. р. Волгѣ и Камѣ въ Пермь, для дальнѣйшаго отправленія въ Восточную Сибирь.

Изъ числа 5000 челоѣкъ нижнихъ чиновъ, отправленныхъ въ 1858 году въ Восточную Сибирь, 3050 челоѣкъ съ ихъ семействами, назначавшихся къ отправленію — до Перми — сплавомъ, частию принадлежали къ внутреннимъ гарнизоннымъ баталіонамъ, квартирующимъ въ приволжскихъ городахъ, отъ которыхъ предполагалось начать сплавъ (Нижній-Новгородъ и Саратовъ), или которые лежали на пути плаванія (Симбирскъ и Казань), — частию же, а именно отъ баталіоновъ: рязанскаго, тульскаго, костромскаго, ярославскаго, владимірскаго, калужскаго, тверскаго и московскаго, poste-



пенно были сосредоточены къ Нижнему Новгороду. Остальные 1950 человекъ также съ ихъ семействами отправлялись въ Сибирь отъ баталіоновъ: пермскаго, вятскаго, пензенскаго, тамбовскаго, новгородскаго, орловскаго, по маршруту.

Для перевозки всѣхъ 3050 человекъ съ ихъ семействами назначались три рейса; въ каждомъ рейсѣ пароходъ буксировалъ одну баржу, въ которой помѣщались свободно 1000—1050 человекъ, семейства же ихъ принимались на пароходъ. Бѣльшаго числа рейсовъ не требовалось по числу сплавляемыхъ людей; при меньшемъ же числѣ рейсовъ, двѣ баржи, буксируемая однимъ пароходомъ, слѣдовали бы (особенно при извилистомъ теченіи Камы) медленно.

Согласно такому числу рейсовъ и вмѣстимости баржи, всѣ 3050 человекъ, были распределены на три эшалона: въ 1-й эшалонъ назначены нижніе чины отъ приволжскихъ, гарнизонныхъ баталіоновъ: саратовскаго 200 челов., (одна партія), симбирскаго 300 челов. (одна партія), казанскаго 500 челов. (двѣ партіи), всего 1000 человекъ. Изъ пяти партій 2-го эшалона, двѣ, по 200 челов. каждая, были отъ нижегородскаго гарнизоннаго баталіона, а три остальные—отъ баталіоновъ: рязанскаго 200 челов., владимірскаго 200 челов. и тульскаго 200 челов. заблаговременно собрались въ Нижній-Новгородъ. Наконецъ, всѣ пять партій 3-го эшалона, отъ внутреннихъ гарнизонныхъ баталіоновъ: костромскаго 200 челов., сводная отъ костромскаго и ярославскаго (по 100 челов.) 200 челов., воронежскаго 250., калужскаго 150 челов., сводная тверскаго (175 челов.) и московскаго (75 челов.) 250 чел., всего 1050 челов., также были приведены къ назначенному сроку въ Нижній-Новгородъ.

Перевозку 1-го эшалона предполагалось начать отъ Саратова, вверхъ по Волгѣ и Камѣ и, какъ равно перевозку каждаго изъ прочихъ двухъ эшалоновъ отъ Нижняго-Новгорода до Перми, произвести въ одинъ рейсъ, съ уплатою пароходному обществу «Кавказъ и Меркурій» за 1-й эшалонъ 5000 рублей. За два остальные рейса (съ 2 и 3 эшалонами) отъ

Нижняго-Новгорода, внизъ по Волгѣ и вверхъ по Камѣ, заплачено по 4000 руб. за каждыи, всего за всѣ три рейса 13 000 рублей.

Понятно, что время отправленія эшалоновъ нижнихъ чиновъ зависѣло отъ предназначавшихся сроковъ прибытія ихъ въ Пермь, а эти сроки, въ свою очередь, подчинялись весьма важному условію, именно: рѣки въ Сибири вскрываются и разливаются обыкновенно съ 10 Апрѣля по 25 Мая и, на все это время, прекращается переправа чрезъ нихъ. Такимъ образомъ, срокъ прибытія нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ въ Пермь и, потомъ, постепенно дальнѣйшее ихъ отправленіе оттуда въ Восточную Сибирь (каждую недѣлю партіями отъ 200 до 250 чел. по малолюдности Сибирскаго тракта (\*)) зависѣли отъ условія, чтобы люди эти всѣ, или частью могли миновать переправу чрезъ Обь до 10 Апрѣля, или же чтобы прибывали къ этой рѣкѣ, послѣ 25 Мая. Какъ и при всякомъ другомъ движеніи, нельзя было также допустить прибытія въ Пермь, одновременно, большаго числа нижнихъ чиновъ, что по значительному скопленію людей, затруднило бы размѣщеніе ихъ въ городѣ.

Замѣтимъ также, что это условіе не дозволило сплавить нижнихъ чиновъ: псковской, новгородской и другихъ партій, которыя могли быть приведены для сего въ Нижній, а также тамбовской и пензенской отъ Симбирска.

Наконецъ, начало сплава зависѣло отъ времени сформирования и изготовленія партій къ походу, разумѣя здѣсь пріемъ и доставку изъ комиссій сукна, холста, сапожнаго товара и проч. и шитье одежды и обуви; а также отъ сухопутнаго передвиженія нѣкоторыхъ партій къ пристанямъ.

На этихъ основаніяхъ, по соглашенію командующаго отдѣльнымъ корпусомъ внутренней стражи съ находящимся въ С. Петербургѣ, главнымъ правленіемъ общества пароходства и торговли подъ фирмою «Кавказъ и Меркурій» первоначально назначались слѣдующіе сроки плаванія:

(\*) §§ 39 и 40 Высочайше утвержденнаго 18 Мая, 1858 года положенія.

*Первый рейс:* пароходъ съ баржею принимаетъ, въ Саратовѣ, 22 Юля 200 челов.; въ Симбирскѣ, 29 Юля, 300 челов.,—въ Казани, 31 Юля, 500 челов.,—и доставляетъ ихъ въ Пермь къ 6 Августа, т. е., считая отъ Саратова, въ 16 дней. Для заготовленія съѣстныхъ продуктовъ и для принятія людей, пароходъ, во время рейса, долженъ останавливаться: въ Симбирскѣ—на 10 часовъ, въ Казани—на полчаса, въ Чистополѣ и Сарапулѣ—покрайней мѣрѣ, на 6 часовъ, въ каждомъ.

*Второй рейсъ* отъ Нижняго-Новгорода въ Пермь, также съ остановками, съ 21 по 30 Августа,—т. е. 10 дней.

*Третий рейсъ* между тѣми же пунктами—съ 21 по 30 Сентября—т. е. 10 дней.

Это былъ, такъ сказать, только общій очеркъ порядка сплава, опредѣленный здѣсь, въ Петербургѣ. Для подробнѣйшаго же обсужденія, съ нижегородскою конторою пароходнаго общества «Меркурій», всѣхъ подробностей къ болѣе успѣшному приведенію въ исполненіе предстоявшаго сплава, командированъ былъ генеральнаго штаба капитанъ Бѣленченко. На него, собственно по сплаву, возлагалось устроить продовольственную часть, наблюсти за приспособленіемъ баржъ для перевозки людей и за отправленіемъ партій въ условленные сроки, разрѣшать всѣ могущія встрѣтиться недоразумѣнія и, вообще, все наблюденіе и распоряженіе по сплаву. Кромѣ того, ему же поручена была вся инспекторская часть: наблюденіе за обмундированіемъ и снабженіемъ людей всѣмъ слѣдующимъ имъ по «Положенію», удовлетвореніе ихъ претензій и проч. Съ этою цѣлю, въ данномъ сему офицеру предписаніи, между прочимъ, было сказано, что «начальникамъ внутренней стражи въ губерніяхъ и командирамъ гарнизонныхъ баталіоновъ предписывается исполнять безъ замедленія всѣ законныя требованія и указанія генеральнаго штаба капитана Бѣленченко по снаряженію и сплаву партій порочныхъ нижнихъ чиновъ». Польза такой мѣры вполне оправдалась на дѣлѣ.

По прибытіи капитана Бѣленченко въ Нижній-Новгородъ

и по личному сношенію этого офицера съ управляющимъ нижегородскою конторою пароходнаго общества «Кавказъ и Меркурій» г. Брылкинымъ, оказалось, что на перевозку отъ Саратова до Казани, на пространствѣ 903 верстъ, назначалось десять сутокъ, а отъ Казани до Перми, на разстояніи 940 верстъ только шесть сутокъ; за исключеніемъ же 24 часовъ простоя только пять сутокъ. По такому расчету, пароходу отъ Саратова до Казани пришлось бы идти около 90 верстъ, а отъ Казани до Перми болѣе 156 верстъ въ сутки. «Вѣроятно, говоритъ г. Брылкинъ въ отзывѣ своемъ, «при опредѣленіи въ главномъ правленіи, въ С. Петербургѣ, «сроковъ плаванія, не имѣлось въ виду, что плесь отъ Саратова до Казани удобопроходимѣе, нежели плесь отъ Казани, по Камѣ, до Перми, и что въ концѣ Іюля и началѣ «Августа бываетъ самое сильное мелководіе. На Камѣ множество перекатовъ и потому, во время мелководія, которое «тамъ несравненно ощутительнѣе чѣмъ на Волгѣ, могутъ «встрѣтиться такія препятствія, которыя не только замедляютъ, «но и вовсе останавливаютъ ходъ парохода. Отъ Казани до Перми, даже при удовлетворительной высотѣ воды, баржу трудно вывести въ шесть сутокъ, а тѣмъ болѣе затруднительно это въ самое мелководное время, въ началѣ Августа».

Эти условія требовали измѣненія сроковъ плаванія между городами на пространствѣ отъ Саратова до Перми. Точно также, надобно было измѣнить расчетъ времени для второго и третьяго рейсовъ, причемъ на второй рейсъ прибавленъ одинъ, а на третій два дня, ибо въ послѣдней половинѣ Августа и въ Сентябрѣ, дни становятся короче и, слѣдовательно, увеличиваются затрудненія плаванія.

Вотъ еще доказательство, что въ главныхъ правленіяхъ пароходныхъ обществъ свѣдѣнія о вѣсѣхъ подробностяхъ плаванія не могутъ быть такъ точны, а главное современны, какъ въ мѣстныхъ конторахъ пароходныхъ компаній.

Вновь назначенные, по условію г. Брылкина съ напिताкомъ Бѣденченко, уже въ Нижнемъ-Новгородѣ, сроки были:

*Первый рейс:* 22 Июля (какъ прежде) пароходъ съ малою баржею (\*) и посаженными на ней 200 челов. саратовскаго гарнизоннаго баталіона, отвалить отъ Саратовской пристани и къ вечеру 24 или утромъ 25 Июля придетъ въ Симбирскъ; здѣсь пароходъ возьметъ большую баржу, предназначенную подъ перевозку упомянутыхъ людей, съ посаженными въ оную 300 челов. симбирскаго гарнизоннаго баталіона, въ которую пересядутъ и 200 челов., привезенныхъ изъ Саратова на маленькой баржѣ и затѣмъ отправится въ Казань, куда прибудетъ 26 Июля. Съ 26 на 27 Июля, приняты будутъ остальные 500 челоѣкъ, которые должны заранѣе притти изъ Казани на пристань общества, близъ устья Казанки (въ 7 верстахъ отъ города), (\*\*); въ тотъ же день пароходъ отправится въ Пермь, куда и доставитъ весь первый эшалонъ къ 6 Августа, если вода на перекатахъ будетъ не ниже четырехъ футъ (самое сильное мелководіе). Если же мелководіе рѣшительно воспрепятствуетъ доставить войска въ Пермь, на баржѣ, буксируемой пароходомъ, то въ такомъ случаѣ общество обязывалось всѣхъ людей доставить по назначенію, хотя не вдругъ, посредствомъ пассажирскихъ и малосильныхъ своихъ пароходовъ.

*Второй рейсъ* — отправленіе изъ Нижняго-Новгорода, по прежнему, 21 Августа, а прибытіе въ Пермь, 31 Августа—11 дней.

*Третій рейсъ*—отправленіе также изъ Нижняго 20 Сентября и прибытіе въ Пермь 1 Октября, т. е. въ 12 дней, вмѣсто 10—какъ прежде полагалось.

Послѣдній рейсъ, по мнѣнію нижегородской конторы, полезно было начать не 21, а 20 Сентября, т. е. хотя днемъ ранѣе, уже и потому что бывали примѣры, что Кама, въ верхнихъ частяхъ, замерзала въ первыхъ числахъ Октября, а

(\*) Чтобы ускорить сплавъ 200 челов. отъ Саратова до Симбирска, по числу людей, назначена была маленькая баржа, такъ какъ пароходъ съ большою баржею шелъ бы медленнѣе.

(\*\*) Казанскія пристани всѣхъ пароходныхъ обществъ находятся на Волгѣ, въ 7 верстахъ отъ города.

слѣдовательно ледь могъ воспрепятствовать пароходу дойти до Перми.

Но и эти, новые сроки назначались все таки условно; да иначе и быть не могло: случается что различныя обстоятельства измѣняютъ время движенія по обыкновеннымъ маршрутамъ, то тѣмъ болѣе нельзя точно и навѣрное рассчитывать движеніе частей войскъ водою.

«Если, сказано въ приведенномъ отзывѣ управляющаго «нижегородскою конторою пароходнаго Общества «Кавказъ и Меркурій», не встрѣтятся препятствій отъ мелководія и особенныхъ несчастій, независящихъ отъ управления пароходства, то рейсы будутъ произведены въ слѣдующемъ порядкѣ:

«1-й эшалоны отъ Саратова, чрезъ Симбирскъ и Казань, въ Пермь:

«Отъ Саратова 22 Юля съ разсвѣтомъ; останавливается: въ «Хвалынскѣ 23; въ Самарѣ 24; въ Симбирскѣ 25; въ Казани «26; въ Чистополѣ 28; въ Елабугѣ 29; въ Чегандо 30; въ «г. Сарапулѣ 31; въ Осѣ 2 Августа; и прибываетъ въ Пермь 4.

«Срокъ 4 Августа назначенъ въ предположеніи самыхъ благопріятныхъ обстоятельствъ; съ большою же вѣроятностію, «слѣдуетъ предполагать срокъ прибытія въ Пермь 6 Августа.

«2-й эшалоны, изъ Нижняго-Новгорода отправляется 21 «Августа съ разсвѣтомъ; останавливается:

«Въ г. Козьмодемьянскѣ 22 Августа; въ Казани 23; въ «Чистополѣ 24; въ Елабугѣ 25; въ с. Чегандо 26; въ г. Сарапулѣ 27; въ Осѣ 29; и приходитъ въ Пермь 31.

«3-й эшалоны, изъ Нижняго-Новгорода отправляется съ «разсвѣтомъ 20 Сентября; останавливается:

«Въ г. Козьмодемьянскѣ 21 Сентября; въ Казани 22; въ «Чистополѣ 23; въ Елабугѣ 24; въ с. Чегандо 25; въ г. Сарапулѣ 26; въ Осѣ 28; и приходитъ въ Пермь 1 Октября».

Такъ было окончательно соображено, въ Нижнемъ-Новгородѣ, время плаванія трехъ рейсовъ, но на дѣль оно все таки нѣсколько измѣнилось, — а именно:

*Первый рейсъ.* Нижніе чины Саратовскаго Гарнизоннаго баталіона (200 чел.) вечеромъ 21 Юля были посажены на 120

сильный пароходъ *Сильвестръ* и буксируемый имъ малый баркасъ; 22 Юля въ 4 часа утромъ пароходъ отвалилъ отъ Саратовской пристани и, не 25, какъ предполагалось, а 26 Юля, въ 5 часовъ утра, прибылъ въ Симбирскъ. Здѣсь взята на буксиръ, назначенная подъ перевозку всѣхъ 1000 чел. 1-го эшалона, баржа, съ посаженными въ нее, на канунѣ, 300 чел. симбирскаго баталіона; тогда же были пересажены въ эту баржу 200 челов. Саратовскаго баталіона, съ баркаса, на которомъ они плыли отъ Саратова. Въ 10 часовъ утра, пароходъ съ баржею отправился въ Казань, куда и прибылъ 28 Юля въ 9 часовъ вечера, т. е. цѣлыми сутками позднее того какъ предназначалось по отзыву управляющаго нижегородскою конторою. Высылавшіеся въ Сибирь, нижніе чины казанскаго гарнизоннаго баталіона ожидали прибытія парохода въ особой, поставленной у пристани на Волгѣ, близъ устья рѣчки Казанки, баржѣ, въ видѣ временнаго барака. Это распоряженіе сдѣлано было съ тою цѣлю, чтобы не замедлить слѣдованія парохода приводомъ людей изъ Казани (7 верстъ) на пристань и, въ особенности, свозомъ туда ихъ вещей и, заготовленныхъ на цѣлый эшалонъ, продуктовъ. Оттуда, пароходъ отправился далѣе по назначенію и прибылъ въ Пермь 6 Августа въ 3 часа утра, т. е. на 16 день по отходѣ изъ Саратова, и 21 часомъ ранѣе предполагаемаго, для окончанія этого рейса, срока.

Съ первымъ рейсомъ перевезено въ Пермь, кромѣ офицеровъ, 52 конвойныхъ унтеръ-офицера, 997 челов. рядовыхъ, 118 ихъ женъ и 87 дѣтей, въ томъ числѣ много грудныхъ.

На пути отъ Казани до Перми, пароходъ останавливался: Въ г. Чистополѣ 30 Юля съ 5 до 10 час. утра.

» » Елабугѣ. . 31 » » 11½ час. утра до 3¼ попол.

» » Сарапулѣ . 2 Авг. » 2 до 5 час. пополудни.

» » Осѣ. . . . 4 » » 12 час. утра до 3¼ пополуд.

т. е. позднее чѣмъ условно предполагалось: плаваніе было замедлено постояннымъ противнымъ вѣтромъ. На пути отъ Саратова въ Пермь, пароходъ не останавливался (какъ предполагалось) въ Хвалынскѣ, Самарѣ и Чегандо, такъ какъ

по количеству заготовленных, для перевозившихся людей, продовольственных припасовъ, въ этихъ остановкахъ не было никакой надобности. Впрочемъ, здѣсь не исчисляются всѣ тѣ пункты, въ которыхъ управляющій парходомъ находилъ нужнымъ дѣлать самыя кратковременныя остановки для запаса дровами и т. п.; такія остановки, подобно остановкамъ паровоза на желѣзной дорогѣ, для накладки дровъ и накачиванія воды, въ расчетъ принимать не слѣдуетъ.

Противный вѣтеръ, а равно непредвидѣнное, въ Августѣ и Сентябрьѣ, мелководіе р.р. Волги и Камы, что въ особенности затрудняетъ плаваніе при извилистомъ фарватерѣ послѣдней и, наконецъ, наступленіе короткихъ осеннихъ дней—все это вмѣстѣ—нѣсколько замедлило прибытіе въ Пермь 2 и 3 эшелоновъ. Вообще, въ опредѣленные сроки могутъ съ точностію совершать рейсы только срочныя, легкія, пассажирскія пароходы, но и тѣ иногда опаздываютъ по непредвидѣннымъ случаямъ; для буксирнаго же парохода, съ баржею, сроки эти рассчитываются не иначе какъ *приблизительно*. Поэтому, относительно сроковъ плаванія, необходимо имѣть въ виду уже бывшіе примѣры сплавовъ войскъ и собираться ихъ со временемъ года и другими данными каждаго предстоящаго сплава и, во всякомъ случаѣ, непременно входить въ подробнѣйшія объясненія съ мѣстными пароходными конторами. Что же касается до отправления водою одиночныхъ людей и самыхъ малыхъ командъ, то перевозка ихъ на пассажирскихъ пароходахъ, плаваніе которыхъ менѣе зависитъ отъ разныхъ случайностей, можетъ производиться безъ предварительныхъ объясненій съ пароходными компаніями, на общемъ основаніи для перевозки частныхъ пассажировъ, по уменьшенной однакожъ таксѣ (\*).

(\*) Нынѣ уже Высочайше утверждена такса за перевозку нижнихъ чиновъ не въ родѣ арестантовъ, между приволжскими городами, на пароходахъ Обществъ «Кавказъ и Меркурій» и «Самолетъ» съ уступкою отъ 52% до 67% противу таксы для пассажировъ III класса.



Со старымъ рейсомъ перевезено изъ Нижняго въ Пермь: 50 конвойныхъ унтеръ-офицеровъ, 986 рядовыхъ, 88 ихъ женъ и 46 дѣтей, и съ третьимъ — 56 конвойныхъ унтеръ-офицеровъ, 1021 рядовой, 129 женъ и 61 дитя.

Сроки плаванія второго и третьяго рейсовъ были:

*Отправленіе.*

2-го эшалона, 3-го эшалона.

Изъ Нижняго-Новгорода 21 Августа, 20 Сентября.

*Остановки.*

Въ Казани . . . . .	25	»	24	»
» Чистополѣ . . . . .	28	»	26	»
» Елабугѣ . . . . .	31	»	28	»
» Сарапулѣ . . . . .	1 Сентяб.,		30	»
» Осѣ . . . . .	2	»	2	Октября.

*Прибытіе.*

Въ Пермь . . . . . 4 » 4 »

Просрочки . . . . . 3 дня 3 дня.

Къ сказанному о расчетѣ времени плаванія по Камѣ, считаемъ не безполезнымъ присовокупить нѣкоторыя, собранныя на мѣстѣ, свѣдѣнія относительно этой рѣки (\*). Нормальная глубина Камы отъ 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> до 14 футовъ; ширина, въ обыкновенныхъ берегахъ, въ Чердынскомъ уѣздѣ не болѣе 170 сажень, а въ прочихъ доходитъ, мѣстами, до 500 сажень. Грунтъ дна песчаный, иловатый и частію хрящеватый. Кама замерзаетъ обыкновенно въ Октябрѣ и не позже 10 Ноября; вскрывается отъ льда, въ верхнихъ частяхъ въ половинѣ Апрѣля, а ниже Чусовой ледъ проходитъ полутора недѣлями ранѣе, что зависитъ отъ ранняго разлитія рѣкъ—притоковъ Чусовой, и отъ быстроты послѣдней. Весною, вода въ Камѣ возвышается до 20 футовъ; къ осени, особенно въ сухое лѣто, значительно понижается.

Собственно судоходною Кама считается отъ впаденія въ нее р. Вишеры; на этомъ пространствѣ, она судоходна во все

(\*) Статистическое обозрѣніе губерній и областей Россійской Имперіи,—Пермская губернія; напечатано при департаментѣ генеральнаго штаба.

время навигаціи, т. е. съ первыхъ чиселъ Мая до Октября. Ходъ судовъ, вверхъ, иногда, лѣтомъ и осенью, весьма затрудняется мелководіемъ, особенно въ засуху и на мѣстахъ, гдѣ находятся мели, изъ которыхъ значительнѣйшія: Островская въ 5 верстахъ къ сѣверу отъ г. Оханска, Нижнемулинская въ 25 верстахъ къ западу отъ Перми, Хохловская около завода того же имени, Шеметинская, Сарамская, Питерская и Петеринская. Каждая изъ нихъ простирается въ длину до 250 сажень и осенью, особенно въ мелководіе, затрудняетъ ходъ судовъ, идущихъ въ верхъ.

*Устройство баржи.* Назначенная пароходнымъ Обществомъ «Кавказъ и Меркурій», для перевозки нижнихъ чиновъ, совершенно новая баржа имѣла слѣдующіе размѣры: длины 43 сажени, ширины  $5\frac{1}{2}$  саж. и вышины  $4\frac{1}{2}$  аршина; площадь трюма 1980 квадрат. арш., площадь палубы нѣсколько болѣе; вмѣстительность трюма до 15 000 кубическихъ футовъ.

Баржа эта была построена съ закрытою палубою и осьмью въ ней люками; для безопасности, кругомъ всей палубы, были устроены перила до  $2\frac{1}{2}$  футовъ вышиною; на палубѣ разставлены переносныя скамьи—легкіе и красивые диваны изъ брусковъ—и отгорожены мѣста для якоря, цѣпей и буксирнаго каната; въ трюмъ вели лѣстницы съ перилами и надъ этими спусками сдѣланы крыши для защиты отъ дождя. Сверхъ того, на палубѣ были поставлены: два деревянные шатра съ диванами и столами для офицеровъ и, при одномъ шатрѣ, сдѣлана платформа и форменная будка, для часоваго у сундуковъ съ казенными деньгами, и повѣшенъ колоколь, по звону котораго люди собирались на перекличку, а также къ обѣду и ужину; для безопасности отъ огня, на палубѣ же были поставлены три чана съ водою, надъ которыми желающимъ дозволялось курить табакъ; наконецъ, по бокамъ палубы, съ каждой стороны, находилось по четыре, прилично и безопасно устроенныхъ ретиральныхъ мѣста.

Въ трюмѣ, въ бортахъ, для свѣта и свободнаго теченія воздуха, прорублено по 15 оконъ на каждой сторонѣ, съ задвижными ставнями; по всему борту сдѣланы вѣшалки и пол-

ки для солдатскаго платья; плотный полъ былъ поднять на  $\frac{3}{4}$  аршина отъ днища; продольные, откосные брусья на полу, ночью, служили весьма удобнымъ изголовьемъ, а днемъ замѣняли для солдатъ скамейки. Въ кормовой части трюма былъ отгороженъ большой чуланъ для хранения съѣстныхъ припасовъ. Ночью, трюмъ и палуба освѣщались, на счетъ пароходнаго общества, 30 фонарями, въ которыхъ горѣли старинныя свѣчи. Для подстилки нижнимъ чинамъ, былъ положенъ молодой ольхнякъ (крупное сѣно съ камышемъ), но для безопасности отъ искръ изъ трубы парохода, которыя легко могли попасть въ трюмъ, ольхнякъ, впоследствии, замѣненъ рогожами.

Кухня, для приготовленія, во время плаванія, горячей пищи, весьма удобно была устроена на особой желѣзной лодкѣ съ двумя печами, въ которыя вмазано всего четыре котла, въ 10 ушатовъ каждый.

Въ кухню эту, прикрѣпленную канатомъ къ борту баржи, велъ удобный трапъ; дрова для варки пищи отпускались пароходнымъ обществомъ безвозмездно.

Наконецъ, при баржѣ находилось три лодки, для сообщенія, въ случаѣ надобности, съ берегомъ и съ пароходомъ.

Вообще, баржа была устроена не только просторно и удобно, но даже щеголевато. При всемъ томъ, капитанъ Блѣнченко нашелъ необходимымъ для предстоящихъ сплавовъ: устроить въ баржѣ нары, сплошныя перила по борту и крыши надъ спусками въ трюмъ баржи, а на кормѣ парохода сдѣлать удобный трапъ, для переноски, подвозимой на лодкѣ, пищи женщинамъ и дѣтямъ, изъ кухни, на пароходъ.

Буксировавшій эту баржу 120-ти сильный пароходъ *Смльвестръ* имѣлъ длины около 30 саж. и ширины 4 саж.; каюты его, какъ I такъ и II классовъ, всего 14 каютъ, на время сплава были очищены отъ богато-отдѣланной мебели и отведены подъ помѣщеніе женщинъ и дѣтей, которыя спали на полу, на собственной подстилкѣ; а для приготовленія пищи дѣтямъ была дана кухня, на самомъ пароходѣ.

*Размѣщеніе людей и наблюденіе за порядкомъ.* Всѣ вообще

нижніе чины помѣщались на баржѣ; трюмъ ея раздѣлялся по числу и величинѣ партій въ эшалоны, такъ что у каждаго солдата было свое опредѣленное мѣсто для спанья въ трюмѣ; каждый вѣшалъ платье на особой, противу своего мѣста, гвоздь и, около себя, клалъ вещи на полку. Женщины и дѣти помѣщались на пароходѣ, какъ сказано, въ каютахъ I и II классовъ, а днемъ могли выходить на палубу. Для присмотра за женщинами, назначались, въ цѣломъ эшалонѣ: одинъ офицеръ и отъ каждой партіи по одному унтеръ-офицеру, которые и находились постоянно на пароходѣ.

Такъ какъ баржа шла на буксирѣ, въ разстояніи до 50 сажень отъ парохода, то наблюденіе за нижними чинами, при размѣщеніи офицеровъ на пароходѣ, — какъ то сперва предполагалось—было бы невозможно, а потому партіонные офицеры и ихъ помощники помѣщались въ шатрахъ, на палубѣ баржи.

Нижнимъ чинамъ дозволялось быть на пароходѣ, при своихъ женахъ, въ такомъ только случаѣ, если жена беременна и притомъ на послѣднихъ часахъ къ родамъ, или имѣетъ трехъ и болѣе малолѣтнихъ дѣтей. За тѣмъ, ни людямъ съ баржи на пароходъ, ни женамъ и дѣтямъ съ парохода на баржу переходить не дозволялось, ни подъ какимъ видомъ. Изъ числа бывшихъ при партіяхъ фельдшеровъ, одинъ, по очереди, находился на пароходѣ, для подавія, въ случаѣ надобности, помощи женщинамъ и дѣтямъ. Заболѣвавшіе во время сплава, нижніе чины помѣщались въ особо-отведенномъ мѣстѣ, въ трюмѣ баржи, а женщины и дѣти—на пароходѣ, въ своихъ каютахъ.

Одинъ изъ партіонныхъ офицеровъ назначался, на баржѣ, за старшаго; на него возлагалась обязанность наблюдать какъ за порядкомъ между людьми, такъ и за исправнымъ продовольствіемъ нижнихъ чиновъ всѣхъ партій цѣлаго эшалона. Для большаго наблюденія за порядкомъ на баржѣ, ежедневно наряжались: два дежурные, изъ числа десяти офицеровъ каждаго эшалона, и дневальные изъ унтеръ-офицеровъ.

Въ каждой партіи были выбраны кашевары, а самыя партіи раздѣлялись на капральства и десятки.

Во время рейса, пароходъ останавливался, въ вышеозначенныхъ пунктахъ, у пристаней, а баржа — на якорѣ, въ отдаленіи отъ берега; для устраненія повода къ побѣгамъ, нижніе чины на берегъ не выпускались, что впрочемъ нисколько не было стѣснительно для людей, пользовавшихся большимъ просторомъ на палубѣ и въ трюмѣ; женщинамъ же и дѣтямъ каждый разъ, при остановкѣ парохода, дозволялось выходить на берегъ.

Для принятія на баржу, закупавшихся въ городахъ съѣстныхъ продуктовъ, назначались избранные артельщики и унтеръ-офицеры, которые вмѣстѣ съ партіонными офицерами подъѣзжали къ пристанямъ на лодкахъ.

Какъ при посаженіи людей на баржу и пароходъ, такъ и вообще во время сплава, былъ соблюдаемъ самый строгій порядокъ, вполне доказавшій пользу всѣхъ исчисленныхъ мѣръ.

*Продовольствіе.* «Положеніемъ объ отправленіи порочныхъ нижнихъ чиновъ въ Восточную Сибирь для обращенія въ казачье сословіе», между прочимъ назначалось:

1) На путевое продовольствіе:

а) Нижнихъ чиновъ, ихъ женъ, конвойной команды (въ томъ числѣ и фельдшера) и офицерскихъ деньщиковъ — кормовыя деньги по табели, приложенной къ ст. 481. Рекрут. Устав. по 13-му продолженію, исключая Tobольской и Томской губерній, въ которыхъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго въ Августѣ 1852 года, полагается къ отпуску по 6 коп. серебромъ на человѣка въ сутки.

б) Дѣтей пересылаемыхъ нижнихъ чиновъ, какъ мужскаго, такъ и женскаго пола, — по расчету, что стоитъ солдатскій паекъ, полагая для дѣтей до 7 лѣтъ половинную дачу пайка; дѣти же старѣе 14 лѣтъ получаютъ рекрутское довольствіе.

2) На винную порцію для пересылаемыхъ нижнихъ чиновъ, а также для ихъ женъ и конвойной команды (въ томъ

числѣ и для фсльдшера), полагая на каждого челоѵѵка по три чарки въ недѣлю и считая въ ведрѣ 80 такихъ чарокъ.

и далѣе 6) На порціоны партіоннымъ начальникамъ и назначаеымъ въ помощь къ нимъ офицерамъ, въ оба пути, т. е. какъ при слѣдованіи съ партіями, такъ и при возвращеніи въ свои команды, по 50 копѣекъ серебромъ на челоѵѵка въ сутки.

Но это полагалось въ случаѣ отправленія партій по обыкновеннымъ маршрутамъ; замѣна же сухопутнаго слѣдованія сплавомъ дала возможность назначить больше денегъ, и на улучшенное продовольствіе людей и на порціоны офицерамъ, такъ какъ § 28 «Положенія» дозволялось перевозить нижнихъ чиновъ водою, если только издержка на эту перевозку не будетъ превышать той, *которая была бы употреблена во время слѣдованія пльшкомъ*. Между тѣмъ, сплавъ не только не требовалъ лишнихъ издержекъ, а напротивъ, доставлялъ значительное сбереженіе казнѣ.

Посему, на продовольствіе было назначено: на каждого изъ нижнихъ чиновъ, а также на женъ и дѣтей до 14 лѣтнаго возраста—по 12 коп. серебромъ въ сутки; на дѣтей меньше 14 лѣтнаго возраста, по 6 коп. серебромъ, съ тѣмъ чтобы на эти деньги покупались: вино для порцій по «Положенію», хлѣбъ и припасы для приварка. Офицерамъ дано не 50 коп., а по рублю сереб. въ сутки.

«Такое улучшение довольствія людей, говоритъ Генералъ-Лейтенантъ Лауницъ, я счелъ необходимымъ для поддержанія здоровья при ихъ сплавѣ водою, и тѣмъ болѣе возможнымъ, что и за симъ расходомъ казна получитъ значительныя сбереженія.»

На эти деньги покупались всѣ продовольственныя припасы. Продукты, которые легче сберегаются отъ порчи, какъто: капуста (въ чанахъ), крупа, мука, лукъ, перецъ, соль и проч., а также водка для порцій, были заготовлены на мѣстахъ отправленія партій: въ Саратовѣ, Симбирскѣ, Казани и Нижнемъ-Новгородѣ, по расчету на весь путь до Перми, а ялее и печеный хлѣбъ покупались, также въ мѣстахъ от-

правленія, согласно расчету времени плаванія, для перваго эшалона: въ Саратовѣ—на 3, Симбирскѣ—на 2 и въ Казани—на 2 дня; для 2 и 3 эшалоновъ, въ Нижнемъ-Новгородѣ, при посаженіи эшалоновъ, на 4 дня. За тѣмъ, мясо и печеный хлѣбъ закупаются въ попутныхъ городахъ:

	для 1 эшалона.	для 2 эшалона.	для 3 эшалона.
Въ Казани . . . . .	» »	на 3 дня	на 2 дня
» Чистополѣ . . . . .	на 1 день	» 3 »	» 2 »
» Елабугѣ . . . . .	» 2 »	» 1 »	» 2 »
» Саранулѣ . . . . .	» 2 дня	» 1 день	» 2 »
» Осѣ . . . . .	» 3 »	» 2 дня	» 3 »

Для устраненія затрудненій въ приобрѣтеніи, въ каждомъ изъ этихъ городовъ, достаточнаго количества мяса и печенаго хлѣба, распорядившійся сплавомъ, генеральнаго штаба капитанъ Бѣленченко заблаговременно представилъ мѣстнымъ гражданскимъ губернаторамъ подробныя свѣдѣнія: когда и гдѣ пароходъ, буксирующій баржу, долженъ остановиться, а также какое количество и какихъ продуктовъ необходимо заготовить продавцамъ, по цѣнамъ, объявленнымъ мѣстнымъ гражданскимъ начальствомъ и, сверхъ того, предписалъ начальникамъ инвалидныхъ командъ озаботиться о своевременномъ заготовленіи и доставленіи продавцами, на пристани, тѣхъ продуктовъ, такъ какъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, пристани значительно удалены отъ города.

Такимъ образомъ, было свезено на пристани, для каждаго эшелона:

Въ Чистополѣ 16 пуд. мяса и 96 пуд. печенаго хлѣба.		
» Елабугѣ . 32	» 190	»
» Саранулѣ . 32	» 190	»
» Осѣ . . . 32	» 190	»

Принято было за правило: запастись продукты на однѣ сутки лишнія, на случай непредвидѣнной остановки парохода въ такомъ мѣстѣ, гдѣ нельзя было бы достать свѣстныхъ припасовъ; на подобный же случай, на баржѣ постоянно имѣлся двухдневный запасъ сухарей.—Это распоряженіе ока-

залось весьма полезнымъ при слѣдованіи 2 и 3 эшалоновъ, которые, каждый, какъ выше сказано, опоздали три дня, а между тѣмъ недостатка въ продовольствіи не было.

Привезенные на пристань продукты вѣсились и покупались партіонными офицерами въ присутствіи городничаго (который объявлялъ настоящія цѣны, вообще значительно меньше справочныхъ) и инвалиднаго начальника. За тѣмъ, купленные припасы раздѣлялись по партіямъ и отвозились артельщиками на баржу, а городничій свидѣтельствовалъ расходъ на покупку припасовъ въ шнуровой книгѣ.

Пища приготовлялась особо для обѣда и для ужина, во время самага плаванія; люди обѣдали и ужинали въ одну смѣну; баржа была снабжена достаточнымъ для сего количествомъ кухонной и столовой посуды, на счетъ пароходнаго Общества «Кавказъ и Меркурій». Обѣдъ и ужинъ женщинамъ и дѣтямъ привозился на пароходъ изъ кухни,—какъ выше сказано, находившейся въ особой лодкѣ прикрѣпленной къ баржѣ,—въ закрытыхъ ушатахъ и раздавался порціями, по имѣвшимся у артельщиковъ спискамъ женъ и дѣтей каждой партіи.

Сверхъ того, распорядившійся сплавомъ, съ особенною заботливостію, нашелъ возможность выдавать всѣмъ дѣтямъ чай, сахаръ и булки по два раза въ день, а нижнимъ чинамъ и ихъ женамъ, черезъ день; къ обѣду и ужину кромѣ щей, съ  $\frac{1}{2}$  фунт. мяса на человѣка, подавались еще крутая каша съ масломъ; для употребленія въ питье съ водою, отпускался укусъ; квасу запасти на баржу было невозможно, а употребленіе для питья одной сырой воды могло имѣть вредныя для здоровья послѣдствія.

Чай и сахаръ дѣтямъ, черезъ день крутая каша, укусъ для питья съ водою и вообще особенно улучшенная пища не требовали излишнихъ издержекъ, противу денегъ, назначенныхъ на продовольствіе и признаны были полезными, какъ необходимая гигиеническая мѣра при быстромъ переходѣ людей изъ одного климата въ другой. Съ этою же цѣлю, для предохраненія отъ лихорадокъ, которыя легко мог-



ли появиться, при непривычномъ для большей части людей сплавѣ водою, винная порція давалась съ полыннымъ и трехольнымъ настоемъ.

Не пившимъ вина, нижнимъ чинамъ и ихъ женамъ выдавались, за винныя порціи, деньги, по расчету.

Не смотря на такое улучшенное продовольствіе людей, изъ опредѣленныхъ на продовольствіе во время сплава по 12 коп. сереб. на человѣка въ сутки, соблюдено экономіи отъ 15½ до 47¼ коп. сер. на человѣка. Деньги эти не были розданы людямъ на руки, но по прибытіи эшадоновъ въ Пермь, объявлялось нижнимъ чинамъ и ихъ женамъ сколько каждому причитается копѣекъ и что деньги эти хранятся у партіонныхъ офицеровъ, съ тѣмъ чтобы они выдавали ихъ, по принадлежности, только на самые необходимые расходы, и особенно на покупку запасной пары теплыхъ, зимнихъ онучъ, или валеныхъ сапоговъ — обуви столь необходимой для зимняго похода.

#### *Успѣхъ и выгоды произведеннаго сплава.*

а) Изъ четырнадцати, сплавленныхъ въ 1858 году въ г. Пермь партій, въ числѣ 3006 человѣкъ нижнихъ чиновъ, 335 ихъ женъ, 194 дѣтей и 158 конвойныхъ унтеръ-офицеровъ, а всего изъ 3693 человѣкъ убыло во время сплава только 5 человѣкъ, именно: 3 рядовыхъ сданы въ госпиталь, 1 женщина умерла (чахоткой) и 1 рядовой сосланъ въ каторжную работу. По нашему крайнему разумѣнію, цифры эти весьма краснорѣчивы. — Во время слѣдованія съ мѣстъ формировація къ пристанямъ (на среднемъ разстояніи только 420 верстъ) тѣхъ восьми партій, которыя отправлены сплавомъ не прямо отъ своихъ баталіоновъ, въ числѣ 1650 нижнихъ чиновъ, 200 ихъ женъ, 100 дѣтей и 86 конвойныхъ унтеръ-офицеровъ, всего 2036 чел., убыло 52 человѣка, а именно: нижнихъ чиновъ оставлено за болѣзнію 14, бѣжало 24 и сослано въ каторжную работу 4. Женщинъ: оставлено за болѣзнію 2 и бѣжала 1; дѣтей

оставлено за болѣзнію 6 и умеръ 1. Расчитывая эту убыль, произшедшую въ *восьми* только партіяхъ на разстояніи всего 420 верстъ, по числу сплавленныхъ *четырнацати* партій, на среднемъ разстояніи отъ Саратова, Симбирска, Казани и Нижняго-Повгорода до Перми, по маршруту 920 верстъ, можно допустить, что вся убыль, ежели бы, вмѣсто сплава, всѣ *четырнацать* партій были отправлены въ Пермь обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ, могла достигнуть цифры 160 человекъ, т. е. въ тридцать - два раза болѣе убыли, дѣйствительно оказавшейся при сплавѣ.

Правда, во время сплава, поводъ къ одной изъ причинъ убыли—говоримъ о побѣгахъ—былъ совершенно устраненъ тѣмъ, что, какъ выше сказано, люди не выпускались на берегъ; но ежели какому нибудь *филантропу на словахъ* мѣра эта покажется слишкомъ *не гуманною*, то мы предоставляемъ ему самому найти другой, менѣе суровый, но не менѣе вѣрный способъ къ предотвращенію побѣговъ.—Замѣтимъ, что по § 33, Высочайше утвержденнаго 18 Мая 1858 года, положенія объ отправленіи порочныхъ нижнихъ чиновъ въ Восточную Сибирь, для обращенія въ казачье сословіе,—людямъ этимъ, въ церкви, въ присутствіи священника, начальство объявляло, что всѣ ихъ штрафы и проступки прощаются по Монаршему милосердію, но что въ случаѣ *побѣга*, или другаго преступленія, во время пути, виновные будутъ обращаемы въ каторжную работу. Потомъ, нижніе чины снова приводились къ присягѣ на вѣрность службы. Такимъ образомъ, правительство сдѣлало все чтобы успокоить совѣсть людей, изъ которыхъ многіе были заклеимены страшными преступленіями, и—мы охотно тому вѣримъ,—на нравственность нѣкоторыхъ эта прекрасная мѣра могла оказать самое благотворное вліяніе, но конечно никто не рѣшится утверждать, чтобы въ большинствѣ подобныхъ людей могла произойти внезапная нравственная переменѣна къ лучшему. Слѣдовательно, несравненно было *гуманнѣе* продержать солдатъ 16 сутокъ (самый продолжительный срокъ плаванія) на весьма просторной баржѣ, чѣмъ, дозволеніемъ выходить на берегъ,

подать многимъ изъ нижнихъ чиновъ соблазнительный поводъ къ побѣгу, за который они неминуемо отправлялись въ каторжную работу.

б) Кромѣ сбереженія денегъ отъ продовольствія людей по  $15\frac{1}{2}$ — $47\frac{1}{4}$  коп. на человѣка, чрезъ отправленіе нижнихъ чиновъ сплавомъ, вмѣсто передвиженія ихъ по маршруту, казна получила чистой прибыли 9243 руб.—Въ примѣрномъ сравнительномъ расчетѣ прибыль эта предполагалась въ 14767 руб. Такая разниа произошла во первыхъ отъ того, что плаваніе 2 и 3 эшаленовъ продолжалось четырьмя и пятью днями долѣе противу сроковъ, принятыхъ въ первоначальный расчетъ, и во вторыхъ—отъ того, что число дѣтей въ томъ расчетѣ было положено *приблизно* 660, а дѣйствительно сплавлено только 194, слѣдовательно въ цифру (14767 руб.) предполагавшейся экономіи было включено сбереженіе отъ прогоновъ подъ свозъ 461 дитя лишняго; перевозъ же этихъ дѣтей на пароходѣ ничего не стоилъ казнѣ, ибо обществу платилось не по числу людей, а за каждый рейсъ.

«Высочайше утвержденнымъ, въ 18 день Мая сего (1858 г.) «положеніемъ, § 28, было предоставлено мнѣ, говорить «командующій отдѣльнымъ корпусомъ внутренней стражи, «въ рапортѣ къ г. военному министру 26 Ноября 1858 года № 961,—обыкновенное слѣдованіе порочныхъ нижнихъ «чиновъ, отправляемыхъ въ Восточную Сибирь, замѣнить «сплавомъ волою, на пароходахъ. Убѣжденный въ несомнѣнныхъ выгодахъ этой мѣры, въ отношеніи сохраненія «здоровья людей, сбереженія ихъ одежды и обуви, значительнаго сокращенія издержекъ казны и выигранія времени, «я старался примѣнить мѣру эту на возможно большемъ «протяженіи пути, и послѣдствія оправдали во всѣхъ отношеніяхъ мои предположенія».

*Плата за перевозку нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ.* Говоря о стоимости перевозки въ 1858 году шести маршевыхъ баталіоновъ на Кавказъ, мы уже имѣли случай замѣтить, что намъ неизвѣстны всѣ подробности условій, по которымъ пароходныя компаніи опредѣляютъ цѣну за перевозку войскъ.

Тѣмъ не менѣе, нельзя не согласиться, что сумма (13 000 р.) уплаченная пароходному обществу «Кавказъ и Меркурій» за сплавъ въ томъ же, 1858 году, нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ въ Пермь была крайне ограничена. Размѣръ этой суммы даже удивилъ специалистовъ по части рѣчнаго буксирнаго пароходства: управляющій дѣлами одного пароходнаго общества по Волгѣ лично отозвался командующему отдѣльнымъ корпусомъ внутренней стражи, что «назначенная свѣ настоящемъ 1859 году, цѣна (17 500 р.) за перевозку «спорочныхъ нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ въ Пермь, по «Волгѣ и Камѣ, а тѣмъ болѣе цѣна, уплаченная пароходному обществу въ прошломъ году (13 000 р.) крайне ограничена и назвала эти цѣны *мифическими*, прибавивъ, что общество, дѣлами котораго онъ управляетъ, никогда не можетъ взять такой цѣны за подобный сплавъ (\*)». Наконецъ, ежели и послѣ этого можно было бы сомнѣваться въ томъ, что цѣна 13 000 р. слишкомъ высока, то мы легко убѣдимся въ противномъ изъ того что, въ нынѣшнемъ году, пароходное общество «Кавказъ и Меркурій» за перевозку въ Пермь, одинаковаго числа людей какъ и въ прошломъ году, назначило уже 17 500 р. серебр.—прошлогодня цѣна оказалась слишкомъ невыгодною для общества. Въ отношеніи нижегородской конторы этого общества къ генеральнаго штаба капитану Бѣленченко отъ 31 Августа 1858 года № 1298, сказано, что по справкѣ изъ путевого журнала, пароходъ *Сильвестръ*, въ Іюні и Іюль мѣсяцахъ 1856 года, буксируя баржи съ грузами, вывезъ оныхъ слѣдующее количество:

---

(\*) Весьма справедливо, — что можно взять пароходному обществу «Кавказъ и Меркурій», того никакъ нельзя взять другимъ обществамъ не пользующимся такими огромными привилегіями, какія дарованыему правительствомъ по уставу его, перевозкою войскъ и продовольствія на Кавказъ. *Прим. К.-А. Невелискаю.*

(\*) Отношеніе г.-л. Лауница дежурному генералу главнаго штаба Его Императорскаго Величества 3-го Января 1859 г. № 6.

*Прим. астора.*

Въ Юнѣ.

«Изъ Балахова, Самары «и Батраковъ въ Рыбинскъ	Пудовъ.	Сумма фрахта.
«и Нижній-Новгородъ . .	122740	на 19568 р. 30 к.

Въ Юлѣ.

«Съ пристаней ниже Са- «ратова въ Нижній-Новго- «родъ . . . . .	109850	» 12116	» 20	»
---	--------	---------	------	---

---

Всего. . 232545 пуд. на 31684 р. 50 к.

«Въ 1857 году, пароходъ этотъ работалъ, въ тѣ же мѣ-  
«сяцы, не менѣе какъ и въ 1856 году, и фрахтъ за пере-  
«сезенныя имъ кладя составляетъ не менѣе той же суммы;  
«но въ точности опредѣлить оный затруднительно, потому  
«что въ 1857 году пароходы общества, во второй и третій  
«рейсы, неоднократно мѣнялись буксируемыми баржами».

Незначительное увеличеніе цѣны за сплавъ нижнихъ чи-  
новъ съ ихъ семействами въ этомъ, 1859 году, противу сум-  
мы, уплаченной за тоже, прошлаго года (17500 р. вмѣсто  
13000) въ сущности все таки остается цѣною болѣе чѣмъ  
умѣренною, въ сравненіи съ выгодами приобретаемыми па-  
роходами отъ частныхъ грузовъ и пассажировъ.

Описанный порядокъ сплава по рр. Волгѣ и Камѣ, конеч-  
но, нельзя *вообще* примѣнить ко всѣмъ нашимъ судоходнымъ  
рѣкамъ: каждая изъ нихъ имѣетъ свои особенности, отъ ко-  
торыхъ могутъ зависѣть размѣры и образъ постройки бук-  
сируемыхъ подчалковъ; на примѣръ, на Днѣпрѣ, подчалки  
виѣщаютъ только по 250 человекъ. Во всякомъ однакожъ  
случаѣ, изложенные здѣсь примѣры перевозки войскъ водою  
и основательное знакомство съ характеромъ судоходства по  
той, или другой, рѣкѣ должны служить главнѣйшими дан-  
ными для подробнаго соображенія о порядкѣ сплава войскъ,  
по какой бы то рѣкѣ ни было. Въ 1858 году, перевезено  
водою всего до 7000 чел. нижнихъ чиновъ, но тѣмъ не  
менѣе сплавъ этотъ уже довольно ознакомилъ насъ съ по-

вымъ способомъ передвиженія войскъ, такъ что теперь смѣло можно предпринять сплавъ ихъ (покрайней мѣрѣ по Камѣ и Волгѣ) въ несравненно значительнѣйшемъ числѣ, не опасаясь встрѣтить никакихъ особыхъ затрудненій, исключая мелководія, бурь и т. п. условій, неподчиняющихся расчету.

Въ безчисленныхъ выгодахъ улучшенія средствъ сообщеній конечно никто и никогда не сомнѣвался, и вѣроятно каждому не разъ приходилось искренно благодарить достойныхъ дѣятелей на этомъ поприщѣ общественной пользы. Грѣшно же было бы войскамъ не прибѣгать къ столь выгодному для нихъ способу передвиженія посредствомъ рѣчныхъ буксирныхъ пароходовъ—при малѣйшей къ тому возможности.

Оканчивая статью, мы узнали что въ нынѣшнемъ 1859 г., кромѣ отправленія Волгою и Каспійскимъ моремъ на Кавказъ до 15 000 чел, и Волгою и Камою свыше 3000 въ Пермь, предназначено еще сплавить по Днѣпру, а потомъ Азовскимъ моремъ въ Тамань около 12 000 человекъ.

**Князь Щецерскій.**

25 Марта 1859 г.

## О ВООРУЖЕННОМЪ МОРСКОМЪ НЕЙТРАЛИТЕТѢ.

(Продолженіе).

### XXI.

Кошя съ именованнаго указа къ Полномочному Министру Князю Голицыну, въ Галгъ.

Господиъ Полномочный Министръ Князь Голицынъ. Странное поведеніе Испанскаго Двора противу всѣхъ нейтральныхъ державъ, оказанное насильнымъ повороченіемъ въ Кадиксъ всѣхъ судовъ изъ океана въ Средиземное море шедшихъ и самовластно тутъ продаю съ публичнаго торгу грузовъ ихъ безъ вѣдома, согласія и участія въ оной не токмо хозяевъ, но даже и Консуловъ ихъ народовъ въ Кадиксъ пребывающихъ, извѣстно вамъ изъ публичныхъ вѣдомостей. Оное коснулося и до Нашихъ подданныхъ, хотя суда ихъ не были назначены не только къ мѣсту блокированному, но отчасти въ ихъ же собственныя приставы, отчасти же въ порты нейтральныхъ народовъ. Повелѣвъ учинить наисильнѣйшія домогательства у Мадритскаго Двора о доставленіи подданнымъ Нашимъ полнаго удовлетворенія, объ отпускѣ задержанныхъ судовъ въ путь ими вознамѣренный, и о строжайшемъ запрещеніи прикасаться Россійской торговли и навигаціи, кои конечно производимы будутъ съ точнѣйшимъ наблюденіемъ правъ народныхъ, Мы приказали, сверхъ эскадры для огражденія плаванія по Сѣверному морю посылаемой, вооружить изъ флота Нашего при Кронштатѣ пятнадцать кораблей, для обращенія ихъ къ защитѣ торгоа Нашего, по коидку то вмѣстѣ быть можетъ съ нейтралитетомъ въ настоящей войнѣ, свято со стороны Нашей соблюдаемомъ. Полныя о всемъ семъ свѣдѣнія указали Мы Министерству Нашему доставить вамъ для лучшаго вашего просвѣщенія и руководства; между тѣмъ, какъ въ таковомъ доступкѣ Мадритскаго Двора равно съ Нами интересованы и прочія нейтральныя державы, торгъ свой въ Сре-

диземномъ морѣ производящія, въ томъ числѣ и Республика Голландская, то Мы желаемъ, чтобъ вы въ настоящемъ мѣстѣ пребыванія вашего старались испытать мысли правительства тамошняго относительно сего поведенія Испанскаго и мѣръ приемимыхъ имъ къ охраненію своей коммерціи отъ обохъ воюющихъ стороу. Вы можете познать его наклонность вступить съ Нами въ равное дѣло, чтобъ учинить обомъ сторонамъ общее представленіе, въ чемъ разумѣемъ Мы свободную торговлю и плаваніе, и какіе именно товары контрабандъ въ себѣ заключаютъ, и что Мы не можемъ сносить равнодушно подобнаго прикосновенія къ флагу и собственности подданныхъ Нашихъ; но притомъ извѣдывая мнѣнія тамошнія, надлежитъ вамъ остерегаться прежде времени обязываться въ чемъ либо словомъ и именемъ Нашимъ, во ожиданія дальнѣйшихъ Нашихъ повелѣній, коихъ скорое доставленіе зависитъ отъ послѣднѣйшаго вашего донесенія. Пребываемъ впрочемъ вамъ благосклонны.

На подлинномъ подписано собственною Ея Императорскаго Величества рукою тако:

ЕКАТЕРИНА.

Въ С. Петербургѣ  
Февраля 14, 1780 г.

## XXII.

### DECLARATION AUX COURS DE LONDRES, VERSAILLES ET MADRID.

«Быть по сему».

Въ С. Петербургѣ, Февраля 27, 1780.

L' Impératrice de toutes les Russies a si bien manifesté les sentiments de justice, d'équité et de modération qui l'animent, et a donné des preuves si évidentes pendant le cours de la guerre, qu' Elle avoit à soutenir contre la Porte Ottomane, des égards qu' Elle a pour les droits de la neutralité et de la liberté du commerce général, qu' Elle peut s'en rapporter au témoignage de toute l' Europe. Cette conduite, ainsi que les principes d'impartialité qu' Elle a déployés pendant la guerre actuelle, ont dû Lui inspirer la juste confiance que Ses sujets jouiroient paisiblement des fruits de leur industrie et des avantages appartenants à toute nation neu-



tre. L'expérience a cependant prouvé le contraire; ni ces considérations-là, ni les égards dûs à ce que prescrit le droit des gens universel, n'ont pu empêcher que les sujets de Sa Majesté Impériale n'aient été souvent molestés dans leur navigation et arrêtés dans leurs opérations par celle des Puissances belligérantes.

Ces entraves, mises à la liberté du commerce général et de celui de Russie en particulier, sont de nature à exciter l'attention des Souverains et de toutes les nations neutres. L'Impératrice voit résulter pour Elle l'obligation de l'en affranchir par tous les moyens compatibles avec Sa dignité et avec le bien-être de Ses sujets; mais avant d'en venir à l'effet et dans l'intention sincère de prévenir de nouvelles atteintes, Elle a crû être de Sa justice d'exposer aux yeux de l'Europe les principes qu'Elle va suivre et qui sont propres à lever tout malentendu, et ce qui pourroit y donner lieu. Elle le fait avec d'autant plus de confiance, qu'Elle trouve consignés ces principes dans le droit primitif des peuples que toute nation est fondée à réclamer, et que les Puissances belligérantes ne sauroient les invalider sans violer les lois de la neutralité et sans désavouer les maximes qu'elles ont adoptées nommément dans différents traités et engagements publics. Ils se réduisent aux points qui suivent:

1) Que les vaisseaux neutres puissent naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre.

2) Que les effets appartenants aux sujets des dites Puissances en guerre, soient libres sur les vaisseaux neutres, à l'exception des marchandises de contrebande.

3) Que l'Impératrice se tient, quant à la fixation de celles-ci, à ce qui est énoncé dans les articles 10 et 11 de Son traité de commerce avec la Grande-Bretagne, en étendant ces obligations à toutes les Puissances en guerre.

4) Que pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accorde cette dénomination qu'à celui, où il y a par la disposition de la Puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer.

5) Que ces principes servent de règle dans les procédures et les jugemens sur la légalité des prises.

Sa Majesté Impériale en les manifestant, ne balance point de déclarer que pour les maintenir et afin de protéger l'honneur de son pavillon, la sûreté du commerce et de la navigation de Ses sujets contre qui que ce soit, Elle fait appareiller une partie

considerable de Ses forces maritimes. Cette mesure n'influera cependant d'aucune manière sur la stricte et rigoureuse neutralité, qu'Elle a saintement observée et qu'Elle observera tant qu'Elle ne sera provoquée et forcée de sortir des bornes de modération et d'impartialité parfaite. Ce n'est que dans cette extrémité, que Sa flotte aura ordre de se porter partout, où l'honneur, l'intérêt et le besoin l'appelleront.

En donnant cette assurance formelle avec la franchise propre à Son caractère, l'Impératrice ne peut que Se promettre, que les Puissances belligérantes, pénétrées des sentiments de justice et d'équité, dont Elle est animée, contribueront à l'accomplissement de Ses vues salutaires, qui tendent si manifestement à l'utilité de toutes les nations et à l'avantage même de celles en guerre; qu'en conséquence elles muniront Leurs Amirautés et officiers commandants d'instructions analogues et conformes aux principes ci-dessus énoncés, puisés dans le code primitif des peuples et adoptés si souvent dans leurs conventions.

### XXIII

#### ПРОЕКТЪ РЕСКРИПТА ВЪ КОПЕНГАГЕНЪ КЪ МИНИСТРУ САКЕНУ.

Апробованъ Ея Императорскимъ Величествомъ 27 Февраля 1780 г.

Ощутивъ опытомъ пользу прошлогодняго отправления эскадры Нашей въ Сѣверное море, колько принадлежало до удаленія изъ онаго всякихъ арматоровъ, вознамѣрились Мы и на нынѣшній годъ показать таковую же услугу общей всѣхъ дружественныхъ народовъ навигаціи къ Архангельскому и другимъ нашимъ портамъ той стороны. Вслѣдствіе того приказано уже отправить туда какъ наискорѣе два корабля и два фрегата. Сообщая о сей мѣрѣ Датскому министерству, имѣете вы въ тоже время учинить оному приглашеніе къ воспріятію равныхъ мѣръ, сходственно тому, какъ въ прошломъ годѣ сдѣлано было. Подобное повелѣніе дано отъ Насъ и совѣтнику посольства Рикману, дабы, въ дѣлѣ всѣ три сѣверныя державы одинаково интересующемъ, составить и общій подвигъ къ возбужденію отъ стороны воюющихъ державъ къ собст-

веннымъ ихъ водамъ вышаго уваженія, слѣдовательно же и къ доставленію себѣ въ нихъ совершенной безпечности. Для поощренія тутъ союзника и сосѣда Нашихъ, настѣитъ теперь гораздо большая нужда, нежели каковая была въ прошломъ году; умалчивая о захватахъ обыкновенныхъ со стороны Англіи, кои, при чинимыхъ отъ нея частнымъ купцамъ изобильныхъ удовлетвореніяхъ, тѣмъ меныше однакожъ затрудняютъ и стѣсняютъ торговлю и кораблеплаваніе нейтральныхъ народовъ; поведѣіе Гишпанскаго Двора, сколь странное, столь же и насильственное противу всѣхъ чрезъ Гибралтарской проливъ проходящихъ судовъ, не можетъ отъ Насъ и ни отъ кого сносимо быть съ равнодушіемъ, и безъ воспріятія вопреки сильнѣйшихъ и достаточныхъ мѣръ. Можетъ весьма статься, что оное недолго продлится, и что кабинетъ Гишпанской, Нашими и всѣхъ другихъ нейтральныхъ державъ жестокими жалобами и представленіями, подвигнуть будетъ не только отмѣнить свои данныя повелѣнія, но и удовольствовать всѣхъ до нынѣ обиженныхъ частныхъ людей: но достоинство коронъ, тронутое въ оскорбленіи ихъ торговыхъ флаговъ, можетъ ли таковымъ однихъ убытковъ награжденіемъ въ своей чести удовлетворено быть, и не възскаиваетъ ли оное паче на будущее время употребленія отъ Государей всѣхъ тѣхъ способовъ, кои въ рукахъ ихъ быть могутъ къ огражденію и обезпеченію по всѣмъ морямъ торговли и кораблеплаванія ихъ подданныхъ? Мы съ своей стороны, поставляя славу Нашу въ благоденствіи вѣрной Намъ отъ Бога имперіи, слѣдовательно же и въ охраненіи естественныхъ и приобрѣтенныхъ ея правъ отъ всякаго прикосновенія, рѣшили уже на тѣ средства, кои съ самъ первымъ правиломъ политики Нашей на-и-выще сходствовать могутъ. Они состоятъ: 1) въ вооруженіи изъ флота Нашего при Кронштадтѣ, независимо отъ посылаемой въ Сѣверное море эскадры, пятнадцати кораблей и четырехъ фрегатовъ такимъ образомъ, чтобъ они, по первому повелѣнію въ море пустяться могли, для дѣйствительнаго въ крайней надобности обращенія ихъ тамъ, гдѣ честь, польза и нужда того требовать будутъ. 2) въ учиненіи всѣмъ воюющимъ державамъ равной и единогласной деклараціи, съ образованіемъ въ ней того, что мы точно разумѣемъ подъ именемъ свободной торговли, въ чемъ полагаемъ быть кондрандъ, и каковыя опять способы учреждены Нами къ охраненію Нашей торговли и Нашего плаванія.

Дружеское предъявленіе Датскому двору самой деклараціи откро-

еть ему вдругъ и въ полномъ свѣтѣ правила, на коихъ Мы основываемъ дефиниціи свободной торговли и военнаго контрабанда. Первая изъ нихъ собственная его изъ негоціаціи 1778 года, а потому и не можетъ подлежать ни какому вопросу; опредѣленіе же контрабанда заимствовано изъ точныхъ словъ комерческаго Наше-го съ Великобританіею трактата.

Памятуя прежнее приглашеніе Его Датскаго Величества къ соединенію Нашихъ подвиговъ при Лондонскомъ дворѣ, на одержаніе отъ онаго сей дефиниціи въ пользу нейтральнаго торговаго флага, и желая въ семъ случаѣ, сколько доказать ему Наше истинное доброжелательство, столько же и связать взаимныя Наши торговыя интересы, относительно до настоящей морской войны узломъ формальнаго договора, предлагаемъ Мы теперь союзнику Нашему, не только войти о томъ въ непосредственную негоціацію, но и пригласить еще и съ его стороны, елико принадлежит до охраненія торговаго и навигаціи при навѣщаніи наблюденія нейтралитета, къ общему дѣлу—дворы Шведской, Португальской и республику Голландскую, какъ то вышѣ же велѣли дѣйствительно учинить. Весьма Намъ пріятно будетъ, да и выиграется много времени,—если Датское министерство поспѣшитъ и своихъ министровъ, въ Лондонѣ, Парижѣ и Мадридѣ, уполномочить къ учиненію тамъ именемъ Короля, Государя своего, одинаковой съ Нашею деклараціи; а въ Стокгольмѣ, Лиссабонѣ и Гагѣ къ преклоненію тамошнихъ правительствъ на таковое же принятіе для себя и ознаменованіе опять съ своей стороны воюющимъ державамъ формальными деклараціями равногласныхъ съ Нами началъ, относительно до вольной торговли и военнаго контрабанда, съ изъявленіемъ при томъ и одинаковой твердости на охраненіе оныхъ, а если по времени удобность и польза окажутся, и на постановленіе съ ними приличныхъ на всѣ стороны условій и обязательствъ. Сямъ образомъ всѣмъ въ нейтралитетѣ остающимся морскими державами была бы, въ пользу настоящую и будущихъ вѣковъ, основана и узаконена для всей вообще торговой навигаціи нейтральныхъ народовъ, новая естественною справедливостію начертанная система, которой всѣ воюющія державы, видя общую и дѣятельную ихъ готовость на ея защиту, но неволь уже бы согласоваться принуждены были, естлибъ паче чаянія, та или другая изъ нихъ, въ дѣлѣ толь правомъ янако гласомъ внутренняго удостовѣренія преклонена быть не могла.

На семъ началѣ можете Вы далѣе внушить Датскому двору что открытіе предлагаемой ему отъ Насъ негоціаціи зависить отъ скорого вамъ сообщенія его мыслей; что Мы въ нихъ предполагая найти равное отношеніе ко взаимнымъ Нашимъ интересамъ, и пріемля между тѣмъ за основаніе записку Графа Бернсторфа отъ 28 Сентября 1778 года, не уедемъ съ своей стороны по возможности облегчить совершеніе самаго дѣла; и что вы, по первымъ нашимъ довошеніямъ, будете отъ Насъ снабжены достаточными наставленіями къ окончанію соглашаемой конвенціи, которую впрочемъ такъ расположить надобно, чтобъ къ ней и другія нейтральныя державы безъ всякаго сомнѣнія приступить могли, ибо всякія частныя и Намъ и союзнику Нашему исключительно свойственныя постановленія могутъ особыми секретными артикулами удобно распоряжены быть.

Въ надѣяніи скорой и на обѣ стороны равноугодной развязки сему вопросу, желаемъ и требуемъ Мы между тѣмъ дружески, чтобъ Датской дворъ ускорилъ послѣдовать Нашему примѣру въ учиненіи воюющимъ державамъ своей деклараціи, на принятыхъ Нами началахъ свободной торговли, съ изъясненіемъ притомъ какъ свойства военной контрабанды, по словамъ собственныхъ его съ другими народами торговыхъ трактатовъ, такъ и твердой его рѣшительности защищать оную свободу не словами, но дѣломъ, и чтобъ еще для праданія важности и силы сему поступку, велѣлъ онъ дѣйствительно учинить въ портахъ своихъ достаточное вооруженіе. Вы неоставите тутъ употребить къ скорѣйшему успѣху всѣ возможныя пособія и убѣжденія; по мѣрѣ же усматриваемой преклонности имѣть надлежащее и непосредственное сношеніе съ Нашими министрами въ Лондонѣ, Парижѣ, Мадридѣ, Стокгольмѣ, Гагѣ, и Лиссабонѣ, дабы частное каждаго изъ васъ служеніе по столь важному предмету, каково есть соединеніе въ одинъ образъ мыслей пяти нейтральныхъ державъ, могло общими и единообразными вашими подвигами повсемѣстно облегчаемо быть.

Имъ всѣмъ дано нынѣ отъ Насъ равное съ симъ повелѣніе.

Мы пребываемъ вамъ впрочемъ etc.

Подлинный подписанъ собственною Ея Императорскаго Величества рукою тако:

ЕКАТЕРИНА.

Данъ въ Санктпетербургѣ

28 Февраля 1780 года.

## XXIV

Проектъ указа въ Стокгольмъ къ повѣренному въ дѣлахъ Рикману.

На подлинномъ написано рукою Е. И. В.

«Быть по сему.»

Въ Санктпетербургѣ Февраля 27, 1780.

Ея Императорское Величество, ощутивъ опытомъ пользу прошлогодняго отправленія эскадры здѣшней въ Сѣверное море, колико принадлежало до удаленія изъ онаго всякихъ арматоровъ, вознамѣрилась и на нынѣшній годъ показать такую же услугу общей всѣхъ дружественныхъ народовъ навигаціи къ Архангельскому и другимъ здѣшнимъ портамъ той стороны.

Въ слѣдствіе того приказано уже отправить туда какъ наискорѣе два корабля и два фрегата. Сообщая о сей мѣрѣ Шведскому Министерству, имѣете вы въ тоже время учинить оному приглашеніе къ воспріятію равныхъ мѣръ сходственно тому, какъ въ прошломъ годѣ дѣлано было. Подобное повелѣніе дано и чрезвычайному посланнику Сакену, дабы въ дѣлѣ всѣ три Сѣверныя державы одинаково интересующемъ, составить общій подвигъ къ возбужденію отъ стороны воюющихъ державъ къ собственнымъ ихъ водамъ вящаго уваженія, слѣдовательно же и къ доставленію себѣ въ нихъ совершенной безпечности. Для поощренія тутъ обоимъ сосѣдей Нашихъ настоятъ теперь гораздо большая нужда, нежели каковая была въ прошломъ году, умалчивая о захватахъ обыкновенныхъ со стороны Англии, кои, при чинимыхъ отъ нея частнымъ купцамъ изобильныхъ удовлетвореніяхъ, тѣмъ не меньше однакожь затрудняютъ и стѣсняютъ торговлю и кораблеплаваніе нейтральныхъ народовъ; повѣденіе Испанскаго Двора, сколь странное, столько же и насильственное противу всѣхъ чрезъ Гибралтарскій проливъ проходящихъ судовъ, не можетъ отъ Ея Императорскаго Величества и ни отъ кого изъ Государей сносимо быть съ равнодушіемъ и безъ воспріятія вопреки сильнѣйшихъ и достаточныхъ мѣръ. Можетъ весьма стать, что оное не долго продлится, и что Кабинетъ Испанскій здѣшними и всѣхъ другихъ нейтральныхъ Державъ жестокими жалобами и представленіями подвигнуть будетъ не только отмѣнить свои данныя повелѣнія, но и удовольствоваться всѣхъ до нынѣ обиженныхъ частныхъ людей;

но достоинство коронъ, тронутое въ оскорбленіи ихъ торговыхъ флаговъ, можетъ ли такимъ однимъ убытковъ награжденіемъ въ своей чести удовлетворено быть, и не взыскиваетъ ли оно паче на будущее время употребленія отъ Государей всѣхъ тѣхъ способъ, кои въ рукахъ ихъ быть могутъ къ огражденію и обезпеченію по всѣмъ морямъ торговли и кораблеплаванія ихъ подданныхъ? Ея Императорское Величество съ своей стороны, поставляя славу свою въ благоденствіи вѣренной Ей отъ Бога Имперіи, слѣдовательно же и въ охраненіи естественныхъ и приобретенныхъ Ея правъ отъ всякаго прикосновенія, рѣшилась уже на тѣ средства, кои съ симъ первымъ правиломъ политики Ея навяще сходствовать могутъ. Они состоятъ: 1) въ вооруженіи изъ флота здѣшняго при Кронштагѣ независимо отъ посылаемой въ Сѣверное море эскадры, пятнадцати кораблей и четырехъ фрегатовъ, такимъ образомъ, чтобъ они по первому повелѣнію въ море пуститься могли для дѣйствительнаго въ крайней надобности обращенія ихъ тамъ, гдѣ честь, польза и нужда того требовать будутъ. 2) Въ учиненіи всѣмъ воюющимъ Державамъ равной и единогласной деклараціи, съ образованіемъ въ ней того, что Ея Императорское Величество точно разумѣетъ подъ именемъ свободной торговли, въ чемъ полагаетъ быть контрабандъ, и каковыя опять способы учреждены Ея Величествомъ къ охраненію здѣшней торговли и здѣшняго плаванія.

Здѣсь прилагается копія съ сей деклараціи, которую вы Шведскому Министерству сообщить имѣете, въ знакъ здѣшняго къ нему отличнаго вниманія, по одинаковому съ Россійскими интересамъ Его Шведскаго Величества, въ причинѣ извлеченія ея съ такимъ присовокупленіемъ, что сколько Ея Императорское Величество съ одной стороны желаетъ свято и не нарушимо сохранять въ продолженіе настоящей войны строжайшій нейтралитетъ, столько же напротивъ того рѣшительнымъ уже образомъ опредѣлила Она защищать, отъ кого бы то ни было изъ воюющихъ державъ, честь флага Россійскаго и безопасность торга и плаванія подданныхъ Своихъ; что для упрежденія въ семъ случаѣ всякаго повода и недоразумѣнія признала Ея Императорское Величество за нужно образовать въ деклараціи Своей предѣлы свободной торговли и военнаго контрабанды; что какъ дефиниція первой основывается на простыхъ, частыхъ и неоспоримыхъ понятіяхъ естественнаго права, такъ для послѣдняго заимствовано опредѣленіе изъ точныхъ

словъ коммерческаго нашего съ Великобританіею трактата; что симъ образомъ ограждена достаточно добрая вѣра здѣшняго Двора отъ всякаго превратнаго толкованія и вида къ похлебству той или другой сторонѣ; что потому имѣеть Россія причину ожидать отъ прочихъ въ морской коммерціи участвующихъ державъ приступленія къ исповѣдуемымъ ею въ пользу оной началамъ нейтралитета; что въ семъ нацѣяннѣ поручено вамъ, сообщая объ нихъ и о мѣрахъ приемлемыхъ Ея Императорскимъ Величествомъ, Стокгольмскому Двору, пригласить оный дружескимъ образомъ къ общему съ здѣшнимъ дѣлу, елико принадлежитъ до охраненія торга и навигаціи при точнѣйшемъ наблюденіи нейтралитета и что въ прочемъ равное отъ сюда приглашеніе чинится Дворамъ Копенгагскому, Лиссабонскому и Республикѣ Голандской, дабы общимъ подвигомъ всѣхъ въ нейтралитетѣ остающихся морскихъ державъ въ пользу настоящую и будущихъ вѣковъ, основать и узаконить для всей вообще торговой навигаціи нейтральныхъ народовъ новую естественною справедливостію начертанную систему, которой бы всѣ воюющія, видя согласную и дѣятельную ихъ готовность на ея защиту, поневолѣ уже повиноваться принуждены были, еслябъ паче чаянія та или другая изъ нихъ въ дѣлѣ толь правомъ внако гласомъ внутренняго удостовѣренія преклонена быть не могла.

Вы не оставите потомъ стараться по крайней возможности, чтобъ Стокгольмскій Дворъ ускорилъ послѣдовать вашему примѣру въ учиненіи воюющимъ державамъ своей деклараціи, на принятыхъ здѣшнимъ началамъ свободной торговли, съ изъясненіемъ притомъ какъ свойства военной контрабанды, по словамъ собственныхъ его съ другими народами торговыхъ трактатовъ, такъ и твердой его рѣшительности защищать оную свободу не словами, но дѣломъ, и чтобъ еще для приданія важности и силы сему поступку велѣлъ онъ дѣйствительно учинить въ портахъ своихъ достаточное вооруженіе; а для вящаго тутъ поощренія можно ему еще внушить, что Ея Императорское Величество склона быть изволить на постановленіе нарочной конвенціи, для вящаго и точнаго связанія интересовъ всѣхъ трехъ Севѣрныхъ державъ, съ приглашеніемъ къ оной Республики Голандской и Короля Португальскаго.

Коллегія ожидаетъ отъ васъ въ свое время обстоятельныхъ извѣщеній о томъ; какимъ образомъ исполните вы сіе повелѣніе, какую сансацію будутъ производить у Шведскаго Двора представленія и домогательства ваши, и какой опять отвѣтъ рассудитъ онъ



съ своей стороны учинить на здѣшнее къ общему дѣлу приглашеніе, а за тѣмъ поручаетъ вамъ по всѣмъ симъ статьямъ войти въ непосредственное сношеніе съ министрами Ея Императорскаго Величества въ Лондонѣ, Парижѣ, Мадридѣ, Лиссабонѣ, Гагѣ и Копенгагенѣ, дабы частное каждого изъ васъ служеніе по толь важному предмету, каково есть соединеніе въ одинъ образъ мыслей пяти нейтральныхъ державъ, могло общими и единообразными вашими подвигами повсемѣстно облегчаемо быть; имъ всѣмъ дано нынѣ отсюда равное сему повелѣніе.

Подлинный подписанъ тако: Гр. Н. Панинъ, Гр. И. Остерманъ.

Въ Санктпетербургѣ 28 Февраля 1780 года.

## XXV.

### Провѣтъ рескрипта въ Парижѣ, Лондонѣ и Мадридѣ.

Апробованъ Ея Императорскимъ Величествомъ 27 Февраля 1780.

Слѣдствія настоящей морской войны между Великобританіею, Американскими ея селеніями и обоими главными Бурбонскими домами стали отъ нѣкотораго времени относиться къ предосужденію торговли, собственности и кораблеплаванія Нашихъ подданныхъ. Особливо коснулись оныя до нихъ со стороны Гишпанскаго двора, въ принятой имъ странной и необычайной мѣрѣ противу всѣхъ нейтральныхъ судовъ, проходящихъ чрезъ Гибралтарской проливъ, кои хотя отнюдь не къ блокированнымъ или осажденнымъ мѣстамъ путь свой направляють, а многіе и въ собственныя ихъ пристани слѣдуютъ, бывають однакожь забираемы, отводимы въ порты по волѣ морскихъ начальниковъ, и продаваемы съ публичнаго торгу съ крайнимъ убыткомъ и раззореніемъ хозяевъ и съ подрывомъ торговли. Дворъ Нантъ едва успѣлъ сообщить жалобу свою на подобной поступокъ, во вредъ Россійскаго подданнаго кушца Фанъ Брина, произведенной, какъ вдругъ ощутилъ новый опытъ того влѣтемъ Россійскаго судна Св. Николая, принадлежащаго Санктпетербургскому кушцу Якову Жадимировскому, нагруженнаго Россійскими товарами и посланнаго въ одягъ изъ портовъ

Гишпанскихъ, Малагу, для продажи ихъ и съ тѣмъ, чтобъ тамъ набрать вина для здѣшнихъ мѣстъ.

Мы не дозволяемъ мѣста сумнѣнію, чтобъ Его Католическое Величество, убѣдясь какъ собственнымъ своимъ правосудіемъ, такъ и Нашими дружественными представленіями, коимъ по одинаковому подвигу всемірно до нынѣ послѣдовали уже и всѣ другія нейтральныя державы, не благоволилъ въ скорѣ прекратить самый корень сего зла и удовлетворить въ полной мѣрѣ нашимъ обиженнымъ подданнымъ: какъ то прелѣ сямъ съ стороны Великобританскаго правленія отъ большей части дѣйствительно уже исполнено по другимъ подобнымъ случаямъ.

Но какъ чинимыя по временамъ отъ воюющихъ державъ нейтральнымъ подданнымъ частныя удовлетворенія не могутъ однакожь быть совмѣстны ни съ достоинствомъ, ни со всегдашними непоколебимыми интересами Государей ихъ, потому что не возстановляютъ самой свободы и безопасности нейтральнаго плаванія; то по сей причинѣ и признали Мы необходимымъ уже долгомъ политики Нашей, благовременно и прежде чѣмъ оскорбленіе Россійскаго торговаго флага преобразится во вредную привычку, употребить съ своей стороны, къ совершенному огражденію и обезпеченію его, всѣ отъ Насъ и державы Нашей зависящія пособія, съ твердымъ однакожь предположеніемъ свято и ненарушимо согласовать оныя въ продолженіе настоящей войны съ правилами строжайшаго безпристрастія и нейтралитета. Въ слѣдствіе того рѣшились Мы на первый случай и доколѣ крайняя необходимость не принудитъ Насъ, противу воли и желанія, къ сильнѣйшимъ поступкамъ, на слѣдующія двѣ мѣры: 1) на отправленіе и нынѣшнимъ лѣтомъ въ Сѣверное море двухъ кораблей и двухъ фрегатовъ, для удаленія изъ тамошнихъ водъ всякихъ арматоровъ и обезпеченія къ портамъ Нашимъ свободнаго плаванія всѣхъ вообще дружескихъ народовъ, на тѣхъ самыхъ началахъ, каковыя Нами въ прошломъ году узаконены и обѣимъ тогда воевавшимъ державамъ: Англіи и Франціи, формальною деклараціею сообщены были, 2) на вооруженіе изъ флота при Кронштатѣ пятнадцати кораблей и четырехъ фрегатовъ и на содержаніе ихъ въ такой готовности, чтобъ они по первому повелѣнію въ море пуститься могли.

А дабы по невѣденію, или по неосновательнымъ соображеніямъ, не могли прочія державы, особливо же воюющія, попасть на ложныя заключенія объ истинномъ предметѣ сей послѣдней мѣры и

относить оную въ гаданіяхъ своихъ на вредъ или пользу себѣ, слѣдовательно же и затрудняться по первому предположенію въ собственныхъ своихъ изворотахъ, то и восхотѣли Мы нынѣ же объяснить какъ имъ, такъ и всей Европѣ письменною деклараціею тотъ истинный предметъ, въ отношеніи его до свободы и безопасности нейтральнаго кораблеплаванія, требуя и ожидая отъ ихъ дружбы и отъ ихъ правосудія, что они взаимно признаютъ въ полной мѣрѣ совершенное безпристрастіе Нашего въ войнѣ поведенія и Нашихъ правягъ во взаимныхъ обязанностяхъ нейтралитета, ибо оныя основываются съ одной стороны на простыхъ, чистыхъ и неоспоримыхъ понятіяхъ естественнаго права, а съ другой на словесныхъ постановленіяхъ коммерческаго Нашего съ Великобританіею трактата.

Вы имѣете потому вручить тамошнему министерству, на испрашиваемой нарочно конференціи, слѣдующую при семъ декларацію, препровождая оную именемъ Нашихъ пристойными увѣреніями о дружбѣ нашей къ *Его Христіанишнему Величеству (Католицкому)* (\*), и о твердомъ Нашемъ намѣреніи сохранить, въ настоящей его войнѣ съ *Великобританіею* (\*\*), строжайшій нейтралитетъ, поколику отъ стороны воюющихъ державъ и ихъ подданныхъ совершенное взаимство наблюдаемо будетъ къ торговлѣ и навигаціи нашихъ подданныхъ, на основанія того, что о семъ въ предшествовавшей статьѣ подробнѣе сказано.

Заключая разговоръ вашъ съ статскимъ секретаремъ просьбою сообщить вамъ какъ наискорѣе отвѣтъ Короля Государя его на декларацію Нашу, имѣете вы съ своей стороны, какъ въ немъ, такъ и во всѣмъ тамошнемъ министерствѣ бдительно примѣчать, какую импрессию будетъ она производить и какія правила приметъ дѣйствительно *Версальской* дворъ въ разсужденіи будущаго своего поведенія къ Россіи, стараясь между тѣмъ чрезъ частыя и достовѣрныя развѣдыванія проникнуть прямую силу и точныя слова даваемыхъ вновь морскимъ начальникамъ инструкцій относительно до Нашей торговой и всей вообще таковой же навигаціи нейтральныхъ народовъ. Мы ласкаемъ себя надеждою, что и другія къ общей нейтральной навигаціи интересованныя державы: Швеція, Португалія и Голландія, а особливо Нашъ союзникъ Король Дат-

(\*) Такого же содержанія и *Великобританскому*.

(\*\*) Съ двумя главными Бурбовскими домами.

ской, согласится принять для себя и о, наименовать опять съ своей стороны воюющимъ державамъ формальными же деклараціями, одинаковыми съ Нами начала въ разсужденіи военнаго контрабанда и свободной торговли, съ изъявленіемъ притомъ и одинаковой твердости на охраненіе ея. Мы поручили уже Нашимъ министрамъ въ Копенгагенѣ, Стокгольмѣ, Гагѣ и Лиссабонѣ сообщить тамошнимъ правительствамъ полное содержаніе сей Нашей всѣмъ воюющимъ державамъ равно и одновременно чинимой деклараціи, и пригласить ихъ къ общему съ Нами дѣлу при вѣточѣйшемъ наблюденіи нейтралитета. Время да и короткое покажетъ вамъ, что изъ того послѣдуетъ, ибо Мы онымъ министрамъ именно предписали извѣщать васъ объ успѣхѣ чинимаго ими въ своихъ мѣстахъ приглашенія, а вамъ равномѣрно повелѣваемъ увѣдомить ихъ во свое время о дѣйствительномъ вами врученія Французскому двору деклараціи Нашей, о производимой ею въ ономъ и въ публикѣ сенсаций, а потомъ и объ отвѣтѣ, каковой вы обратно получите: также завести и содержать съ находящимися въ вашемъ мѣстѣ министрами: Датскимъ, Шведскимъ, Голландскимъ и Португальскимъ надлежащее и откровенное сношеніе по мѣрѣ соглашенія дворовъ ихъ на общій съ Нами подвигъ, подкрѣплять при додающихся случаяхъ ихъ справедливыя представленія и взаимствоваться равномѣрно ихъ помощью въ вашихъ дѣлахъ.

Что принадлежитъ до отправленія въ Сѣверное море особой эскадры, объ ономъ имѣете вы отозваться къ *Графу Версеню* (\*) на обыкновеннымъ свиданіи съ предписаннымъ для прошлаго года изъясненіемъ, чего ради прилагается здѣсь къ вашему руководству (въ ономъ *Мадридѣ*) копія съ депеши Нашего Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Графа Парива къ полномочному въ Парижѣ Министру Князю Борятинскому отъ 28 Февраля прошлаго 1779 года, по коей вы вынѣ, въ разсужденіи вашего мѣста, надлежащее исполненіе учинить имѣете.

въ прочемъ пребываетъ. . . . .

Подлинной подписанъ собственною Ея Императорскаго Величества рукою тако: Екатерина.

Дана въ Санктпетербургѣ 28 Февраля 1780 года.

(\*) Также: *Графу Флоридъ Блакк* и *Лорду Стормону*.

## XXVI.

## PROJET DE LETTRE DU COMTE PANIN AU PRINCE BARIATINSKY A PARIS.

Апробовано Ея Императорскимъ Величествомъ 26 Февраля 1780.

Le parti extrême qu'a pris la Cour de Madrid d'ammener tous les vaisseaux neutres, destinés vers la Méditerranée, et de vendre dans ses ports leurs cargaisons, sans avoir égard, ni à leur destination, ni à leur propriété, et sans prêter la moindre attention aux remontrances des Consuls de ces nations, a influé déjà sensiblement sur notre commerce. Votre Excellence le verra par la copie de la note ci-jointe, que j'ai remise par ordre de Sa Majesté Impériale au Chargé d'affaires d'Espagne. Mais à peine avais-je rempli cet office, qu'un nouveau sujet de plainte s'est élevé par la détention violente du vaisseau russe le S-t Nicolas, également conduit à Cadix et exposé au même traitement arbitraire. Vous en trouverez le détail, mon Prince, dans la seconde note, qui expose nos griefs et reclame la satisfaction, due aux sujets de l'Impératrice. Je Vous en fais la communication par ordre de Sa Majesté Impériale, pour que vous en instruisiez le Ministère de France, et l'engagiez à s'intéresser à la Cour de Madrid en faveur de notre juste cause. Vous direz à M-r le Comte de Vergennes, que l'impératrice se plaint à demander de l'amitié de Sa Majesté Très Chrétienne et de ses sentimens pour Elle, son intervention dans cette affaire; qu'Elle est convaincue que Ses représentations auprès du Roi Son Allié, seront du plus grand poids, et qu'elles acheveront à déterminer cette Puissance à nous prêter sa satisfaction, qu'elle nous doit à tous les titres possibles. Vous ne mettrez point de délai, mon Prince, à remplir cet office et à m'instruire de son succès, pour que je puisse en faire mon rapport à l'Impératrice.

J'ai l'honneur d'être, etc.

A St Pétersbourg, ce 29 Fevrier, 1780.

## XXVII.

Проектъ рескрипта въ Лиссабонъ къ Графу Нессельроду и въ Гагу къ Князю Голицыну.

Апробованъ Ея Императорскимъ Величествомъ 27 Февраля 1780.

Слѣдствія настоящей морской войны между Великобританією, Американскими ея селеніями и обоими главными Бурбонскими домами стали отъ нѣкотораго времени относиться къ предосужденію торговли, собственности и кораблеплаванія Нашихъ подданныхъ. Умалчивая о захватахъ, обыкновенныхъ со стороны Англіи, кои при чинимыхъ отъ нея частнымъ кушамъ изобильныхъ удовлетвореніяхъ, тѣмъ не меньше однакожъ затрудняютъ и стѣсняютъ купеческія спекуліація и предпріятія, повеленіе Гишпанскаго двора, сколь странное, столько же и насильственное противу всѣхъ чрезъ Гибралтарскій проливъ проходящихъ судовъ, не можетъ отъ Насъ и на отъ кого сносимо быть съ равнодушіемъ и безъ воспріятія вопреки сильнѣйшихъ и достаточныхъ мѣръ. Можетъ весьма статья, что оное не долго продлится и, что кабинетъ Гишпанскій Нашими и всѣхъ другихъ нейтральныхъ державъ жестокими жалобами и представленіями подвигнуть будетъ не только отгнѣнить свои данныя повелѣнія, но и удовольствовать всѣхъ до нынѣ обиженныхъ частныхъ людей, какъ то со стороны Великобританскаго правительства по другимъ подобнымъ случаямъ неоднократно уже въ самомъ дѣлѣ исполняемо было. Но достоинство коронъ, тронутое въ оскорбленіи торговыхъ ихъ флаговъ, можетъ ли таковыя однихъ убытковъ награжденіемъ въ своей чести удовлетворено быть и не възыскиваетъ ли оное паче употребленія отъ государей всѣхъ тѣхъ пособій, кои въ рукахъ ихъ быть могутъ къ огражденію и обезпеченію по всѣмъ морямъ торговли и кораблеплаванія ихъ подданныхъ? Мы съ своей стороны поставляя славу Нашу въ благоденствіи вѣрнной Намъ отъ Бога Имперіи, слѣдовательно же и въ охраненіи естественныхъ и приобретенныхъ ею правъ отъ всякаго прикосновенія, рѣшились уже на тѣ средства, кои съ самъ первымъ правиломъ политики Нашей навяще согласовать могутъ. Они состоятъ: 1) въ вооруженіи изъ флота Нашего при Кронштагѣ 15-ти кораблей и четырехъ фрегатовъ такимъ образомъ, чтобъ они по первому повелѣнію въ море пуститься могли, для дѣйствительнаго въ крайней надобности обращенія ихъ тамъ, гдѣ

честь, польза и нужда того требовать будутъ, 2) въ учиненіи всѣмъ воюющимъ державамъ равной и единоголосной деклараціи, съ образованіемъ въ ней того, что Мы точно разумѣемъ подъ именемъ свободной торговли, въ чемъ полагаемъ быть контрабандъ и каковыя опять способы учреждены Нами къ охраненію Нашей торговли и Нашего плаванія.

Прилагая здѣсь копію съ сей деклараціи, повелѣваемъ Мы вамъ сообщить оную *Лиссабонскому двору* (\*) въ знакъ нашего къ нему (къ нимъ) отличнаго вниманія, по одинаковъмъ съ Нашими интересамъ *Ихъ Португальскихъ Величествъ (Ихъ Высокомочія)* въ причинѣ извлеченія ея; а притомъ еще объявлять собственнымъ Нашимъ именемъ, что сколько Мы съ одной стороны желаемъ свято и ненарушимо сохранять въ продолженіе настоящей войны строжайшій нейтралитетъ, столько напротивъ того рѣшительнымъ уже образомъ опредѣлили защищать отъ кого бы то ни было изъ воюющихъ державъ честь флага Россійскаго и безопасность торга и кораблеплаванія подданныхъ Нашихъ; что для упрежденія въ семъ случаѣ всякаго повода и всякаго недоразумѣнія, признали Мы за нужно образовать въ деклараціи Нашей предѣлы свободной торговли и военнаго контрабанда; что какъ дефиниція первой основывается на простыхъ, чистыхъ и неоспоримыхъ понятіяхъ естественнаго права, такъ для послѣдняго взаимствовано опредѣленіе изъ точныхъ словъ коммерческаго Нашего съ Великобританіею трактата; что симъ образомъ оградили Мы достаточно Нашу добрую вѣру отъ всякаго превратнаго толкованія и вида къ похлебству той или другой сторонѣ; что потому имѣемъ причину ожидать отъ прочихъ въ морской коммерціи участвующихъ державъ преступленія къ исповѣдуемымъ Нами въ пользу ея началамъ нейтралитета, что въ семъ надѣяніи поручили Мы вамъ, сообщая объ нихъ и о мѣрахъ Нами приемлемыхъ *Лиссабонскому двору (Генеральнымъ Статамъ)* пригласить оный (*Ихъ Высокомочія*) дружескимъ образомъ къ общему съ Нами дѣлу, елико принадлежитъ до охраненія торга и навигаціи при точнѣйшемъ наблюденіи нейтралитета, и что впрочемъ равное отъ Насъ приглашеніе учинено уже дворамъ: *Копенгагенскому, Стокгольмскому и Республикѣ Голландской (и Лиссабонскому)*, дабы сбцимъ подвигомъ всѣхъ въ нейтралитетѣ остающихся морскихъ державъ, въ пользу настоящую и будущихъ

(\*) Такое же, къ *Генеральнымъ Статамъ*.

бъковъ, сновать и узаконить для всей вообще торговой навигаціи нейтральныхъ народовъ, новую, естественною справедливостію, начертанную систему, которой бы всѣ воюющія, видя согласную и дѣятельную ихъ готовность на ея защиту, повелѣнь уже повиноваться принуждены были, еслибъ, паче чаянія, одна или другая изъ нихъ въ дѣлѣ толь правомъ янако гласомъ внутренняго удостовѣренія преклонена быть не могла.

Вы не оставите по возможности стараться, чтобъ сіе Наше приглашеніе *Португальскимъ дворомъ (Генеральными Статами)* въ надлежащее уваженіе принято было; чтобъ *онѣ (они)* поспѣшили учинить воюющимъ державамъ свою декларацию, на одинаковыхъ съ Нами началахъ, съ изъясненіемъ при томъ, какъ одинаковой твердости на охраненіе *его (ихъ)* торговли и плаванія, такъ и свойства военной контрабанды, по словамъ собственныхъ *его (ихъ)* съ другими народами торговыхъ трактатовъ, а къ вѣщему *его (ихъ)* поощренію на то и другое можете вы еще именно внушить и представить министерству *Ихъ Португальскихъ Величествъ (Ихъ Высокомочіямъ)* о готовности Нашей войти въ соглашеніе и постановленіе особливой конвенціи съ *Ихъ Величествами (съ нами)* и другими вышеименованными нейтральными державами для утвержденія толь полезной и славной системы въ пользу общей навигаціи.

Ожидая во свое время обстоятельныхъ извѣщеній о томъ, какимъ образомъ вы исполните сіе Наше повелѣніе, какую санзацію будутъ производить у *Португальскаго двора (у Генеральныхъ Статовъ)* представленія ваши и какой опять отвѣтъ разсудитъ *онѣ (Ихъ Высокомочіа)* съ своей стороны учинить на Наше къ общему дѣлу приглашеніе, поручаемъ Мы вамъ, по всѣмъ самъ статьямъ, войти въ непосредственное сношеніе съ Нашими министрами въ Лондонѣ, Парижѣ, Мадридѣ, Гагѣ, Копенгагенѣ и Стокгольмѣ, дабы частное каждаго изъ васъ служеніе, по толь важному предмету, каково есть соединеніе въ одинъ образъ мыслей пяти нейтральныхъ державъ, могло общими и единообразными вашими подвигами повсемѣстно облегчаемо быть. Имъ всѣмъ дано нынѣ отъ Насъ равное сему повелѣніе. Впрочемъ пребываемъ Мы къ вамъ Императорскою милостію благосклонны.

Подлинный подписанъ собственною Ея Императорскаго Величества тако: ЕКАТЕРИНА.

Данъ въ Санктпетербургѣ 28 Февраля 1780 года.



## XXVIII.

## Проектъ Рескрипта въ Мадридъ къ Зиновьеву.

Скоро послѣ отправленія къ вамъ Рескрипта Нашего отъ 24 Января, получена здѣсь, какъ отъ васъ, такъ и непосредственно отъ консула Бранденбурга неприятная вѣсть, что собственной Санктпетербургскаго купца Якова Жадимировскаго корабль остановленъ Гишпанскимъ военнымъ кораблемъ, Святаго Николая, въ невинномъ своемъ плаваніи подъ Россійскимъ торговымъ флагомъ, и что грузъ онаго, по приводѣ въ Кадиксъ, скоростижно тамъ съ молотка проданъ, не взирая на всѣ консуломъ Нашимъ, по его званію, вопреки учиненныя представленія и домогательства.

Мы не сумѣваемся, что вы по сию пору не упустили собою уже принести Мадридскому Двору надлежащую жалобу противу такого ни съ дружбою, ни съ естественною справедливостію несходствующаго поступка Гишпанскихъ морскихъ и адмиралтейскихъ офицеровъ, да и требовать скорѣйшаго въ ономъ поправленія, съ полнымъ удовлетвореніемъ обиженному подданному Нашему: но какъ между тѣмъ по другому подобному, хотя и меньше для насъ оскорбительному, случаю предписали Мы вамъ, Рескриптомъ отъ 24 Января, учинить его Католицкому Величеству формальныя представленія противу остановки нейтральныхъ судовъ съ россійскою собственностію въ невинномъ ихъ плаваніи чрезъ Гиблартарской проливъ, и противу невольнаго обращенія ихъ въ Кадиксъ и самовластной тамъ продажи грузовъ ихъ; то колыма паче въ настоящемъ дѣлѣ, гдѣ уже непосредственнымъ образомъ оскорблены собственность и флагъ россійскія, а въ нихъ и самое покровительство Наше на всѣхъ подданныхъ равно простираемое, считаемъ Мы себя обязанными изъяснить Наше возмущеніе и требовать въ сильнѣйшихъ выраженіяхъ полнаго удовлетворенія потерѣвшимъ изъ нихъ, отпуска судовъ слѣдовать въ путь, имя вознамѣренный, и строжайшаго запрещенія прикасаться торговли и навигаціи россійской во всѣхъ моряхъ.

Изъ приложенной здѣсь копія съ новой Гишпанскому повѣренному въ дѣлахъ Нормандессу вручаемой записки, усмотрите вы, какимъ образомъ то здѣсь съ стороны министерства Нашего исполнено будетъ, а вамъ чрезъ сіе повелѣваемъ: 1) упредить Мадрид-

ской Дворъ врученіемъ ему оной отъ себя въ формѣ меморіяла; 2) словесно при томъ отозваться, что Мы отнюдь себѣ не воображаемъ, дабы случившееся оскорбленіе Нашего флага могло быть слѣдствіемъ точныхъ королевскихъ указовъ, ибо оныя не согласовали бы съ дружбою и добрымъ согласіемъ, кои между Нами и Его Ка-толицкимъ Величествомъ изъ давнихъ лѣтъ счастливо процвѣтаютъ; 3) на семь предложенія твердите, и твердить непрестанно, что честь и правосудіе собственныя Короля Гишпанскаго интересованы показать на дѣлѣ и Намъ, и всѣмъ другимъ нейтральнымъ державамъ, что подлинно не было и вѣтъ его намѣренія и воли утѣснять и оскорблять торговлю и кораблеплаваніе дружественныхъ народовъ въ принадлежащей имъ, кромѣ блокированныхъ или осажденныхъ городовъ и крѣпостей, повсемѣстной свободѣ; 4) при всякомъ новомъ событіи къ предосужденію россійской собственности, дѣлать неукоснительно и не ожидая отсюда частныхъ повелѣній, пристойнымъ, но тѣмъ не меньше сильнымъ представленіямъ, по началамъ настоящаго и прежняго рескриптовъ Нашихъ; а напоследокъ, 5) въ случаѣ умышленной медленности, или же и совершенной претительности къ поправленію послѣдовавшихъ до нынѣ, или впредь еще послѣдующихъ обидъ Нашимъ подданнымъ въ торговлѣ и плаваніи ихъ на своихъ собственныхъ или нейтральныхъ судахъ, давать Гишпанскому министерству всякой разъ разумѣть, не образомъ угрозы, но съ твердостью однакожъ, приличною министру Нашему, что могутъ изъ того родиться плоды и хлопоты неприятныя, когда Мы нынѣ предъ лицомъ свѣта всѣмъ воюющимъ державамъ равно и необинуемо объявить повелѣли, что имѣемъ готовой флотъ для обращенія его тамъ, гдѣ честь, польза и нужда того требовать будутъ, еслибъ принятой Нами въ разсужденіи ихъ строжайшій нейтралитетъ, съ которой либо стороны пренебрегаемъ и нарушаемъ былъ.

Что у васъ происходитъ будетъ, о томъ ожидая обстоятельныхъ въ свое время извѣщеній, пребываемъ Мы вамъ въ прочемъ Императорскою Нашею милостію благосклонны.

Подлинный подписанъ тако: Гр. Н. Панинъ.

Гр. И. Остерманъ.

Данъ въ Санктпетербургѣ, 23 Февраля 1780 года.

## XXIX.

ПРОЕКТЪ ЦИРКУЛЯРНАГО РЕСКРИПТА ВЪ МИТАВУ, ГЛАНСКЪ, БЕРЛИНЪ,  
ГАМЕБУРГЪ, ДРЕЗДЕНЪ, ВАРШАВУ, РЕГЕНСБУРГЪ, ВЪНУ, ВЕНЕЦІЮ,  
НЕАПОЛЬ И ВЪ КОНСТАНТИНОПОЛЬ.

Слѣдствія настоящей морской войны между Великобританією, Американскими ея селеніями и обоими главными Бурбонскими домами стали отъ нѣкотораго времени относиться къ предосужденію торговли, собственности и кораблеплаванія Нашихъ подданныхъ.

Правда, что отъ воюющихъ державъ въ нѣкоторыхъ обидяхъ разнымъ Россіянамъ показано уже частное удовлетвореніе; правда опять, и то, что Мы и въ остальныхъ ожидаемъ отъ нихъ равной справедливости для партикулярныхъ купцовъ; но какъ таковыми по временамъ Нашимъ и другимъ нейтральнымъ подданнымъ чинимыми частными награжденіями ихъ убытковъ не можетъ достаточно удовлетворяемо быть ни достоинству, ни всегдашнимъ непоколебимымъ интересамъ коронъ ихъ, потому, что оныя не возстановляютъ самой свободы и безопасности нейтральнаго плаванія; то по сей причинѣ и признали Мы необходимымъ уже долгомъ политики Нашей, благовременно и прежде чѣмъ оскорбленіе Россійскаго торговаго флага преобразится въ вредную привычку, употребить съ своей стороны, къ совершенному огражденію и обезпеченію его, всѣ отъ Насъ и державы Нашей зависящія пособія, съ твердымъ однакожъ предположеніемъ,—свято и ненарушимо согласовать оныя въ продолженіе настоящей войны, доколѣ возможно будетъ, съ правилами строжайшаго безпристрастія и нейтралитета.

Вслѣдствіе того рѣшились Мы на первой случай: 1) на отправленіе и вынѣзненіемъ лѣтомъ въ Сѣверное море эскадры Нашей, для удаленія изъ тамошнихъ водъ всякихъ арматоровъ и обезпеченія въ нихъ собственно свободнаго къ городу Архангельскому и другимъ Нашимъ той стороны портамъ плаванія всѣхъ вообще дружескихъ народовъ; 2) на вооруженіе изъ флота при Кронштатѣ пятнадцати кораблей и четырехъ фрегатовъ, и на содержаніе ихъ въ такой готовности, чтобъ они по первому повелѣнію въ море пуститься могли, для дѣйствительнаго въ крайней надобности обращенія ихъ тамъ, гдѣ честь, польза и нужда того требовать будутъ.

А дабы по невѣденію или по неосновательнымъ соображеніямъ не могли прочія державы, особливо же воюющія, понасть на ложныя заключенія объ истинномъ предметѣ сей послѣдней мѣры, и относить оную въ гаданіяхъ своихъ на вредъ или пользу одной или другой стороны, повелѣли Мы нынѣ же объяснить какъ имъ, такъ и всей Европѣ, письменною декларациею, тотъ истинный предметъ въ отношенія его до свободы и безопасности нейтральнаго кораблеплаванія.

Для вашего свѣденія и руководства прилагается здѣсь копія съ оной деклараціи, съ тѣмъ, чтобъ вы ея и въ публикѣ не скрываете, но паче вѣдали, какія она въ духахъ импресси производитъ будетъ, и объ оныхъ сюда доносили, и пребываемъ вамъ Императорскою милостию благосклонны.

Подлинный подписанъ по сему: Гр. Н. Панинъ.

Гр. И. Остерманъ.

Данъ въ С. Петербургѣ, 28 Февраля 1780 года.

### XXX.

Протоколъ по дѣлу о вооруженномъ нейтралитетѣ, отъ 5 Марта 1780 года, писанный рукою А.А. Безбородко.

(Читанъ 6 Марта 1780.)

Марта 5-го 1780 года, по приглашенію Его Сіятельства Графа Никиты Ивановича Панина, былъ у него Бригадиръ Безбородко, которому Его Сіятельство препоручилъ всеподданнѣйше донести Ея Императорскому Величеству, о слѣдующемъ:

Исполняя высочайшую волю Ея Императорскаго Величества, съ вѣстными депешами и деклараціями курьеровъ въ Стокгольмъ и Копенгагенъ, въ Гагу и Лондонъ, въ Парижъ, Мадридъ и Лиссабонъ отправилъ онъ въ субботу, т. е. 29 Февраля, удержавъ ихъ до того дня для того, дабы Министры дворовъ, приглашаемыхъ къ общему дѣлу въ пользу и защищеніе всеобщей нейтральной торговли и навигаціи, могли Министерству своему съ тѣми же курьерами въ облегченіе дѣлу доставить нужныя донесенія. Посему какъ скоро токмо заготовленная экспедиція удостоилася Монаршаго благопріянія, открылъ онъ намѣренія здѣшняго двора во-первыхъ

Министрамъ Шведскому и Португальскому, Резиденту Голландскому и повѣренному въ дѣлахъ Датскому, прочтеніемъ деклараціи, воюющимъ державамъ подаваемой, и объясненіемъ всей пользы, изъ того ожидаемой. Шведскій Министръ и Датскій повѣренный въ дѣлахъ приняли сіе предложеніе съ крайнимъ удовольствіемъ, яко сходственное съ мыслями дворовъ ихъ, изъявленными въ прошломъ годѣ по причинѣ неоднократно произведеннаго насилія надъ судами ихъ со стороны Английскихъ арматоровъ. Резидентъ Голландскій, приписывая сіе намѣреніе Ея Величества великодушію и безкорыстію Ея, заключалъ, что, по его мнѣнію, республика не можетъ не приступить къ толь выгодному для нея и для всѣхъ постановленію. Португальскій Министръ, отдавъ ту же справедливость, сказалъ, что, поелику система двора его была извѣстна ему до времени отъѣзда его къ нынѣшнему мѣсту, на коей основаны и поставленія, ему данныя, считаетъ онъ, что дворъ его не найдетъ затрудненія принять участіе въ поведеніи толь безпристрастномъ и для всѣхъ нейтральныхъ державъ полезномъ, тѣмъ паче, что корона португальская съ Великобританскою имѣтъ особенныя свои постановленія сходственныя трактату той послѣдней съ Имперією Россійскою, и еще пространнѣе опредѣляющія правила на случай войны. Всѣ они впрочемъ единогласно утверждали, что симъ средствомъ возстановляется и на морѣ дѣйствіе права общенароднаго; истребляется право сильнаго, до того въ сей стихіи больше извѣстное; опровергается мнѣніе, будто бы одна держава другой предпочтительнѣе могла себѣ присвоить владычество моря; и все сіе можетъ исполнено быть единою чертою пера, когда въ другое время войнами и пролитіемъ крови того одержать не могли.

Между тѣмъ Графъ Никита Ивановичъ вручилъ Гншпанскому повѣренному въ дѣлахъ ноту, содержащую въ себѣ претензію купца Жадѣмировскаго, и требовалъ его содѣйствія у своего Министерства о доставленіи ему удовлетворенія, а притомъ особливо и Французскому въ дѣлахъ повѣренному говорилъ, чтобъ онъ свое Министерство интересовалъ побуждать дворъ Мадридскій къ рѣшенію сихъ притязаній и пресѣченію обидъ, коммерціи и плаванію дѣлаемыхъ. Оба они не преминули обнадеживать, что сіе представленіе не останется безъ должнаго уваженія.

Спустя четыре дня Графъ Никита Ивановичъ далъ прочесть декларацію Министру Англинскому и повѣреннымъ въ дѣлахъ Французскому и Гншпанскому. Г. Корберонъ тутъ отозвался, что

Версальскій дворъ всегда послѣдовалъ правиламъ, изъ права общенароднаго почерпнутымъ, и что онъ надѣется, что сей поступокъ Россійскаго двора принять будетъ не иначе у двора его, какъ за сходственный съ собственными его началами. Гишпанскій подтвердилъ только свои обнадеживанія о доставленіи справедливости и удовлетворенія требованіямъ нашимъ; а Англискій Министръ, не входя въ подробныя объясненія, сказалъ, что дворъ его конечно дѣлаетъ всякое уваженіе къ дозволенному плаванію нейтральныхъ державъ, чему и послѣдуютъ ихъ военныя суда; ежели же развѣ иногда удаляются арматеры ихъ: то дворъ и Адмиралтейство ихъ и тутъ доставляютъ обиженымъ правосудіе.

Потомъ Графъ Никита Ивановичъ объяснялся, что въ Декабрѣ, когда онъ прочелъ г. Гаррису отвѣтъ на предложеніе его о заключеніи оборонительнаго союза, распространился онъ на словахъ, koliko есть желаніе Ея Императорскаго Величества содѣйствовать прекращенію войны Англии съ двумя главными Бурбонскими дворами;—что ежели дворъ Великобританскій искренно того желаетъ, то можетъ въ полной доброй вѣрѣ къ доброхотству нашему сказать свои кондичіи, не скрывая и крайнюю черту своего снисхожденія, съ достоинствомъ и независимостію его сходственнаго, которую конечно дворъ нашъ сохранить въ непроницаемой тайнѣ, и не употребить иначе, какъ по предварительному съ дворомъ Лондонскимъ сношенію, или лучше сказать по собственной его волѣ. Г. Гаррисъ отвѣтствовалъ на сіе въ генеральныхъ выраженіяхъ, предъявляя, что дворъ его никогда не отречется принять миръ на приличныхъ договорахъ. А какъ Г. Корберонъ, безпокояся по поводу полученія Г. Гаррисомъ курьера, въ разговорахъ своихъ съ Графомъ Никитою Ивановичемъ изъявлялъ миролюбіе своего двора, доброжелательство къ нашему и исканіе утвердить навсегда доброе согласіе и дружбу: то Его Сіятельство, подавъ пристойныя увѣренія о истинномъ намѣреніи Ея Величества соблюдать свято нейтралитетъ въ войнѣ ихъ, сказалъ ему и желаніе Ея Величества содѣйствовать всевозможнымъ образомъ возстановленію тишины въ Европѣ; дая чувствовать ему все безкорыстіе такого поведенія, предлагалъ ему готовность двора здѣшняго къ добрымъ услугамъ въ пользу примиренія, удостовѣряя, что ежели Версальскій дворъ рассудитъ за благо кондичіи свои вѣрить двору нашему даже до послѣдней черты; то былъ бы обнадеженъ, что мы никогда изъ того не сдѣлаемъ иного употреб-

ленія, какъ то, которое имъ угодно будетъ; о чемъ Г. Корберонъ и принялъ на доношеніе. Незадолго предъ симъ сей повѣренный въ дѣлахъ, будучи у него, читалъ ему депешу, въ отвѣтъ полученную отъ Графа Вержена. Сей Министръ сообщаетъ Г. Корберону, что никогда дворъ Французскій не сомнѣвается о искренности и безкорыстіи намѣреній Ея Императорскаго Величества; и ежели бы въ настоящей войнѣ заключались только одни короны его интересы, необинуясь ввѣрилъ бы онъ полную медиацию и стараніе примиренія двору Россійскому, не скрывая предъ нимъ, что какъ война сія не есть слѣдствіе исканія какихъ-либо приобрѣтеній, то и кондиція со стороны Франціи не могли бы быть отяготительны: но во-первыхъ соединеніе ихъ съ провинціями Американскими трактатомъ дружбы и коммерціи и другимъ въ слѣдствіе того *трактатомъ оборонительнаго союза*, не позволяетъ имъ вступить иначе въ переговоры мирныя, какъ чтобъ съ ними сопряжена была и участь сихъ провинцій. Въ доказательство своей откровенности предъ Россійскимъ Министерствомъ, прилагая копію сего союзнаго трактата, позволяетъ Г. Корберону прочесть оную предъ Графомъ Никитою Ивановичемъ. (\*)

Тутъ объясняетъ онъ, что Англія и сама отчасти подала поводъ къ требованію оставленія Американскихъ провинцій въ независимости *de fait*, отзывомъ Лорда Веймута, который послѣ отъ того отрекся, и самымъ дѣйствительнымъ сего наблюденіемъ, оказаннымъ чрезъ посылку Комисаровъ трактовать, чрезъ принятіе капитуляцій, чрезъ размѣнъ плѣнныхъ и другіе поступки обыкновенныя между двумя воюющими независимыми сторонами. Приводитъ примѣръ семи Нидерландскихъ провинцій, гдѣ Англія не токмо прежде всѣхъ ихъ соединеніе въ образъ новой державы признала, но и вынудила таковое же признаніе у Императора Фердинанда въ качествѣ Эрцгерцога Австрійскаго. Второе обсто-

(\*) Сколько Графъ Никита Ивановичъ помнитъ, трактатъ сей смысляется на таковой же о коммерціи и дружбѣ впечатанный. Провинціи Американскія обѣщаютъ, ежели бы Франція по поводу онаго была атакована, помогать ей, взаимно и сія королева тоже имъ обѣщаетъ. Франція обѣщается не вступать ни въ какіе переговоры инако, какъ чтобъ онѣ оставлены были въ независимости *de droit*, *ou de fait*, и чтобъ тутъ же и ихъ жребій рѣшенъ былъ вмѣстѣ. Равно и провинціи обѣщаютъ безъ общаго съ Франціей примиренія, не дѣлать собенныхъ постановленій. На время войны Франція всѣ завоеванія на твердой землѣ оставляетъ имъ; а въ островахъ въ пользу свою.

ательство встрѣчается ему, Графу Вержену, то, что Король Гишпанскій дѣлалъ предложеніе своей медиации для прекращенія войны, поставляя во основаніе перемиріе и оставленіе американскихъ провинцій въ независимости de fait, но отверженіемъ той самой медиации и другими озлобленіями подвигнутой принужденъ былъ и самъ объявить войну Англіи для полученія удовлетворенія въ своихъ претензіяхъ. Посему Король Французскій, приѣмая участіе въ интересахъ Короля дяди и союзника его, не можетъ нынѣ инако рѣшиться ни на какое трактованіе о мирѣ, какъ обще съ нимъ. Можно было видѣть изъ сей депеши, что Министерство Французское не оставило снестися съ дворомъ Мадридскимъ. Третьяго дня прѣхалъ ожидаемый Г. Нормандесомъ курьеръ и привезъ также и отъ Графа Вержена къ Г. Корберону депешу, въ коей онъ, подтверждая прежнія свои объясненія, говоритъ между прочимъ, что дворъ Россійскій, объявивъ Версальскому свое искреннее желаніе содѣйствовать возстановленію тишины и бывъ увѣренъ въ миролюбіи Французскаго двора, можетъ облегчить дѣло сіе равнымъ и непосредственнымъ сообщеніемъ о томъ же двору Мадридскому. Г. Нормандесъ получилъ съ симъ курьеромъ депешу отъ Графа Флорида Бланка, кою онъ читалъ Графу Никитѣ Ивановичу. Въ ней много написано въ шифрахъ; а прочтенное содержало въ себѣ удовольствіе Гишпанскаго двора и желаніе его распространить непосредственную съ нами торговлю, и порученіе ему доставить полное свѣденіе о продуктахъ и товарахъ Россійскихъ и о купцахъ, кои намѣрены посылать свои корабли. Хотя Графъ Никита Ивановичъ и вѣдаетъ, что въ сей депешѣ заключаются и домогательства по дѣлу Іезуитскому; но Г. Нормандесъ не сказалъ ему о томъ ни слова; да и думаетъ онъ, что не скажетъ болѣе: ибо по полученіи Высочайшаго повелѣнія, какъ ему Нормандесу пристойно сказано было, такъ весьма подробно объяснился онъ съ Корберономъ, интересуя его, чтобъ дворъ Гишпанскій отдалить отъ всякаго объясненія по дѣлу, гдѣ мы ничего кромѣ внутренняго распоряженія не находимъ и гдѣ дальнія объясненія трогаютъ независимость Государей ни въ духовной, ни въ политической власти никому себя не подчиняющихъ. Онъ знаетъ, что оба повѣренныя писали о семъ ко дворамъ своимъ и думаетъ, что все сіе въ молчаніи останется.

Въ заключеніи Графъ Никита Ивановичъ сказалъ, что хотя предложеніе Г. Вержена о непосредственномъ сообщеніи Мадрид-



скому двору и почитаетъ онъ за основательное и полезное; но мнитъ, что нужно отложить исполненіе того на нѣкоторое время. Дворъ Мадридскій, сраженный неудачею военныхъ своихъ операцій, по упрямому нраву Короля Гиспанскаго, можетъ отвергнуть предложеніе, оказывая твердость свою, и тѣмъ затруднить дѣло. Сверхъ того, казалось бы лучше ожидать, какъ всѣми и особливо имъ принята будетъ наша декларация. Соединеніе пяти нейтральныхъ державъ, кое конечно сбудется къ славѣ и величію Россіи, придастъ еще болѣе важности нашимъ безпристрастнымъ стараніямъ возставить тишину въ Европѣ.

### XXXI.

#### MEMOIRE DU CHEVALIER HARRIS, ENVOYÉ DE LA GRANDE-BRETAGNE, REMIS AU COMTE PANIN.

Le soussigné, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, vient de recevoir les ordres les plus précis de renouveler à Son Excellence Monsieur le Comte Panin les assurances que la conduite de sa Cour à l'égard des bâtimens neutres sera entièrement réglée par le droit des gens en général et conforme en tout à l'esprit des traités qui subsistent entre Elle et d'autres puissances. C'est d'après ces principes que des ordres ont été donnés, tant aux vaisseaux du Roi qu'aux armateurs munis de lettres de marque, et sa Majesté Impériale peut se tenir persuadée que les premiers qui y contreviennent seront sévèrement punis. C'est d'après ces mêmes principes que les tribunaux de l'Amirauté ont toujours prononcé leurs arrêts; les vaisseaux neutres ont constamment été rendus, et quand les parties adverses n'ont pas été d'accord sur la nature des cargaisons, on a cherché à indemniser les propriétaires, de manière à ne pas les laisser regretter le retard de leur voyage, ni la perte de leur tems.

Les deux vaisseaux de Riga et de Wibourg, qui firent le sujet du Mémoire du Ministre de Sa Majesté Impériale à Londres, furent relâchés il y a plus d'un an. La partie innocente de leurs chargemens fut rendue, et le reste payé aux propriétaires avec un béné-

fice plus considérable que celui qu'ils auroient pû en tirer, s'ils avoient suivi leur destination. Les documens constatent ces faits et fournissent une preuve non équivoque du désir que Sa Majesté a de prévenir, en autant que cela dépend d'Elle, tous les inconvéniens, que le commerce des puissances neutres peut ressentir pendant que la guerre maritime durera.

Le Roi a la confiance la plus parfaite dans l'équité, dans les sentimens élevés et dans l'amitié de l'Impératrice, et formement persuadé qu' Elle ne permettra jamais à Ses sujet, de fournir aux ennemis de la Grande-Bretagne des articles qui pourroient leur donner les moyens de prolonger la guerre; Il n'a rien plus à coeur que d'empêcher qu' on porte aucune molestation à la navigation des sujets de Sa Majesté Impériale, ni à la liberté de leur commerce; mais bien au contraire, Il s'empressera toujours de concourir avec Elle dans les moyens que Sa sagesse pourroit lui suggérer pour parvenir à une fin aussi salutaire.

Le Chevalier Harris.

à St. Pétersbourg, le 6 Mars  
1780.

—  
XXXII.

NOTE

A M. LE BARON DE SACKEN, ENVOYÉ EXTRAORDINAIRE DE SA MAJESTÉ  
L'IMPÉRATRICE DE TOUTES LES RUSSIES.

C'est non seulement par une reconnaissance fondée sur un intérêt politique, inséparable du système de Ses Etats et de Son règne, que Sa Majesté est touchée de l'amitié et de la confiance distinguée, que Sa Majesté l'Impératrice Lui a témoignée dans les ouvertures, que Sous avez faites par Ses ordres, Monsieur; mais aussi surtout par Son attachement praticulier à la personne Auguste de cette Souveraine, dont le génie et la grandeur d'âme se peignent d'une manière si marquée dans un plan, dont la beauté et l'étendue seront admirées de l'univers entier. Aussi Sa Majesté n'a ni hésité, ni balancé. Elle accède et Elle applaudit entièrement à ce plan, et Elle se flatte, que son empressement à y concourir, ainsi que la célérité et la candeur, avec laquelle Elle s'y est prêtée, et avec la-

quelle Elle exposera Ses sentimens, seront à Sa Majesté Impériale des preuves aussi agréables que certaines d'une manière de penser, qui Lui est entièrement dévouée.

C'est une idée aussi grande qu' heureuse de rétablir le droit des gens, trop fréquemment avili dans tous les avantages, qui lui appartiennent, de fixer des principes permanents pour la liberté du commerce et de la navigation, d'unir les démarches des Puissances neutres pour les diriger toutes vers un centre commun et de rendre l'intérêt de Tous, le mobile des démarches de chacune en particulier. Il devrait être aisé d'engager toutes les Puissances neutres à y concourir. Sa Majesté donnera aussi incessamment les ordres et les instructions nécessaires à ses Ministres à la Haye, à Lisbonne et à Stockholm pour seconder les efforts de ceux de Sa Majesté Impériale, pour animer et pour encourager les uns et pour éclairer les autres. Il ne faut cependant point se cacher, que l'accession de ces Puissances ne sera ni aussi utile, ni aussi parfaite, qu'elle devrait l'être. La Hollande est déchirée par des factions, qui l'empêcheront toujours de prendre un parti décisif, ou de le soutenir lorsqu' il aura été arrêté. Sa marine est en mauvais état: elle manque de matelots, sa constitution défectueuse rend l'exécution de ses mesures d'une lenteur, qui les fait presque échouer: il n'y a d'ailleurs plus de vraie dignité dans son système, étant trop habitué de le sacrifier aux intérêts de son commerce, qui est trop étendu, pour qu' il puisse être défendu partout avec succès. La Suède n'a d'autre droit au titre d'une Puissance neutre, que par ce qu' elle ne prend point une part directe à la guerre. Sa dépendance entière de la France rend une neutralité véritable impossible. Elle parlera sans doute, mais elle n'agira jamais contre la France et ses alliés, et sa marine est d'ailleurs sur un pied trop peu respectable, pour qu' on puisse compter sur elle. Ce dernier cas est aussi celui du Portugal, qui par son éloignement et par sa situation, qui l'oblige à des ménagemens forcés, ne peut guères devenir utile, que par la retraite, que ses ports offrent aux flottes, qui naviguent dans la mer orageuse, qui l'environne.

Il en résulte que la Russie et le Dannemark ne peuvent compter avec sûreté, que sur leurs propres mesures; que c'est dans leur union, que la force du noeud réside, et qu'on peut s'en consoler quand on considère, qu'un allié faible ou peu sûr est souvent plutôt une charge, qu'un bénéfice, et que la Suède et la Hollan-

de ont outre cela déjà des querelles fâcheuses sur les bras, sur des objets d'une nature fort délicate, c'est à dire sur l'attaque de leurs convois et le mépris de leur pavillon de guerre, qu'il est utile de n'avoir ni à partager, ni à vanger. La déclaration de la Russie est digne de sa puissance et de la noblesse des sentiments de son Auguste Souveraine: nous supposons qu'elle n'est point faite encore, puisqu'elle est intimement liée au concert proposé, et Sa Majesté consent et prie même Sa Majesté Impériale d'y insérer, que c'est de concert avec le Dannemark, autant que Ses traités subsistants avec les Puissances belligérantes peuvent le permettre; et Sa Majesté y ajoute la demande de pouvoir dire dans la Sienne, que c'est de concert avec la Russie. Sans cela sa déclaration serait sans effet, surtout en Espagne, ce qui est d'autant plus important, que c'est la seule Puissance vis à vis de laquelle le Dannemark est exactement dans la même situation, que la Russie, à qui nous avons déjà dit à peu près les mêmes choses, sans qu'elle les ait écoutées, et qui est aussi la seule, qui ait publiquement statué le contraire du principe énoncé dans la déclaration de Sa Majesté Impériale, en déclarant que tous les effets seraient compris sous le nom de contrebande, qui intéressent le plus la Russie, savoir: les mâtures, les chanvres, les toiles à voile, les cordages, etc. C'est elle aussi qui donne aux suites ordinaires d'un blocus une latitude si contraire aux usages et au droit des gens, qui use de si peu de ménagement et qui paraît si insensible à toutes les représentations les plus amicales, qu'il paraît inutile de les répéter, sans y ajouter des motifs plus capables de faire impression.

Mais peut-être que Sa Majesté Impériale jugera que la déclaration en général est moins nécessaire si la convention si détaillée sur les principes adoptés est communiquée aux cours étrangères. Sa Majesté croit que cette communication de la convention conclue forme non seulement la déclaration la plus détaillée et la plus expressive, mais qu'elle fournit aussi l'occasion la plus naturelle de l'appuyer avec force et avec vivacité. Supposant aussi que rien ne pourra trainer la signature de cette convention, bâtie sur des principes réciproquement avoués, Elle suppose que c'est la véritable époque et le véritable moment pour faire connaître, à toutes les Puissances de l'Europe, quels sont les sentiments et les principes et quelle est la résolution décidée des deux Puissances réunies.

Un Ministère aussi éclairé que celui de la Russie, démêlera

sans peine les principes sur lesquels le plan de la convention projetée est bâti. Ceux qu'on a eu principalement en vue sont les suivants:

I) La nécessité et l'utilité d'une union parfaite de sentiments, de forces et de mesures, comme le premier ressort de toute la transaction.

II) La précision dans l'exposition des maximes adoptées, ainsi que le souhait de les fixer et de les rendre irrévocables.

III) La conservation des ménagements nécessaires pour les parties belligérantes, afin qu'une crainte timide n'empêche point les autres Puissances d'y accéder, et puisqu'on doit aux peuples qu'on aime, d'essayer avant toutes choses tous les moyens capables de leur procurer la restitution de leur bien, avant que de les exposer à des maux plus durs encore, que ceux dont ils se plaignent.

IV) Le but d'épargner à la Russie la nécessité de prendre une plus grande part, qu'elle ne le désire aux différends qui existent ou qui pourraient s'élever au sujet de l'interprétation des traités, qui ne la regardent pas et aux deux parties contractantes, celle de partager les suites des contestations, élevées depuis longtemps, mais qui ne sont encore ni décidées, ni près de l'être.

V) La nécessité de ne point admettre d'autres principes, que ceux qu'on est résolu d'avouer toujours en cas pareil, une déclaration aussi publique étant un engagement, dont on ne peut plus revenir, même lorsque la convention ne subsistera plus.

Plusieurs autres réflexions ont encore guidé ma plume, que Sa Majesté a approuvées et qui ne seront certainement pas désavouées en Russie. J'en alléguerai les principales.

Le but de toute la transaction n'est point d'avoir la guerre, mais de l'éviter, en assurant en même temps aux sujets respectifs cette liberté du commerce si essentielle à leur bonheur et à la navigation cette sûreté et cette confiance inséparable de la dignité d'une grande puissance. Mais il existe encore des vues plus étendues pour la Souveraine Auguste de la Russie. Nous avons osé nous mettre à Sa place: c'est de tenir la balance de l'Europe, trop visiblement en danger d'être altérée, prévenir par là, qu'il n'existe plus de despotisme sur mer, toute prétention à cet égard s'évanouissant d'abord avec le pouvoir, qui seul pouvait le fonder, et surtout d'être la médiatrice glorieuse et principale dans une guerre qui afflige l'humanité, de devenir l'appui de ceux, que les événements

menaceront d'écraser, et le terme ou l'échouera l'ambition démesurée de ceux que des succès trop brillants pourraient en orgueillir. Il faut qu'il n'y ait rien dans la convention, qui rende un rôle aussi glorieux plus difficile et plus éloignée, ou qui puisse altérer la confiance générale; il faut plutôt que tout y conduise et que tout y mène. C'est un langage très compatible avec la neutralité la plus exacte dans un moment où la balance est assez égale et où le rideau d'un avenir très incertain n'est point levé encore: mais ce sont en même temps les sentiments d'un Prince très sensible au bonheur général, qui hérite les intérêts de la Russie et la gloire de sa Souveraine, comme les Siens, et qui n'a jamais varié, et qui ne variera jamais à cet égard.

Tous les arrangements nécessaires du côté de la marine du Roi sont pris. Tous les vaisseaux qui sortirent l'année dernière sont en état: ils n'ont point été désarmés, on peut les faire sortir quand on veut; on en met aussi successivement en rade, sans marquer un empressement précipité, qui allarmerait sans nécessité et qui éclaircirait une incertitude, souvent plus utile que toute autre mesure.

La croisière dans le nord exige très peu de frais, celle de l'année passée fait preuve à cet égard, et il n'y a rien qui nous oblige d'affaiblir nos forces en les éparpillant.

Il s'entend au reste qu'on multipliera ses préparatifs et ses mesures pour être toujours au niveau des événements et en état de soutenir les plans conformes à l'esprit de la convention, et nous n'y manquerons certainement pas.

Nous ne craignons point une remarque, qui pourrait se présenter à l'esprit, touchant la nécessité de fixer le moment du secours réciproque ou le degré des offenses, qui pourra autoriser une des parties contractantes de requérir l'assistance de l'autre et la mesure des prétentions réciproques à cet égard. Ce serait en effet un vide dans toute convention, conclue entre des Puissances, où la méfiance pourrait avoir lieu: mais il n'est point à craindre qu'elle puisse obscurcir des vues aussi nettes et souiller une amitié aussi pure que celle, qui lie la Russie et le Dannemark. Il serait aussi impossible, ou du moins très difficile d'écarter l'incertitude des mots dans une matière où tous les cas ne sauraient se déterminer, où la décision dépend plus du sentiment que de la teneur des engagements et où il ne peut jamais exister des doutes dès qu'il y a

union de principes et d'intérêts, et de part et d'autre autant de bonne foi, que de candeur et de sincérité.

Il ne me reste qu'à Vous assurer, Monsieur, combien nous serons flattés de l'approbation de nos plans et de leur développement. Nous serons cependant les premiers à adopter tout changement, qui pourrait les perfectionner.

J'ai trop d'estime pour Vous, Monsieur, pour ne pas être enchanté de voir cette affaire passer par Vos mains. L'absence d'un Ministre du Roi à Pétersbourg et l'impossibilité qu'il en arrivât un avec cette célérité que la conclusion de cette affaire demande, exclut toute autre mesure et les ordres, que Vous avez déjà reçus, me font espérer que Vous recevrez incessamment les pleins-pouvoirs nécessaires pour mettre la dernière main à un ouvrage, qui sera un des monuments glorieux du règne de L. L. M. M., et dont rien n'arrêtera de notre côté la fin et la conclusion entière.

Bernstorff.

Du Département des affaires Etrangères à Copenhague, le 30 Mars, 1780.

### XXXIII.

#### DÉCLARATION DE LA PART DU ROI TRÈS-CHRÉTIEN (1780).

La guerre dans laquelle le Roi se trouve engagé n'ayant d'autre objet que l'attachement de Sa Majesté au principe de la liberté des mers, Elle n'a pu voir qu'avec une vraie satisfaction l'Impératrice de Russie adopter ce même principe et se montrer résolue à le soutenir. Ce que Sa Majesté Impériale réclame de la part des Puissances belligérantes, n'est autre chose que les règles prescrites à la marine française et dont l'exécution est maintenue avec une exactitude connue et applaudie de toute l'Europe.

La liberté des bâtimens neutres, restreinte dans un petit nombre de cas seulement, est une conséquence directe du droit naturel, la sauvegarde des nations, le soulagement même de celles, que le fléau de la guerre afflige. Aussi le Roi a-t-il désiré de procurer, non seulement aux sujets de l'Impératrice de Russie, mais à tous les états qui ont embrassé la neutralité, la liberté de naviguer

aux mêmes conditions qui sont énoncées dans la déclaration, à laquelle Sa Majesté répond aujourd'hui. Elle croyoit avoir fait un grand pas vers le bien général et avoir préparé une époque glorieuse pour Son règne, en fixant par Son exemple les droits que toute Puissance belligérante peut et doit reconnoître être acquis aux navires neutres. Son espérance n'a pas été déçue, puisque l'Impératrice, en Se vouant à la neutralité la plus exacte, Se déclare pour le système que le Roi soutient aux prix du sang de Ses peuples; et qu' Elle reclame les mêmes loix dont Sa Majesté voudroit faire la base du code maritime universel.

S' il étoit besoin de nouveaux ordres pour que les vaisseaux appartenants aux sujets de Sa Majesté Impériale n'eussent aucun lieu de craindre d'être inquiétés dans leur navigation par les sujets du Roi, Sa Majesté s'empresseroit de les donner; mais l'Impératrice s'en reposera sans doute sur les dispositions de Sa Majesté, consignées dans les réglemens qu' Elle a publiés, elles ne tiennent point aux circonstances, elles conviennent à un Prince assez heureux pour trouver toujours dans la prospérité générale la mesure de celle de Son Royaume.

Le Roi souhaite que sa Majesté Impériale ajoute aux moyens qu' Elle prend pour fixer la nature des marchandises dont le commerce est réputé de contrebande en temps de guerre, des règles précises sur la forme des papiers de mer, dont les vaisseaux russes seront munis. Avec cette précaution Sa Majesté est assurée qu' il ne naîtra aucun incident, qui puisse Lui faire regretter d'avoir rendu, pour ce qui La concerne, la condition des navigateurs russes aussi avantageuse qu' il soit possible en tems de guerre.

D'heureuses circonstances ont déjà mis plus d'une fois les deux Cours à portée d'éprouver combien il importoit, qu' Elles s'expliquassent avec franchise sur leurs intérêts respectifs. Sa Majesté Se félicite d'avoir à exprimer à Sa Majesté Impériale Sa façon de penser sur un point intéressant pour la Russie et pour les puissances commerçantes de l'Europe. Elle applaudit d'autant plus sincèrement aux principes et aux vues qui dirigent l'Impératrice, que Sa Majesté partage le sentiment qui a porté cette Princesse à des mesures, d'où doivent résulter également l'avantage de Ses sujets et celui de toutes les nations. Remise par le chevalier de Corberon.



## XXXIV.

TRADUCTION DE LA RÉPONSE DE LA COUR D'ESPAGNE À LA DÉCLARATION DE SA MAJESTÉ IMPÉRIALE DE TOUTES LES RUSSIES, PRÉSENTÉE LE 15 AVRIL PAR M-R DE ZINOWIEFF.

Le Roi Catholique a été informé de la manière de penser de l'Impératrice de toutes les Russies à l'égard des puissances bel-ligérantes et neutres, que lui a exposé M-r de Zinowieff, Ministre de cette Souveraine dans un mémoire, qu' il a remis le 15 de ce mois au Comte de Florida Blanca, Son premier Secrétaire d'Etat. Le Roi regarde cette démarche de l'Impératrice, comme un effet de la juste confiance, qu'Elle a dans Sa Majesté, et la juge d'autant plus convenable, que les principes adoptés par cette Souveraine sont les mêmes, qui ont toujours guidé le Roi et que Sa Majesté a taché de faire observer à l'Angleterre par tous les moyens possibles (quoique sans effet) dans le tems, que l'Espagne se maintenait dans la neutralité. Ces principes furent ceux de la justice, de l'équité et de la modération: les mêmes que la Russie et toutes les puissances ont éprouvés dans les résolutions de sa Majesté, et seulement la conduite observée par la marine anglaise, dans la guerre précédente, que dans celle-ci, renversant les règles constamment suivies à l'égard des puissances neutres, a mis Sa Majesté dans la nécessité de l'imiter. En effet les Anglais ne respectant pas le pavillon des bâtimens neutres, ayant à leurs bords des marchandises appartenantes aux ennemis, lors même qu'elles ne sont pas de contrebande, et que ce pavillon se défend, on ne pouvait avec justice empêcher, que l'Espagne usât des mêmes représailles pour se garantir des dommages, auxquels elle se serait exposée, en n'y conformant pas sa conduite. Les puissances neutres de leur côté ont aussi donné lieu aux inconveniens, dont elles ont souffert, leurs bâtimens s'étant servi de documens doubles et d'autres artifices, afin que leurs vaisseaux ne fussent pas pris. Cette conduite a occasionné des prises et quantité de détentions et les conséquences, qui en ont résultés. Quoiqu'à la vérité celles-ci n'aient pas causé autant de dommages, qu'on le prétend, puisque au contraire il est notoire que quelques unes aient tourné au bénéfice des propriétaires, la cargaison ayant été vendue dans les ports, où on a

jugé les vaisseaux à un prix plus haut, que ne l'était celui, qui existait dans le même tems à l'endroit, vers lequel, ces vaisseaux se dirigeaient. Le Roi cependant non content de ces preuves de Son équité, connues de toutes l'Europe, veut encore avoir la gloire d'être le premier à donner l'exemple de respecter le pavillon neutre de toutes les Cours, qui ont déterminé ou détermineront de le défendre, jusqu'à ce qu'il voie le parti que prendra la marine anglaise, et qu'il éprouve si elle se contiendra et saura contenir ses corsaires, ou non. Pour témoigner à toutes les Puissances combien l'Espagne est disposée à observer, en soutenant la guerre, les mêmes règles qu'elle désirait qu'on suivit, lorsqu'elle était encore neutre, Sa Majesté se conforme aux autres articles, que contient la Déclaration de Russie, dans la supposition, que quant à ce qui regarde la place bloquée de Gibraltar, le danger d'y entrer, désigné par l'article 4 de cette même Déclaration, existe réellement au moyen de la quantité considérable de vaisseaux arrêtés, qui forment le blocus. Les bâtimens neutres pouront éviter ce danger en se conformant aux règles de précautions, prescrites dans la Déclaration de Sa Majesté du 10 du Mars passé, qu'on a communiqué à la Cour de S-t Pétersbourg par son Ministre. Aranjuez, ce 18 d'Avril, 1780.

Signé: le Comte de Florida Blanca.

### XXXV.

#### RÉPONSE DE LA COUR DE LONDRES A LA DÉCLARATION DE SA MAJESTÉ IMPÉRIALE DE TOUTES LES RUSSIES DU 28 FÉVRIER 1780.

Pendant tout le cours de la guerre, dans laquelle le Roi de la Grande-Bretagne se trouve engagé par l'aggrégation de la France et de l'Espagne, il a manifesté les sentimens de justice, d'équité et de modération, qui gouvernent toutes Ses démarches. Sa Majesté a réglé Sa conduite envers les Puissances amies et neutres d'après la leur à Son égard, la conformant aux principes les plus clairs et le plus généralement reconnus du droit des gens qui est la seule loi entre les nations qui n'ont point de traité, et à la teneur de Ses différens engagemens avec d'autres Puissances; lesquels engagemens ont varié cette loi primitive par des stipulations mutuelles, et l'ont

varié de beaucoup de manières différentes selon la volonté et la convenance des parties contractantes.

Fortement attaché à Sa Majesté l'Impératrice de toutes les Russies par les liens d'une amitié reciproque et d'un intérêt commun, le Roi dès le commencement de ces troubles donna les ordres les plus précis de respecter le pavillon de Sa Majesté Impériale et le commerce de Ses sujets, selon le droit des gens et la teneur des engagements qu'il a contractés dans Son traité de commerce avec Elle, et qu'il remplira avec l'exactitude la plus scrupuleuse. Les ordres à ce sujet ont été renouvelés, et on veillera strictement à l'exécution. Il est à présumer qu'ils empêcheront toute irrégularité; mais s'il arrivoit qu'il y eu la moindre violation de ces ordres réitérés, les tribunaux d'Amirauté qui dans ce pays-ci, comme dans tous les autres, sont établis pour connoître de pareilles matières, et qui, dans tous les cas, jugent uniquement par le droit général des nations et par les stipulations particulières des différents traités, redresseroient les torts d'une manière si équitable, que Sa Majesté Impériale seroit entièrement satisfaite de leurs décisions, et y rencontreroit cet esprit de justice qui l'anime Elle-même.

Сообщено Английскимъ Министромъ Гаррисомъ 1780.

### XXXVI.

#### MONSEIGNEUR,

Dans la conférence ministérielle d'avant hier, M. le Sénateur Comte Scheffer commença la conversation, en me disant, qu'il avoit mis sous les yeux du Roi la déclaration de notre Cour à celle de Londres, de Versailles et de Madrid et qu'il lui avoit fait son rapport, de tout ce que je lui avois dit dans la conférence précédente: que Sa Majesté Suédoise applaudissoit infiniment à la résolution que notre Cour venoit de prendre, et qu'Elle ne souhaitoit rien tant, que de faire cause commune avec Sa Majesté l'Impératrice et autant qu'il étoit nécessaire pour la protection du commerce et de la navigation en observant la plus parfaite neutralité; mais pour être entièrement d'accord sur l'exécution de la protection du Commerce projeté, il a semblé au dit Sénateur essentiel

et avant de faire une déclaration de la part de cette Cour-ci aux Puissances belligérantes, de s'entendre sur différens objets, et sur lesquels Sa Majesté Suédoise a donné ordre à Son Envoyé M. le Baron de Nolcken d'entrer en délibération avec Votre Excellence et nommément sur ce qui suit.

1) De quelle manière une protection réciproque pourra s'effectuer?

2) Si chaque Puissance devra protéger son Commerce et celui des autres ou se borner à protéger le sien?

3) Si les escadres des Puissances réunies viennent à se rencontrer dans les mêmes parages, jusqu'à quel point devront elles se donner mutuellement du secours ou agir de concert?

4) Au cas que les armateurs des Puissances belligérantes donnent à quelqu'une des Puissances neutres et alliées des justes raisons de plainte, les représentations à faire sur ces griefs devront elles être portées par devant le Souverain de l'armateur par les Ministres de toutes les Puissances alliées, ou sera-ce à la Puissance lésée à se plaindre seule de la conduite de l'armateur? et enfin

5) Au cas que le Pavillon marchand de quelqu'une des Puissances neutres fut insulté au point qu'elle en vint à demander l'assistance des autres Puissances neutres, de quelle manière cette assistance devra-t-elle être donné? Il paroissait même au dit Sénateur nécessaire, qu'aucune des Puissances ne pourroit commencer à user des représailles sans s'en être préalablement concerté, avec les autres, sans leur avis et concours.

Dans ce même entretien, le dit Comte me réitéra la nouvelle de l'équipement Suédois pour cette année et qui doit consister en cinq vaisseaux de ligne et six fregattes, que cette escadre sortiroit du Port sans faute dans les derniers jours du mois d'Avril, les motifs et les vues sur lesquels celui-ci rouloit et son souhait d'avoir au plutôt une réponse de M. de Nolcken sur les dépêches qu'il lui a expédié aujourd'hui par ordre du Roi.

J'ai l'honneur d'être etc.

J. Ruckmann.

Stockholm. ce  $\frac{25 \text{ Mars}}{5 \text{ Avril}}$  1780.

## XXXVII.

## NOTE

(REMISE A L'ENVOYÉ DE SUÈDE BARON DE NOLCKEN LE 18 AVRIL 1780).

1) Comment et de quelle manière une protection réciproque et des secours mutuels seront accordés et donnés?

2) Si chaque Puissance en son particulier sera tenue à concourir à la sûreté commune du commerce, mais si en même tems elle employera une partie de son armement pour protéger son commerce particulier?

Ad. 1. Quant à la manière, dont la protection réciproque et les secours mutuels seraient accordés, elle doit être appréciée par la convention formelle à laquelle toutes les Puissances neutres sont invitée. Le but principale en est d'assurer une libre navigation aux vaisseaux marchands de toutes les nations. Dès qu'un tel bâtiment aura prouvé au moyen de ses papiers de mer, qu'il ne porte que des marchandises innocentes, il lui sera dû la protection des escadres ou vaisseaux de guerre, à portée desquels il se trouvera, et ceux-là seront tenus à ne point souffrir qu'on l'inquiète. Il s'en suit de là:

Ad. 2. Que chaque Puissance devra concourir à la sûreté commune du commerce. Cependant pour mieux remplir cet objet, il conviendra de désigner au moyen d'un article séparé, les parages et les distances qui seront censés faire proprement, pour ainsi dire, la station de chaque Puissance; cette méthode procurera l'avantage que toutes les escadres des Puissances alliées pourront former une espèce de chaîne et se donner la main au besoin, arrangement par-

3) Si à la fois plusieurs de ces escadres combinées se rencontrassent, ou par exemple un ou plusieurs de leurs vaisseaux, quelle sera la règle de leur conduite les uns envers les autres, et à quel point la protection réciproque doit-elle s'étendre?

4) Il paraît essentiel de convenir de la manière dont se feront les représentations auprès des Cours belligérantes, en cas que malgré nos mesures leurs vaisseaux de guerre ou armateurs vissent encore troubler notre commerce d'une manière ou d'autre, ces représentations se feraient-elles au nom général de toutes les Puissances réunies, ou chaque Puissance sera-t-elle tenue de plaider seule sa propre cause?

5) Et en dernier lieu il paraît encore très essentiel de pourvoir préalablement à cet événement possible, où quelque-une d'entre les Puissances réunies, se voyant provoquées à des ex-

ticulier, réservé à la seule connaissance de ces Puissances, tandis que la convention en tous ses autres points serait communiquée aux Puissances en guerre et accompagnée de toutes les protestations d'une stricte neutralité.

Ad. 3. C'est sans doute le principe d'une parfaite égalité qui doit régler ce point. On suivra l'usage reçu par rapport au salut. En cas que les escadres ou les vaisseaux en croisière vissent à se rencontrer, les commandans respectifs auront à se conformer aux règles du service de mer. Par ce qui a été dit ci-dessus, il consiste que la protection réciproque sous les conditions énoncées serait illimitée.

Ad. 4. Il paraît convenable que les représentations, dont il s'agit dans cet article soient faites par la partie lésée et que les Ministres des autres Puissances confédérées appuient ses plaintes de la manière la plus énergique et la plus efficace.

Ad. 5. On sent toute l'importance de cette considération et pour l'éclaircir il conviendra de distinguer les cas: si quelque-une des Puissances alliées se laisserait entraîner par des motifs contraires

trémities contre l'une ou l'autre des Puissances actuellement en guerre, réclamerait l'assistance de ses alliés de la convention pour se faire rendre justice; de quelle manière ceci pourra être le mieux concerté? circonstance qui exige également que l'on stipule que les représailles en pareil cas ne seront pas du seul choix de telle partie contractante lésée, mais que la volonté commune en décidera, sans quoi une seule Puissance pourrait à son gré entraîner les autres contre leur gré et leur intérêt à de fâcheuses extrémities ou bien rompre la liaison entière et remettre les choses dans leur premier état, ce qui rendrait le tout infructueux et inutile.

aux principes établis d'une neutralité et impartialité parfaites, en blesserait les loix ou en étendrait les bornes, elle ne peut sans doute exiger que les autres épousassent sa querelle, au contraire elle serait censée d'avoir abandonnée le concert qui les unit. Mais si l'insulte faite à une des alliées porterait sur les principes adoptés et énoncés à la face de toute l'Europe, ou qu'il y fut imprimé le caractère de haine et d'animosité inspirées par le ressentiment contre ces mesures communes des Confédérés, qui ne tendent à rien autre chose qu'à faire d'une manière précise et irrévocable les loix de la liberté du commerce et les droits qui appartiennent à toute nation neutre, alors il sera indispensable que toutes les Puissances réunies, fassent cause commune sur mer, s'entend sans qu'il puisse être question d'autres opérations, ces conventions n'étant que purement maritimes, et n'ayant pour objet que le commerce maritime et la navigation. De tout ce qu' on vient d'établir, il résulte évidemment, que la volonté commune de toutes, fondée sur les principes admis et adoptés par les parties contractantes, doit seule décider et qu'elle fera en tout tems la base constante de la conduite et des opérations de cette union. On observe enfin que ces conventions ne supposent d'au-

tres armemens de mer, que ceux qui seront conformes aux circonstances, selon que celles-ci les rendront nécessaires ou qu' on en conviendra. Il est très probable que le concert seul, une fois arrêté et établi, sera du plus grand effet et que les Puissances belligérantes y trouveront déjà tout plein de motifs pour respecter le pavillon neutre et pour se défendre de provoquer le ressentiment d'une union respectable, formée sous les auspices de la justice la plus évidente et dont la seule idée se reçoit avec un applaudissement universel de toute l'Europe impartiale.

---

### XXXVIII.

#### MÉMOIRE POUR SON EXCELLENCE MR. LE MARÉCHAL GÉNÉRAL COMTE N. DE PANIN.

Sa Majesté l'Impératrice de toutes les Russies ayant fait communiquer aux Etats Généraux des Provinces Unies, mes Seigneurs et Maltres, par son Ministre plénipotentiaire auprès de la République des dites Provinces Unies, Monsieur le Prince de Galitzin, la déclaration que S. M. Impériale a fait faire aux Cours d'Angleterre, de France et d'Espagne au sujet de la liberté du commerce et de la navigation de Ses sujets, en invitant Leurs Hautes Puissances à accéder à la façon de penser de Sa Majesté Impériale, relativement à la Neutralité qu'Elle a adoptée et de faire cause commune avec Sa Majesté Impériale en tant, que cette union pourra servir à protéger le commerce et la navigation en observant en même tems la plus exacte neutralité, etc., Leurs Hautes Puissances viennent d'ordonner au soussigné, Leur Ministre-Résident, de déclarer et faire connoître à Sa Majesté Impériale que Leurs Hautes



Puissances ont reçu avec beaucoup de satisfaction la communication que Sa Majesté Impériale a bien voulu Leur faire donner de Ses vues et de Sa Déclaration qu'Elle a fait faire aux Cours de Londres, de Versailles et de Madrid. Que Leurs Hautes Puissances regardent cette communication comme une marque signalée de la bienveillance de Sa Majesté Impériale envers la République; qu'Elles mettent leur gloire et se font un devoir d'y répondre avec cordialité et sincérité. Que Leurs Hautes Puissances louent au suprême degré et considèrent comme une nouvelle preuve de la magnanimité et de la justice reconnue de Sa Majesté Impériale, aussi bien le but qu'Elle s'est proposé, que les moyens que Sa Majesté Impériale a embrassé pour maintenir dans la présente guerre la neutralité la plus stricte entre les Puissances belligérantes et pour protéger non seulement l'honneur du pavillon russe et la sûreté du commerce et de la navigation de Ses sujets, en ne permettant point que quelcune des Puissances belligérantes y porte atteinte, mais d'avoir aussi soin pour les libertés et la tranquillité de l'Europe, en faisant valoir, et en affermissant sur les fondemens les plus solides de l'équité, du droit des gens et des traités subsistans, un système équitable de navigation et de commerce en faveur des Puissances neutres. Que Leurs Hautes Puissances desirant d'observer avec Sa Majesté Impériale dans la présente guerre une neutralité stricte, n'ont que trop éprouvé les pertes auxquelles la navigation et le commerce des nations neutres sont exposés, par les idées variables et flottantes, que les Puissances belligérantes se forment à l'égard du droit des neutres à mesure qu'Elles sont guidées par l'intérêt propre, et par les opérations de la guerre; qu'ainsi Leurs Hautes Puissances jugent avec Sa Majesté Impériale, qu'il est de la dernière nécessité, que ce droit soit fixé sur des principes solides et maintenu de concert par les puissances maritimes neutres. Que pour ce qui regarde la détermination du susdit droit, Leurs Hautes Puissances, se conformant entièrement avec les cinq points contenus dans la susdite déclaration, que Sa Majesté Impériale a fait faire aux Cours de Versailles, de Madrid et de Londres, Elles sont prêtes, à l'exemple de Sa Majesté Impériale, à faire remettre une pareille déclaration aux puissances belligérantes, et qu'Elles sont très disposées à entrer en conférence avec Sa Majesté Impériale et les autres puissances maritimes neutres sur les mesures par lesquelles la liberté du com-

мерсе et de la navigation soit maintenue de concert sous l'observation d'une neutralité exacte entre les Puissances belligérantes et la manière la plus efficace tant pour l'avenir que pour le présent.

Le soussigné en développant les sentimens avec lesquels Leurs Hautes Puissances ont reçu la communication, que Sa Majesté l'Impératrice a bien voulu Leur faire de Sa déclaration faite aux Cours de Versailles, de Madrid et de Londres au sujet de la liberté et de la protection du commerce et de la navigation de Ses sujets; et la manière cordiale et la franchise avec laquelle Elles adhèrent entièrement aux vues de Sa Majesté Impériale par rapport au concert proposé, croit devoir y ajouter encore que Leurs Hautes Puissances ont envoyé ordre à Leurs ministres aux Cours de Copenhague, de Stockholm et de Lisbonne de se joindre et d'appuyer autant que se pourra les ministres de Sa Majesté Impériale aux dites Cours dans leurs démarches aux mêmes fins et d'agir en cela de concert avec eux: priant Son Excellence Monseigneur le comte de Panin de vouloir bien faire un rapport favorable à Sa Majesté Impériale et d'appuyer les bonnes intentions de Leurs Hautes Puissances de son puissant crédit.

J. J. Swart.

Fait à St. Pétersbourg, le 7<sup>e</sup> Mai, 1780.

### XXXIX

ДОНЕСЕНІЕ ГРАФА Н. И. ПАННА О ПРЕПОЛАГАЕМЫХЪ ВМѢ ИЗМѢНЕНІЯХЪ ВЪ ПРЕДЛОЖЕННЫХЪ ОТЪ ДАТСКАГО ДВОРА ПРОЕКТАХЪ КОНВЕНЦІИ О ВООРУЖЕННОМЪ НЕЙТРАЛИТЕТѢ.

Всемилостивѣйшая Государыня!

Всепижайше поднося при семъ къ Высочайшему усмотрѣнію депешу мою къ министру Вашего Императорскаго Величества при Датскомъ дворѣ отвѣтную на записку Графа Бернсторфа, которою онъ препроводилъ проектъ известной конвенціи въ пользу взаимнаго и общаго нейтралитета, купно съ сдѣланнымъ для оной контра-проектомъ и съ полною мочью господину Сакену къ дѣйствительному уже подписанію самаго акта конвенціи, поставляю я долгомъ служенія моего объяснить здѣсь предъ Вашимъ Импе-

раторскимъ Величествомъ, въ чемъ и для чего удалился мѣстами отъ разума и словъ датскихъ предложеній.

Толь важное дѣло, каковымъ Европа вся признаетъ подвигъ Вашего Императорскаго Величества въ установленіи для моря точныхъ и ясныхъ предѣловъ систематическаго нейтралитета, заслуживаетъ конечно иначе образовано быть, нежели какъ то введеніемъ датскаго проекта учинено было. Я потщился напротивъ представить оное въ истинномъ его свѣтѣ и началѣ.

Примѣтно было весьма исканіе Графа Бернсторфа распорядить конвенцію свою такимъ образомъ, чтобъ въ дѣлѣ, относящемся равно до всѣхъ нейтральныхъ державъ взаимныя обязательства Россіи и Даніи отъ прочихъ такъ сказать отдѣлены и между собою удивлены быть могли. Въ семъ видѣ не усумнился онъ въ своей запискѣ предположить, будто бы декларация Вашего Императорскаго Величества не была еще учинена воюющимъ дворами, хотя о противномъ весьма увѣренъ быть долженствовалъ. Намѣреніе его тутъ могло быть сугубое 1) чтобъ Данію въ пользу чужихъ интересовъ меньше обязывать, а 2) чтобъ могущественное Вашего Величества покровительство тѣмъ исключительное обратить и присовѣтъ на датской торговой флагъ: но какъ великодушіе Вашего Императорскаго Величества не созваетъ толь тѣсныхъ предѣловъ, но паче благотворя настоящему времени, относятся еще и на будущіе роды; то по сей причинѣ старался я въ нашемъ проектѣ сколько можно болѣе приводить въ ясность, простоту и согласіе разныхъ части взаимныхъ обязательствъ, дабы оныя всѣмъ уже нейтральнымъ державамъ равно свойственны быть могли, почему Всемилостивѣйшая Государыня, если сей проектъ удостоится Высочайшей Вашей апробаціи, надобно будетъ нынѣ же одновременно сообщить его и Шведскому двору къ дѣйствительному постановленію съ выговореніемъ какъ у него, такъ и у Датскаго взаимнаго ихъ здѣсь особыми актами приступленія къ нашимъ съ ними порознь подписываемымъ конвенціямъ, что послѣ таково же удобно отъ Лисабонскаго двора и Республики Голандской формальными ихъ приступленіями здѣсь же исполнено быть можетъ.

Симъ теченіемъ негоціаціи, хотя частное наше съ Данією обязательство и будетъ подписано въ Копенгагенѣ, совершеніе главнаго дѣла, то есть дѣйствительное между собою всѣхъ нейтральныхъ державъ соединеніе въ одинъ образъ мыслей и въ одинаковое всѣхъ между собою обязательство на охраненіе и защиту ихъ

торговыхъ промысловъ, будетъ однакожъ отнесено ко двору Вашего Величества и увѣщено Высочайшимъ Вашимъ руководствомъ.

Удалившись отъ датскаго предложенія въ томъ, что касается вообще до непосредственныхъ между собою обязательствъ тѣхъ нейтральныхъ державъ, кои Вашимъ Императорскимъ Величествомъ были уже приглашены къ составленію общаго дѣла, не мню я однакожъ, чтобъ политическимъ правиламъ и интересамъ Россіи противно было войти намъ съ Данією, какъ естественнымъ и вѣчнымъ ея союзникомъ, въ особливую и всячески отъ другихъ независимую связь; почему и проектировалъ секретной сепаратной артикуль, которымъ постановляемая нынѣ новая конвенція и узаконяемая ею правила превращаются въ вѣчное между обѣими коронами обязательство, слѣдовательно же и объявляются частію вѣчнаго нашего союза 1 Августа 1773 года. Вѣроятно весьма, что сей прибавокъ рѣшитъ скоро всѣ сумнѣнія Копенгагенскаго двора. Правда, первой взглядъ можетъ казаться, будто превращеніе конвенціи въ вѣчное обязательство полевнѣ Даніи, нежели Россіи по настоящему превосходству торговой ея навигаціи предъ нашею: но всѣ дѣла Вашего Императорскаго Величества объемлютъ въ предметъ своемъ не одно настоящее время, но и будущее, гдѣ уже, если не переехъ, такъ по крайней мѣрѣ равновѣсіе, въ пользу отечества нашего мудрыми Вашего Величества законоположеніями достигнуто быть можетъ.

Равнымъ образомъ разсудилъ я отклонить опредѣленіе точнаго числа вооружаемыхъ повсегодно кораблей на защиту новоуказанной системы нейтральнаго торговаго мореплаванія. Вашему Императорскому Величеству принадлежитъ тутъ по общему всѣхъ призванію, какъ виновницѣ всего будущаго добра, вся честь, вся слава и первое мѣсто. Для сего кажется требовало бы уже самое достоинство являться намъ и въ море съ превосходными силами, въ какомъ разумнѣи и назначалъ конечно Графъ Бернсторфъ для Россіи пятнадцать, а для Даніи десять только кораблей. Нельзя въ семь случаевъ ожидать отъ Швеціи мѣстничества, по извѣстному разстройству ея флота, равно какъ со стороны Португаліи оно быть не можетъ: но вопреки симъ тремъ коронамъ положеніе Республики Голандской требуетъ большихъ усилій, слѣдовательно же и поставляетъ ее въ необходимость выводить и содержать всегда въ морѣ большее число кораблей, нежели какое всѣ сѣверныя совокупно отправлять имѣли бы, для чего вводитъ быть пристойнѣе оставить

повсегодняя вооруженія на волю каждой стороны по собственнымъ ея интересамъ.

Въ шведскомъ проектѣ внесенъ былъ сепаратной артикулъ, относящійся нѣкоторымъ образомъ къ медиации Вашего Императорскаго Величества обще съ Королемъ Шведскимъ въ будущемъ примиреніи. Отказать тутъ на отрѣзъ, или же вовсе умолчать, было бы кажется равно предосудительно и равно обидно Его Шведскому Величеству: но съ другой стороны, чтобъ не помать сему Государю повода къ требованію непосредственнаго участія въ медиации, если она Вашему Императорскому Величеству отъ воюющихъ державъ предоставлена будетъ, разсудить я прибавить къ нашему проекту конвенціи сепаратной артикулъ, въ которомъ для всѣхъ вообще участвующихъ державъ равное положено обѣщаніе способствовать съ своей стороны по возможности прекращенію военныхъ дѣйствій и восстановленію мира на справедливыхъ началахъ.

Все сіе и самого себя повергая къ Монаршимъ стопамъ, пребываю я съ глубочайшимъ благоговѣніемъ

Вашего Императорскаго Величества всеподданнѣйшій рабъ

Гр. Н. Панинъ.

Въ Санктпетербургѣ: 23 Мая, 1780 года.

## XL.

Проектъ циркулярнаго рескрипта къ Полномочнымъ Министрамъ: въ Лондонъ къ Симолину, въ Парижъ къ Князю Борятинскому и въ Мадридъ къ Зиновьеву.

«Вѣтъ по сему»,

Въ Могилевѣ: 26 Мая 1780 года.

Изъ рескрипта отъ 28 Февраля, которымъ препровождена была Наша всѣмъ тремъ воюющимъ державамъ равно-адресованная декларация къ пользу свободы и безопасности нейтральнаго кораблеплаванія, вѣдаете вы, что тогда же и дано было отъ Насъ повелѣніе: «вооружить изъ флотапри Кронштадтѣ пятнадцать кораблей и четьре фрегата, и содержать ихъ въ такой готовности, чтобъ они по первому указу въ море пуститься могли для дѣйствительнаго въ крайней надобности обращенія ихъ тамъ, гдѣ честь, польза и «нужда того требовать будутъ».

По сию пору получили Мы отъ Дворовъ Великобританскаго и Французскаго такіе отвѣты, кои обѣщаютъ для переду всякое уваженіе къ торговому Нашему флагу, какъ вы то обстоятельнѣе усмотрите въ приложенныхъ здѣсь спискахъ. Судя по одинакимъ въ политикѣ правиламъ обоихъ въ войнѣ участвующихъ Бурбонскихъ домовъ и по отзывамъ Французскаго Статскаго Секретаря Графа Вержена надлежитъ предполагать, что и Мадритскаго Двора отвѣтъ на Нашу декларацію не меньше привѣтливъ и не меньше удовольствителенъ будетъ.

Хотя по симъ обстоятельствамъ и являлась бы надежда, что отнынѣ впредь торговый флагъ и собственность нашихъ подданныхъ будутъ пользоваться со стороны воюющихъ державъ въящую свободу и въящую безопасность, нежели каковыя они при разныхъ случаяхъ встрѣчали до состоянія Нашей деклараціи; но какъ въ существѣ вещей сей самый выгодный оборотъ надлежитъ единственно относить къ изъявленной нами рѣшительной твердости, а отнюдь не къ перемѣнѣ дѣятельной въ мысляхъ и правилахъ тѣхъ державъ, по коликѣ оныя у нихъ основаны на старой привычкѣ и на старыхъ предразсудкахъ, то дабы зачатое нами и такъ далеко уже доведенное зданіе новой системы морскаго нейтралитета по первоначальнымъ естественнымъ правамъ безостановочно довести до конца и узаконить навсегда къ общенародной пользѣ въ истинномъ его свѣтѣ и разумніи, рѣшились Мы снаряженную и вооруженную при Кронштатѣ часть флота нашего, раздѣля на три эскадры, отправить въ дѣйствительное крейсированіе по разнымъ морямъ. Первая изъ нихъ, подъ командою Контръ-Адмирала Борисова, пойдетъ въ Средиземное море и станетъ тамъ плавать, вторая подъ предводительствомъ Капитана Палубина имѣетъ свое назначеніе къ высотамъ Лиссабонскимъ, а третья съ Контръ-Адмираломъ Крузомъ выйдетъ за Зундъ въ Сѣверное море. Главная ихъ должность въ томъ состоятъ будетъ, «чтобъ флагъ нашъ вездѣ надлежащимъ образомъ уважаемъ былъ и плаваніе нашихъ торговыхъ судовъ «не было подвержено отъ воюющихъ нынѣ державъ, противу конхъ «Мы вѣнчавшіи нейтралитетъ по сию пору свято наблюдали, да «и впредь съ таковою же святостию непремѣнно соблюдать хотимъ, «ниже отъ другихъ чрезъ военныя ихъ суда и арматоровъ ни «какому вреду, препятствію и безпокойствію, поколѣнку оное по «себѣ согласовать будетъ обязательствамъ коммерческаго нашего «трактата съ короною Великобританскою и начавъ въ деклара-

«ція Нашей за основаніе торговли и плаванія подданныхъ Нашихъ, «начертаннымъ и почерпнутымъ отчасти изъ самыхъ тѣхъ обстоятельство, а отчасти изъ права общенароднаго».

Вы имѣете благовременно увѣдомить *Великобританское (Французское, Гвишпанское)* Министерство, какъ о сей Нашей мѣрѣ, такъ и о вышеоглавленныхъ при оной данныхъ отъ Насъ командирамъ всѣхъ трехъ эскадръ, точныхъ и для всѣхъ воюющихъ сторонъ равно безпристрастныхъ повелѣнійхъ, увѣряя оное притомъ именемъ двора нашего, что сверхъ единого нами самими явно исповѣдуемаго предмета, то есть охраненія и защиты нашей торговли и ея флага въ невинномъ, безобидномъ и законномъ его плаваніи по всѣмъ Европейскимъ вольнымъ водамъ, не заключается въ отправленіи Нашихъ эскадръ ни малѣйшаго вида къ предосужденію интересовъ его *Британскаго (Христіаннѣйшаго, Католицкаго)* Величества, и вслѣдствіе того будутъ оныя, какъ убѣгать до послѣднихъ предѣловъ возможности всякаго повода къ непосредственной задркѣ съ *Англійскими (Французскими, Гвишпанскими)*, судами, такъ и чуждаться не только отъ дѣятельнаго, но и отъ простаго соприсутственнаго участія во встрѣчахъ ихъ съ своими неприятелями, дабы ни той, ни другой сторонѣ не подать на себя подозрѣнія, а еще меньше причины къ справедливой жалобѣ.

Сіе искренное и откровенное объясненіе поручаемъ Мы вамъ препроводить пристойнымъ домогательствомъ у тамошняго министерства въ такой силѣ, чтобъ оное заранѣе исходатайствовало королевскія повелѣнія, куда надлежитъ: «о трактованіи пристойнымъ образомъ эскадръ Нашихъ, или же употребляемыхъ отъ нихъ «частно кораблей или «регатовъ къ препровожденію Нашихъ торговыхъ судовъ, какъ при встрѣчахъ его съ судами Его *Великобританскаго (Христіаннѣйшаго, Католицкаго)* Величества, такъ и «при входѣ по необходимости въ которыя либо изъ портовъ Его «Величества», гдѣ взаимно Наши корабли должную военную дисциплину и совершенный порядокъ во всей точности наблюдать не премнутъ».

А дабы съ другой стороны соотвѣтственно взыскиваемой Нами отъ воюющихъ державъ полной и безпрепятственной свободѣ въ пользу торговыхъ промысловъ и кораблеплаванія Нашихъ подданныхъ, обуздаты въ нихъ взаимнымъ образомъ всякій подлогъ и всякое частное ко вреду той или другой стороны склоняющееся не позволенное корыстолюбіе, предписали Мы нынѣ во всей Импе-

рія Нашей ясныя, точныя и всячески безпристрастныя правила, кои вы найдете здѣсь къ собственному вашему руководству въ копіи съ давнаго Нами Нашей Коммерцъ-Коллегіи указа, гдѣ истощены всѣ нужныя осторожности и преграды. Если вы признаете за нужное сообщить сей регламентъ *Англійскому (Французскому, Гиспанскому,)* министерству для убѣжденія его въ чистотѣ Нашихъ намѣреній, оное можете вы учинить по его просьбѣ и отъ своего имени.

Въ прочемъ, что собственно до васъ принадлежитъ, не оставите вы нашимъ эскадрамъ во время ихъ плаванія оказывать во случающихся имъ, или частнымъ изъ нихъ судамъ, нуждахъ всякое отъ васъ зависящее пособіе, также и доставлять сюда немедленно ихъ донесенія, если оныя къ вамъ адресованы будутъ, и пребываемъ вамъ Императорскою Нашею милостію благосклонны.

---

## XLI

### PROJET DE LETTRE DU COMTE PANIN A MONSIEUR DE SACKEN A COPENHAGUE.

«Быть по сему».

въ Могилевѣ, Мая 30, 1780.

Quoique l'Impératrice ait contracté l'habitude de compter sur l'amitié et l'union intimes qui La lient avec le Roi de Danemark, Sa satisfaction n'en a pas été moins vive de voir Sa Majesté Danoise accéder avec autant de promptitude que de candeur au plan de neutralité que Sa sagesse Lui avoit foit concevoir dans le moment le plus propre pour son exécution. Egalement recommandable par l'universalité de ses vues et par l'étendue des avantages qu'il promet à toutes les nations, que par son influence bienfaisante sur leur sûreté présente et future, il étoit permis de prévoir et de se promettre même les suffrages universels avec lesquels l'Europe a accueilli les mesures que l'Impératrice lui a annoncées, pour le redressement des principes méconnus du droit naturel relativement à la liberté des mers et du commerce, et pour la fixation de ceux qui doivent faire la baze du code maritime universel. M-r le Comte de Bernstorff ne s'est aucunement trompé dans l'idée qu'il a conçue des intentions de Sa Majesté Impériale en les rapportant à l'u-



nion des démarches des puissances neutres qu'il falloit diriger toutes vers un centre commun. C'est là effectivement le but de notre ouvrage et le motif qui nous a déterminés à généraliser autant que possible le plan d'une convention, qui, devant servir de point de ralliement à toutes les nations, doit être également applicable à la position, aux relations et aux intérêts de chacune en particulier. De cette manière il est aisé de les engager toutes à concourir à la perfection et à la réalisation du plan général, et c'est là le plus sûr moyen de les encourager et de les éclairer, s'il est d'ailleurs permis de supposer, qu'elles puissent se tromper sur leurs intérêts les plus évidents. Il n'a jamais été conçu encore de plan je pense, auquel on ait pu attribuer le mérite d'une perfection absolue, surtout en fait d'opérations de la nature de celles-ci. On en approchera à mesure qu'on saura ménager le fort et le foible de chacun, les inclinations secrètes de l'un, les engagements publics de l'autre, enfin d'autant plus qu'on consultera les relations politiques de tous qu'il importe sans doute de respecter. Notre convention ne peut les choquer tant que les puissances qui voudront y accéder ne s'écarteront point du système de Neutralité qui en fait la baze. La Hollande divisée par des factions verra au moment où il n'est question que de son intérêt naturel et de celui de la liberté de son commerce, renoutr la concorde, qui jadis jetta les fondemens de sa puissance, et ce que j'annonce est déjà confirmé en quelque façon par l'expérience. On a été étonné de la promptitude avec laquelle a accédé au plan de l'Impératrice une république, dont la constitution expose le gouvernement et tous les ressorts, aux mouvemens les plus lents et à l'irrésolution la plus excusable. Que les droits de la Suède au titre d'une puissance neutre soient équivoques; que sa dépendance de la France soit absolue, tant que celle-ci ne démentira point les principes qu'elle a avoués jusqu'ici et qui ont été hautement applaudis même en Danemark dès le commencement de la guerre, il n'y a rien qui puisse ôter à la Suède la place qu'elle veut remplir dans l'union des puissances neutres. Nous ne nous faisons point illusion sur la position du Portugal, mais le seul avantage d'avoir une retraite pour nos flottes dans une mer orageuse mérite quelques considération, indépendamment de celle que l'accession de cette puissance déposera dans l'opinion publique d'autant mieux en faveur de notre système que son indépendance politique n'a pas été jusqu'ici des plus avérées.

Voilà Monsieur les motifs qui nous rendent recommandable l'accession des puissances telles que la Suède, le Portugal et les provinces unies des Pays-bas à l'union, dont la force doit sans doute résider dans celle de la Russie et du Danemark. L'alliance intime et naturelle, par laquelle ces deux États sont liés à jamais, confond leurs intérêts et les a rendus déjà si communs qu'ils ne sauroient être considérés séparément. Chaque occasion où nous pouvons les resserrer d'avantage nous est précieuse et nous le prouvons par l'Article secret joint à la convention présente qui par sa nature même est exclusif et inadmissible entre les autres parties contractantes.

Nous ne craignons point les démêlés de la Suède et de la Hollande avec l'Angleterre, antérieurs à l'époque de la conclusion de notre Traité. Il y a été pourvu par l'Article VI de notre projet de convention.

Nous nous flattons qu'on ne se refusera pas en Danemark à donner à notre opération commune la même marche que nous avons déjà suivie. Il étoit nécessaire de prévenir l'Europe des sentiments d'impartialité qu'on professoit pour ne la point allarmer un moment sur le but et sur l'objet d'un concert, qui auroit pu donner des inquiétudes, si les esprits n'y avoient point été préparés. C'est dans cette vue que nous fîmes remettre notre déclaration aux cours de Londres, de Versailles et de Madrid, et que nous la regardons encore dans ce moment comme un préalable nécessaire. L'uniformité de nos démarches, qu'il est essentiel de maintenir dès le premier pas que nous ferons, exige que la cour de Copenhague agisse de même et que sa déclaration précède la signature de la convention. Je l'ai également demandé à celle de Stockholm et à la Hollande et je me tiens persuadé qu'elles ne s'y refuseront point.

Après tout ce que je viens de détailler sur nos vues, nos principes et le but que nous nous sommes proposés, il me reste peu de chose à dire au sujet de la différence qui se trouve entre notre contre-projet et le projet de Danemark.

Il est évident qu'il ne s'y trouve que celle qu'il a fallu pour généraliser les idées. Nous n'avons point voulu fixer le nombre des vaisseaux, parce qu'il doit être dépendant des conjonctures et des événemens et qu'il importe d'ailleurs à l'Impératrice et au roi de ne point se lier les mains, ni de s'engager trop vis-à-vis des autres parties contractantes, tandis qu'à l'approche de chaque campagne on reste le maître de convenir sur les mesures ultérieures à

prendre. C'est là selon nous le plus sur moyen de ne point se mêler plus qu'on ne le desire des différends qui existent déjà ou qui pourront exister par la suite du temps.

Après que notre convention aura été rendue publique de la manière qu'on l'a proposé et que tout l'ouvrage sera parvenu à sa maturité, le rôle de l'Impératrice et du Roi sera sans doute le plus beau qu'on ait jamais vu jouer à des Monarques conciliant les intérêts de Leurs peuples avec le bien être général. Leur impartialité avouée et reconnue Les fera chérir de toutes les nations, qui ne s'égarent point de la voye de la justice et de l'équité, comme elle Les fera redouter de celles qui essayeroient de regarder la mer commr leur domaine exclusif.

Leurs Majestés auront fixé l'heureux moment où on sera moins léger à restreindre selon son bon plaisir la liberté de la mer et de la navigation, et il sera ceecondant impossible de Les soupçonner de la moindre prédilection, de vues cachées ou de quelque penchant secret pour l'une ou l'autre des Puissances belligérantes. Bien au contraire Leurs mesures communes, dont tout le monde reconnoit la justesse, pourront frayer le chemin au rétablissement de la paix et de la trouquillité.

Malgré les considérations importantes et naturelles qui nous avoient porté à désirer que les conventions principales fussent signées ici et quoiqu'effectivement les autres Cours y aient d'abord acquiescé, l'Impéretrice, n'a point balancé à donner encore une preuve de complaisance au Roi en vous autorisant, Monsieur, comme on l'a désiré à Copenhague, à la signature de notre convention. Pour cet effet vous vous trouverez muni de pleins pouvoirs nécessaires pour cet acte, qui, à ce que je me flatte, ne rencontrera plus la moindre difficulté.

Il s'agit encore de l'accession réciproque des Cours de Copenhague et de Stockholm entre Elles à notre convention. Elle pourra se faire ici, si la Cour où vous êtes, le juge à propos et dans ce cas elle auroit à envoyer ici son acte d'accession à notre convention avec la Suède et à le faire échanger contre celui que M. de Nolcken, qui se trouve déjà muni de tous les pleins pouvoirs nécessaires, pourra obtenir facilement de sa Cour, qui accéderoit également à notre convention avec le Danemark. Rien n'empêchera d'ailleurs que l'un et l'autre de ces actes ne soit dressé de manière

que chaque Puissance puisse maintenir son caractère de partie principale contractante.

La franchise et la confiance avec lesquelles je me suis expliqué sur les objets relatifs à toute cette affaire, est une nouvelle preuve de l'union de principes et d'intérêts qui lient les deux Cours. Il ne peut exister de différence dans leur façon de penser, dès qu'elles sont parvenues à s'expliquer et à s'entendre. Celle ou vous êtes ne refusera sans doute pas la justice qui est due, soit à nos principes, soit à notre manière d'agir. Aussi ne manquerez vous pas, Monsieur, de communiquer cette dépêche, qui a passé sous les yeux de Sa Majesté Impériale au Ministre éclairé avec lequel vous avez à traiter.

J'ai l'honneur etc.

## XLII.

### NOTE POUR MR. LE BARON DE NOLCKEN.

Вручена шведскому посланнику 6 Июня 1780.

Le Ministère de Russie a l'honneur de remettre à Mr. le baron de Nolcken le contre-projet de la convention à conclure entre Sa Majesté Impériale de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Suède ayant pour objet le maintien de la liberté du commerce et de la navigation de Leurs sujets respectifs. En le faisant, il juge nécessaire de lui observer combien il importe qu'il soit procédé incessamment à la remise de la déclaration de la part de Sa Majesté le Roi de Suède aux puissances belligérantes dans le même sens et les mêmes principes qui ont été énoncés dans celle de l'Impératrice. Dès qu'il y aura été pourvu, rien n'empêchera de mettre la dernière main à la convention même, les projets de la Russie et de la Suède ne différant qu'autant qu'il a fallu généraliser les propositions pour les rendre applicables à la situation de toutes les nations neutres.

Le concert médité intéressant surtout les trois puissances du Nord; le même contre-projet, tant de la convention que des six articles séparés a été communiqué à la Cour de Copenhague, où le Traité entre l'Impératrice et le Roi de Dannemark sera signé.

Pour obvier à toute longueur et abrégér les formalités à observer en pareille occasion, et pour ne cependant invalider d'aucune manière la force des obligations mutuelles, le Ministère de Russie a l'honneur de proposer un expédient qui lui paroît propre à remplir ce but. S'il sera agréé, Sa Majesté le Roi de Suède accéderoit au moyen d'une Déclaration signée de Sa main à la convention de la Russie avec le Dannemark en qualité de partie principale contractante, l'acceptant en tous ses points, articles et stipulations, comme si elle étoit conclue entre toutes les trois Puissances contractantes, laquelle convention est mot pour mot la même qui a été signée le.... 1780 à St. Pétersbourg entre la Russie et la Suède. La qualité de partie principale contractante sera maintenue de cette manière en tout et partout. On a fait entrevoir également à la Cour de Copenhague la nécessité d'une pareille Déclaration de la part du Roi de Dannemark et on en demande l'envoi, pour qu'ici à St. Pétersbourg l'échange de ses deux actes puisse être fait.

### XLIII.

#### COPIE DU PROJET DE LA DECLARATION DU ROI POUR ÊTRE REMISE AUX PUISSANCES BÉLLIGÉRANTES.

Сообщено шведскимъ министромъ 21 Июля 1780.

Depuis le commencement de la présente guerre le Roi a eu soin de faire connoître Sa façon de penser à toute l'Europe. Il S'est imposé la loi d'une parfaite neutralité. Il en a rempli les devoirs avec une exactitude scrupuleuse et Il a cru pouvoir jouir en conséquence des droits attachés à la qualité d'un Souverain absolument neutre. Malgré cela, Ses sujets commerçants ont été obligés de réclamer Sa protection, et S. M. S'est trouvé dans la nécessité de la leur accorder.

Pour remplir cet objet, le Roi fit armer un certain nombre de vaisseaux de guerre dès l'année passée. Il en employa une partie sur les côtes de Son Royaume et l'autre à servir de convoi aux bâtimens marchands suédois dans les différentes mers, où le commerce de Ses sujets les faisoit naviguer. Il fit part de ces mesures aux puissances belligérantes et Il se préparoit à les continuer dans le courant de cette année, lorsque d'autres Cours qui avoient également

adopté la neutralité lui firent part des dispositions, où elles se trouvoient, conformes à celles du Roi et tendantes au même but. L'Impératrice de Russie fit remettre une Déclaration aux Cours de Londres, de Versailles et de Madrid par laquelle Elle les instruisit de la résolution, où Elle étoit de défendre le commerce de Ses sujets et les droits universels des nations neutres. Cette déclaration portoit sur des principes si justes du droit des gens et des traités subsistants, qu'il ne parut pas possible de les revoquer en doute. Le Roi les a trouvé entièrement d'accord avec Sa propre cause, avec le traité conclu en 1660 entre la Suède et l'Angleterre et celui de 1741 entre la Suède et la France, et S. M. n'a pu Se dispenser de reconnoître et d'adopter ces mêmes principes, non seulement par rapport aux puissances avec lesquelles les dits traités sont en vigueur, mais aussi par rapport à celles, qui se trouvent déjà impliquées dans la présente guerre, ou qui pourront le devenir par la suite, et avec lesquelles le Roi est dans le cas de n'avoir point de traité à réclamer. C'est la loi universelle, et au défaut des engagements particuliers, celle-là devient obligatoire pour toutes les nations.

En conséquence le Roi déclare actuellement de nouveau qu'il observera à l'avenir la même neutralité et avec la même exactitude qu'il l'a fait par le passé. Il défendra à Ses sujets sous de grièves peines de s'écarter en manière quelconque des devoirs que leur impose une pareille neutralité. Mais Il protégera leur commerce légitime par tous les moyens possibles, lorsqu'ils le feront conformément aux principes ci-dessus mentionnés.

*(Продолженіе впродъ).*

1859.)

НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

## ЗАНЯТИЕ ЧАСТИ О-ва САХАЛИНА

И ЗИМОВКА ВЪ ИМПЕРАТОРСКОЙ ГАВАНИ.

(Изъ записокъ лейтенанта Бошняка.)

По прибытіи въ Николаевскій постъ я получилъ предписаніе, снявъ начальство надъ постомъ съ мичмана Петрова, отправить его для занятія сел. Котово, гдѣ долженъ быть учрежденъ, по распоряженію правительства, военный постъ.

8 Августа (1853 года) прибылъ въ Николаевскій постъ капитанъ Невельской, возвращавшійся изъ Кастри въ Петровское зимовье; онъ сообщилъ мнѣ, что въ Императорской гавани поставилъ, до моего прибытія, временной постъ изъ 10 человекъ казаковъ, изъ числа команды сахалинскаго десанта. Не задолго до его прибытія, китобойное американское судно привело на буксирѣ небольшой винтовой катеръ Надежда, заказанный Р. А. К°. Эта вѣсть всѣхъ насъ чрезвычайно порадовала и капитана Невельскаго въ особенности; это избавляло отъ затруднительныхъ лодочныхъ и нартовыхъ обслѣдованій и позволяло имѣть скорое и легкое сообщеніе съ вновь занимаемыми постами по рѣкѣ и предполагаемымъ к. Невельскимъ еще быть поставленными постами на устьѣ рѣкъ: Хунгари и Усури, что такъ важно всегда, а при новыхъ заселеніяхъ въ особенности. Къ несчастію, до прихода шхуны «Востокъ» въ 1854 году въ Петровское зимовье, всѣ предположенія касательно помощи отъ катера «Надежда» должны были кончиться однѣми предположеніями, потому что при первой пробѣ катера, нѣсколько трубокъ отстали и лопнули, а поправить было некому и нечѣмъ. При катерѣ былъ одинъ кочегаръ и больше никого. Капитанъ Невельской оставилъ постъ 9 Августа, а 26 я получилъ приказаніе, сдать постъ г. Мичману

Разградскому, а самому слѣдовать въ Петровское зимовье, откуда въ отрядъ подь командою г. Невельскаго итти на корабль Р. А. К. «Николай» въ Императорскую гавань. Прибывши по обыкновенію на оленяхъ, въ Петровское зимовье, я узналъ, что к. Невельской отправился на «Николаѣ» хлопотать объ доставкѣ для экспедиціи груза изъ Аяна, въ которомъ начальникъ Аянскаго порта сперва отказывалъ. 4 Сентября корабль «Николай», а за нимъ и транспортъ «Иртышъ» благополучно прибыли со всѣмъ требуемымъ и съ грузомъ до 15 000 пудовъ въ Петровское зимовье и 7 корабль «Николай» былъ уже готовъ къ выходу въ море. На немъ находился командующій сахалинскимъ десантомъ маіоръ Буссе, назначенный для занятія поста на о. Сахалинѣ, и лейтенантъ 47 флот. экип. (нынѣ 27) Рудановскій съ морскими командами, взятыми для означеннаго занятія изъ Камчатки.

7-го Сентября 1853 года въ 9 часовъ вечера, отслуживши напутственный молебенъ на корабль Р. А. К. «Николай», мы снялись съ якоря. Транспорту «Иртышъ», подь командою лейтенанта 47 флот. экип. Гаврилова, приказано было, по окончаніи выгрузки, слѣдовать въ Аниву, и въ случаѣ если бы въ этомъ заливѣ по какому либо обстоятельству не сдѣлано было высадки, а тѣмъ болѣе если бы не былъ тамъ кор. «Николай», или если бы по позднему времени года невозможно уже было возвратиться въ Петропавловскъ, то въ такихъ обстоятельствахъ итти на зимовку въ Императорскую гавань, не премѣнно обезпечивъ себя для этой зимовки надлежащими запасами, о чемъ и сдѣлано будетъ во всякомъ случаѣ распоряженіе отношеніемъ маіору Буссе. На «Николаѣ» находились: к. Невельской, адъютантъ генераль-губернат. В. Сибири маіоръ Буссе, (\*) г. Рудановскій и я; 90 человекъ команды приготовлено было для высадки на Сахалинскій берегъ съ з. Анива; при товарахъ—три прикащика Р. А. К.; кромѣ того: командиръ корабля шкиперъ Клинковстремъ, штур-

---

(\*) Нынѣ Генераль-маіоръ и военный губернаторъ Амурской области.



мана Александровъ, Вакзамъ и Петрокевичъ и 24 человекъ экипажа. Снявшись съ якоря, мы взяли курсъ на м. Елисаветы. Ночь была ясная, вѣтеръ отъ WNW, довольно тихій, что намъ давало возможность идти прямымъ курсомъ по 6 узловъ. Обогнувъ мысъ, мы продолжали лежать на О, въ томъ предположеніи Клинковстрема, что миляхъ въ 150 отъ Сахалина господствуютъ въ настоящее время года восточные вѣтра. Переменные вѣтра и штили продержали насъ довольно долго на этомъ курсѣ, когда же стали держать на S, то крѣпкіе вѣтра отъ SW, вгонявшіе насъ иногда въ зарифленный гротъ-марсель, весьма замедляли нашъ путь, такъ что только 13 числа мы подошли на видъ м. Терпѣнія. Несмотря на продолжительность плаванія, мы не очень скучали переходомъ. Большая каютъ-компанія, съ платою съ каждаго по 20 р. с. въ мѣсяць, составившаяся изъ лицъ должностныхъ, всѣхъ заинтересованныхъ въ успѣхѣ экспедиціи, разгоняла скуку; составлялись планы и предположенія, расчеты, распредѣленіе грузовъ и время шло какъ нельзя лучше. 17-го вечеромъ мы обогнули м. Аниву въ  $1\frac{1}{2}$  милѣ и отъ него взяли курсъ на м. Крильонъ, гдѣ по словамъ капитана Невельскаго назначено было рандеву полпоручику корпуса Флотскихъ штурмановъ Орлову, оставленному на западномъ берегу Сахалина капитаномъ Невельскимъ еще въ Августѣ, для розысканія мѣста высадки. Мы продержались въ широтѣ  $46^{\circ} 3'$  всю ночь съ 17 на 18 Сентября и весь день 18, выпаливъ 9 пушекъ и безпрестанно подымали, по разчисткѣ тумана, условные знаки; не получивъ на эти сигналы никакого отвѣта, мы пошли наконецъ въ глубь залива и около полуночи, при совершенной темнотѣ, увидѣли береговые огни и самый берегъ, окраившійся темной полосою. По взятымъ пеленгамъ и по счисленію мы должны были находиться, по картѣ Крузенштерна, около 3 миль отъ берега. Лишь только загремѣла цѣпь отданнаго якоря, какъ по всему берегу забѣгали огни, между которыми мы замѣтили рядъ пяти огней остановившихся вдругъ неподвижно и выстроившихся въ одну линію, какъ будто освѣщая батарею. Такъ мы сначала и предполагали.

На другой день утромъ, при разсвѣтѣ, мы увидѣли слѣдующее: передъ нами растиался берегъ съ небольшими впадинами, холмистый и покрытый мелкимъ лѣсомъ; во многихъ мѣстахъ и на значительное разстояніе были разбросаны японскіе и аинскіе балаганы. Въ право виднѣлся утесистый мысъ съ тянущимся отъ него на  $2\frac{1}{2}$  мили рифомъ, который единогласно былъ признанъ за Тамари-Анива. Оpozнавшись и считая себя еще довольно удаленнымъ отъ берега, для того, чтобъ осмотрѣться, капитанъ Невельской приказалъ сняться и подойти ближе; мы стали лавировать короткими галсами и подойдя на  $1\frac{1}{2}$  мили, на глубинѣ 6 сажень положили якорь; тихо и ясно. Послѣ того какъ закрѣпили паруса, капитанъ Невельской, взявши съ собою маіора Буссе и меня, отправился съ двумя вооруженными шлюпками и однолючною байдаркою, осматривать берегъ. Первой шлюпкой командовалъ самъ к. Невельской, второй—я. Распоряженія на случай непріязненныхъ со стороны Японцевъ дѣйствій, были слѣдующія: всѣ гребцы вооружены были ружьями съ 5 боевыми патронами на каждомъ. Но чтобы не выказывать ни какихъ непріязненныхъ, съ нашей стороны, намѣреній, ружья были сложены подъ ростры и тщательно прикрыты брезентами. При выходѣ к. Невельскаго съ г. Буссе на берегъ, я долженъ былъ остаться при шлюпкахъ и въ случаѣ нападенія, со стороны туземцевъ, по данному сигналу, сдѣлать наступательное движеніе для выручки, давъ знать объ этомъ предварительно сигналомъ кораблю Р. А. К. «Николай», который долженъ былъ тотчасъ же сняться и подойти къ берегу какъ только можно, чтобы дѣйствовать орудіями. Во все это время шлюпки должны были держаться подъ веслами.

Въ такомъ порядкѣ, около 9 часовъ утра, мы отправились, сперва въ западную бухту, гдѣ виднѣлись одни аинскіе шалаши. Большая отмель отъ берега, не допустила насъ до него болѣе чѣмъ на кабельтовъ; цѣлая толпа Аиновъ, состоявшая больше чѣмъ изъ 100 человекъ, брела къ намъ по водѣ на встрѣчу, низко кланяясь и махая палочками, заструганными на одномъ концѣ въ видѣ кисти, тогда какъ дру-

гой былъ обдѣланъ въ видѣ шарика. Судя по ихъ движеніямъ, надобно предполагать, что это былъ знакъ мира или признанія. Они знаками предлагали вытащить насъ и наши шлюпки на берегъ, но во избѣжаніе напрасной траты времени, капитанъ Невельской отказалъ. Костюмъ ихъ ничѣмъ не отличался отъ Гиликовъ. Анны роста средняго и скорѣе даже малаго; лица смуглыя, бороды черныя окладистыя, почти до пояса; волосы также черныя и заплетены въ косы. Вообще говоря, они очень красивы. Женщинъ мы не видали и, какъ кажется, онѣ были спрятаны.

Столкнувшись съ мѣли, мы пошли въ слѣдующую бухту къ востоку; опять таже неудача, и потому уже, не найдя мѣста удобнаго для высадки, въ этихъ двухъ бухтахъ, направились прямо въ бухту, гдѣ было расположено японское селеніе. Широкий каналъ извинаящійся между рифами, подвелъ насъ къ самому берегу. Подойдя къ нему приняты были всѣ вышесказанныя предосторожности. Невельской и Буссе отправились прямо въ домъ начальника, а я же остался при шлюпкахъ, готовый на всякій случай. Въ скоромъ времени всѣ взятые предосторожности оказались излишними и я могъ свободно осмотрѣть снаружи японскія жилища. У пристани въ рядъ, на лежнякъ, стояли 30 малыхъ и двѣ большія японскія лодки. Позади этого ряда были три магазина; изъ нихъ одинъ только что строился. По сторонамъ лодокъ и магазиновъ—кучи дровъ и жердей. Между этими двумя рядами идетъ шоссе, которое подъ прямымъ угломъ заворачиваетъ на лѣво въ гору и выводитъ на небольшую площадку, кругомъ застроенную: на право стоялъ магазинъ, прямо домъ смотрителей; на лѣво, на отлогой горѣ, что то въ родѣ храмовъ; ихъ я насчиталъ четыре. Въ среднѣй задній площадка, огороженная заборомъ, внутри котораго лежала куча жердей. За домомъ смотрителей видѣлся опять какой-то заборъ. Въ то время какъ я занимался этимъ обзоромъ, меня вдругъ позвали; я было думалъ сперва,—на расправу съ Японцами, но оказалось напротивъ; приглашали въ домъ начальника. Войдя въ двери, глазамъ моимъ представился большой сарай, раздѣленный на нѣсколько отдѣленій, нѣкоторыя

переборками, другія просто помостами въ родѣ амвоновъ нашихъ церквей. Въ жиломъ отдѣленіи былъ вылакированный помостъ, устланный циновками; посреди помоста, на очагѣ былъ разложенъ огонь для разныхъ мелочныхъ надобностей; на противоположной сторонѣ сарая былъ устроенъ другой помостъ проще, на которомъ тѣли горячія уголья; тутъ была японская кухня. Аишь, присутствующихъ при этомъ свиданіи, было множество. Какъ кажется, Японцы обходятся съ ними совершенно какъ съ рабами и, какъ мы послѣ узнали, при нашемъ появленіи ихъ собрали и на время заперли въ сарай и лишь только шляпки показали у берега, ихъ вдругъ всѣхъ выпустили; это для того чтобы пустить намъ пыль въ глаза своею силою. Японская постройка вообще безъ всякаго порядка, кровли травяныя; во всемъ домѣ двѣ двери съ крыльцами съ фасада и два окна на подобіе дверей; въ окнахъ натянута бумага вмѣсто стеколъ. Образъ постройки рѣшетчатый изъ брусевъ, обшиваемыхъ досками. Внутренность дома раздѣлена перегородками на 3 главные части: 1 кажется служила женскимъ отдѣленіемъ и спальнею; 2-я родъ цейхауза, въ которомъ стояло два ружья, 3-е отдѣленіе — общая зала, гдѣ мы были. Въ этой залѣ на лакированномъ помостѣ чинно сѣло 3-е Японцевъ и насъ четверо; пошли обыкновенныя изъясненія дружбы, въ которыхъ между прочимъ, выразили Японцамъ, что мы пришли ихъ защищать отъ Американцевъ. Предложили имъ разные подарки, состоявшіе въ циркуляхъ, бритвахъ и сукнахъ—всего на сумму около 25 р. сер.; сперва Японцы отказывались принять, но потомъ согласились, съ условіемъ чтобы мы приняли отъ нихъ около 10 пудовъ риса и свѣжей рыбы, говоря, что ежели они примутъ наши подарки не отдаривъ насъ соотвѣтственно, то имъ отрубятъ головы.

По окончаніи этого церемональнаго свиданія мы пошли для осмотра далѣе вдоль берега. Вездѣ мелко и каменисто, почему возвратясь на «Николай», к. Невельской рѣшилъ сдѣлать высадку подѣ бокомъ у Японцевъ, какъ въ единственномъ мѣстѣ представляющемъ возможность скорой выгрузки и обезпеченной и болѣе чѣмъ гдѣ либо безопасной зимовки. Кро-

мѣ того, это мѣсто представляло много другихъ стратегическихъ удобствъ; Японцы по настоянію кап. Невельскаго отвели для поселенія нашего мѣсто на довольно крутомъ яру, у подножья котораго растиалось все японское селеніе и протекалъ ручей, изъ котораго доставали пресную воду. Небольшая батарея, поставленная на этомъ мѣстѣ, командовала слѣдовательно всею мѣстностью, японскимъ и айскимъ селеніемъ, а что еще всего важнѣе—всеми ихъ запасами и магазинами и потому могла всегда служить угрозою противу всякихъ непріятельскихъ съ ихъ стороны покушеній. Тогда еще намъ ничего не было извѣстно о переговорахъ и дѣйствіяхъ адмирала Путятина. А между тѣмъ мы очень хорошо знали изъ рассказовъ и описаній, что половина острова Мацмай кормится Сахалиномъ, слѣдовательно, волей или неволей, а Японцамъ пришлось бы водиться съ нами. Вотъ почему капитанъ Невельской и рѣшилъ (не смотря на предписанія, которыми дозволялось занять только мѣсто на западной или восточной сторонѣ острова, но никакъ не въ заливѣ Анива) занять главный пунктъ острова, ибо—доносили онъ: чтобы владѣть островомъ и понудить Японцевъ къ непремѣннымъ съ нами сношеніямъ, необходимо владѣть главнымъ и ближайшимъ къ Японіи пунктомъ острова Сахалина, на владѣніе которымъ мы всегда имѣли и имѣемъ полное и безспорное право; всякое же занятіе какого либо другаго пункта и владѣніе одними только сѣвornoю и среднею частію острова не имѣеть смысла и значенія. Кромѣ того, бросить людей во всякомъ другомъ мѣстѣ представляющемъ одну пустыню, въ такое позднее время года и безъ всякихъ предварительныхъ приготовленій, значить погребсти ихъ заранее. Поэтому 21 Сентября мы подошли къ главному айско-японскому селенію на островѣ Сахалинѣ, Томари-Анива и на глубинѣ 6 сажень стали на якорь въ разстояніи 1 мили отъ берега и завезли шпрингъ. 30 человекъ съ заряженными ружьями были посажены на три шлюпки «Николай», который въ это время поднялъ военный флагъ, и отрядъ направился къ берегу. Высадка была произведена безъ малѣйшаго со-

противленія. Въ присутствіи столпившихся Японцевъ и Аинъ десантъ выстроился и прогвѣвъ Отче нашъ и вслѣдъ затѣмъ Боже царя храни! водрузилъ на возвышеніи русскій военный флагъ. Немедленно разбили на низменности палатки для десанта и пока готовили къ установкѣ 8 ф. орудія, взятыхъ съ корабля «Николай», г. Невельской пригласилъ главныхъ Японцевъ и аинскихъ старшинъ на закуску на корабль. Они съ радостію приняли приглашеніе и шампанское скоро развязало ихъ языки.

По возвращеніи ихъ на берегъ, 4 орудія уже стояло на мѣстахъ, и Японцы видимо, безпокоясь, непрерывно обращались къ кап. Невельскому и къ намъ съ вопросами: въ море ли будутъ направлены дула орудій? На это кап. Невельской вполне согласился и приказалъ сейчасъ же ставить орудія такъ, чтобы они дулами смотрѣли въ море. Японцы вполне утѣшились.

Между тѣмъ началась выгрузка вещей и припасовъ, въ чемъ намъ сильно помогали какъ Японцы, такъ и Аины. Первые продали большихъ 2 сарая для помѣщенія команды и товаровъ, за сумму на товары въ 100 р. сер., а Аины на своихъ широкихъ и плоскодонныхъ ботахъ скоро выгрузили «Николай». Казалось все шло какъ нельзя лучше. Японцы безпрестанно присылали намъ какіе нибудь подарки, Аины непереставали вѣтаться около Русскихъ, которыхъ посѣщеніе спасло вѣроятно многихъ изъ нихъ отъ нѣсколькихъ сотъ палокъ и тяжелой работы. Но 22-го утромъ вдругъ узнаемъ, что Японцы всѣ до одного бѣжали; Аины не замедлили разбить магазины, въ которыхъ хранилось саки (японская водка изъ риса) и важно усѣвшись на помостъ, гдѣ прежде сидѣли Японцы, покуривали трубки и запивали саки. Когда ихъ спрашивали знаками, куда дѣвались Японцы, они отвѣчали: Сизамъ! сизамъ! потомъ ударяли себя по затылку рукой и дунувъ по ладони, снова принимались за свои пріятныя занятія. Видя рѣшительное истребленіе японскаго имущества, кап. Невельской приказалъ сарай запереть и тремъ старшинамъ Аиновъ приходитъ за припасами и производить

выдачу всѣхъ провизій при русскихъ, послѣ чего сараи снова запирались и ключи хранились въ дежурствѣ на берегу.

25 Сентября вся выгрузка была окончена, батарея на высотахъ изъ 8 орудій выставлена, люди и товары подъ крышею. Занявъ такимъ образомъ главный пунктъ острова и обезпечивъ совершенно зимовку людей, кап. Невельскому оставалось высадить меня въ Императорской гавани и возвратиться въ Кастри: *Меня посылали* въ Императорскую гавань съ цѣлю основать тамъ опорный пунктъ для дальнѣйшихъ нашихъ изслѣдованій южнаго Манжурскаго берега и сообщенія его съ рѣками: Усури и Амуромъ, почему кап. Невельской положилъ имѣть въ гавани на первое время не болѣе 10 человекъ, зимовка которыхъ и была тамъ сколь возможно обезпечена предварительно. Я должнъ былъ изслѣдовать зимнимъ путемъ сообщеніе Императорской гавани съ р. Амуромъ посредствомъ р. Хунгари, а съ ранней весною на оставленной байдаркѣ и лодкѣ продолжать изслѣдованіе берега къ S отъ гавани—стараясь достигнуть р. *Самалыя* (Сайфунъ)—осмотрѣть могущія встрѣтиться на этомъ берегу гавани; объ существованіи такихъ гаваней давали намъ свѣдѣнія туземцы; затѣмъ стараться перевалить съ этого берега на р. Усури, имѣя въ виду, что на устьи этой рѣки, какъ и на устьи р. Хунгари въ 1854 году должны поставиться наши посты. Подобное изслѣдованіе капитанъ Невельской полагалъ крайне необходимымъ, потому что приамурскій край тѣсно и неразрывно связанъ съ приморскимъ и приусурскимъ краемъ и первый безъ послѣднихъ не имѣетъ полнаго значенія. Надобно намъ имѣть гавань на югѣ, говорилъ и доносилъ Г. И. Невельской, *природную, почти всегда для навигаціи открытую* и связанную съ р. Усури и чрезъ нее съ р. Амуромъ. Ибо р. Амуръ, подобно всѣмъ рѣкамъ, равно залде Кастри и всякое другое мѣсто, на долго закрытыя для навигаціи, не могутъ представлять надлежащаго порта, какой долженъ быть у насъ на востокѣ, а безъ этого водвореніе наше въ край не можетъ имѣть *полной и совершанной пользы, смысла и значенія*; тѣмъ болѣе что весь приморскій и при-

усурскій край, какъ все это доносила капитанъ Невельской, еще въ 1852 году, безспорно принадлежалъ и принадлежитъ Россіи; ибо хинганскій хребетъ, которымъ по нерчинскому трактату опредѣлялась наша граница съ Китаемъ, отъ верховья р. Уда тянется до моря не на востокъ, какъ ошибочно предполагалось, а на югъ, и не переходя рѣку Амуръ и Сунгари, направляется между рѣками Сунгари и Усури до моря къ корейской границѣ. Слѣдовательно весь бассейнъ р. Усури, и приморскій берегъ Манчуріи до Кореи неминуемо долженъ составлять не китайское, а русское владѣніе. Такой взглядъ на примурскій край имѣлъ постоянно кап. Невельской и онъ первый и постоянно представлялъ генераль-губернатору: что въ южномъ колѣнѣ р. Амура и на р. Усури должно быть сосредоточено населеніе, что близъ устья р. Усури на Амурѣ долженъ быть главный рѣчной портъ края и главное его управленіе и что морской портъ долженъ быть близъ Корейской границы; но подобная мысль и представленія Г. Ив. Невельскаго не имѣли тогда сочувствія въ главномъ дѣйствующемъ лицѣ и были причиною многихъ для г. Невельскаго, непріятностей. Тогда полагали, что всю важность составляетъ только лѣвый берегъ Амура, устье его и Петропавловскъ.

Въ 2 часа по полудни 26 Сентября 1853 года при тихомъ N, мы снялись съ якоря съ Анивскаго рейда и взяли курсъ на м. Крильонъ. Батарея салютовала намъ 7 выстрѣлами, на что мы ей отвѣчали равнымъ числомъ. Вечеромъ обогнули мысъ и встрѣта свѣжій SW, при постоянномъ теченіи отъ W къ O въ этомъ мѣстѣ Лаперузова пролива, продержались всю ночь и цѣлые сутки 26-го между м. Крильонъ и о. Манеронъ и 27 въ полдень при совершенно ясной погодѣ и 9 узлахъ ходу, миновали островъ Манеронъ, пройдя проливомъ между островомъ и Сахалиномъ. Отъ него взяли прямой курсъ въ гавань Императора Николая. День былъ великолѣпный; вѣтеръ S ровный безъ волны; ходу отъ 9 до 10 узловъ. Вечеромъ до заката солнца опредѣлили свое мѣсто паленгами остр. Манеронъ, Рефуншери и нижкомъ де-Ланга, видными въ ясную погоду за 60 миль. 28 Сентября



вечеромъ подошли къ берегу Татарскаго пролива, и какъ ночь была совершенно темная, то рѣшились продержаться до утра; на слѣдующій день въ 11 часовъ, при совершенно ясной погодѣ, увидали передъ носомъ мертвую тишину гавани: «Николай» сталъ на якорь во входѣ и гг. Невельской, Кликовстремъ и я, на вельботѣ поѣхали осматривать поставленный въ Константиновской бухтѣ постъ. Вошедши въ бухту мы увидали небольшой амбаръ и маленькой домикъ, крытый жалобникомъ. Насъ встрѣтилъ у. о. Хорошихъ и 10 бравыхъ казаковъ. Смотрѣли они довольно весело и бодро и не чувяло тогда мое сердце, что черезъ 5 мѣсяцевъ, мысъ выдающийся за этимъ маленькимъ селеніемъ, покроется крестами надъ могилами.

Пробывши на берегу около 2 часовъ и полюбовавшись, при совершенно ясномъ небѣ, роскошною картиною обширной гавани съ вѣковѣчными лѣсами, хотя еще и въ первобытномъ, но все таки въ величественномъ состояніи, мы возвратились на корабль и, снявшись съ якоря, взяли курсъ къ заливу де Кастри.

Большею частію имѣя тихіе вѣтра, мы 2 Октября утромъ подошли къ заливу; мертвый штиль не дозволилъ войти въ самый заливъ, почему стали на якорь въ 7 миляхъ отъ залива. По сигналу—выстрѣлами изъ 2-хъ пушекъ,—явился на «Николай» г. мичманъ Разградскій, привезшій извѣстіе о заходившей въ заливъ и лиманъ Амура шхунѣ «Востокъ», подъ командою лейтенанта (\*) Римскаго-Корсакова, объ открытой ею банкѣ Востокъ въ заливѣ де Кастри, пеленги которой г. Разградскій привезъ съ собою. Вечеромъ на баркадѣ я съѣхалъ на берегъ вслѣдъ за капианомъ Невельскимъ для сдачи небольшого груза, назначавшагося для Александровскаго поста, и простившись съ г. Невельскимъ, и получивъ отъ него окончательныя распоряженія, во 2 часу ночи я возвратился обратно на «Николай», и мы тотчасъ же снялись съ якоря. До самаго прихода въ гавань мы имѣли постоянно свѣжіе противные вѣтра.

(\*) Нынѣ Кап. 1 ранга.

7 Октября мы подошли къ параллели гавани и по исправленной картѣ Крузенштерна оставалось 12 миль до берега; густой туманъ скрывалъ берега отъ глазъ. Между тѣмъ вѣтеръ дулъ крѣпко отъ SO, и насъ прижимало къ берегу; у марселей было взято по 3-му рифу и болѣе нести парусовъ было трудно. Вдругъ подъ вечеръ туманъ нѣсколько расчистился и обозначился высокій черный мысъ, который долженъ былъ быть м. Путятина; мы спустились на него и вскорѣ вошли въ тихую полосу Императорской гавани, а затѣмъ и въ бухту В. К. Константина. Съ утра шелъ проливной дождь; непрерывные повороты, при незначительномъ числѣ команды, утомили людей до крайности; можно же себѣ представить общую радость при входѣ въ этотъ прекрасный и спокойный портъ, который былъ, въ полномъ смыслѣ слова, для насъ землею обѣтованною.

На другой день командиръ «Николая», по позднему времени года, рѣшился остаться здѣсь на зимовку, почему подтянулся ближе къ берегу и положивъ 3 станovýchъ якоря и стопъ-анкеръ и завезя кабельтовъ за дерево, началъ разрушаться. Утромъ 8 Октября гавань за мысами подернулась тонкимъ слоемъ льда и термометръ показалъ 1° морозу; хотя къ полдню ледъ и исчезъ, но за всѣмъ тѣмъ эти признаки наступающей зимы насъ сильно беспокоили. На берегу у насъ для большей части людей, сверхъ 10 человекъ, не было ни кола, ни двора.

13 Октября часовые съ маячнаго острова дали знать о идущемъ съ моря суднѣ. Это былъ транспортъ «Иртышъ». Войдя въ заливъ онъ сталъ на якорь, такъ какъ мертвый штиль въ бухтѣ не позволилъ ему войти подъ парусами прямо въ гавань. Узнавъ отъ насъ о признакахъ наступающей зимы, командиръ его, лейтенантъ Гавриловъ, не имѣя возможности по позднему времени года возвратиться въ Петропавловскъ, вынужденнымъ нашелся идти на зимовку также въ Императорскую гавань; онъ немедленно принялся тянуться, причемъ потерялъ стопъ-анкеръ (грунтъ въ гавани вязкій иль и не смотря ни на какія послѣдующіе розыски, стопъ-анкера не

нашли; вѣроятно онъ утонулъ въ грунтѣ). Завезя кабельтовы за деревья и положивъ 2 станovýchъ якоря, «Иртышъ» немедленно разрушился и мы начали принимать мѣры къ предстоящей зимовкѣ.

Такимъ образомъ по крайности и неожиданно собралось на зимовку въ Императорскую гавань, вмѣсто 10 человекъ, какъ предполагалось, 90 человекъ, и въ такое еще позднее время года; изъ нихъ 8 человекъ офицеровъ и штурмановъ; пришлось намъ думать думу крѣпкую. Раздѣляло насъ отъ прочихъ товарищей пространство въ 500 верстъ, пустынное и мрачное, безъ малѣйшаго почти признака жизни; слѣдовательно помощи намъ было ожидать не отъ кого. Надобно было обходиться собственными средствами, которыя были не велики. Въ Анивѣ, куда «Иртышъ» заходилъ для сдачи груза сахалинской экспедиціи, майоръ Буссе, въ противность даннымъ ему распоряженіямъ, забралъ съ транспорта все, что можно было забрать, ссылаясь на то, что въ Гавани всего вдоволь. Такъ у насъ не осталось, на остальное количество людей сверхъ 10, ни чарки вина. Камчатскіе же запасы судовъ, по обыкновенію, были не только что ограниченные, но скудные до высшей бѣдности и видимо рассчитаны по день обратнаго прихода въ Петропавловскій портъ. Оставалось слѣдовательно рассчитывать на запасы, завезенные на «Николаѣ». Правду сказать, они были достаточны для нероскошнаго существованія и состояли изъ муки, крупы, масла, гамбургской и аянской солонины, чая, сахара, рисовой крупы и небольшого количества бѣлыхъ сухарей; для торговли же съ туземцами—изъ небольшого количества товаровъ, состоявшихъ въ лабѣ, китайкѣ, миткалѣ и разныхъ бездѣлушекъ. Корабль Р. А. К. «Николай» имѣлъ предъ нами больше преимуществъ и какъ торговое судно, былъ снабженъ для своей команды большимъ запасомъ вина, которымъ онъ для насъ, по непредвидѣнности дальнѣйшаго его назначенія, очень скупился.

Какъ скоро суда разрушились, транспортъ «Иртышъ» присоединилъ свою команду къ береговой и вмѣстѣ принялись готовить помѣщеніе. Стукъ топоровъ загремѣлъ въ непрохо-

димой чащѣ лиственничнаго и еловаго лѣса и вслѣдъ за тѣмъ показались окладники первыхъ зданій гавани.

Работа кипѣла; обходя вечеромъ 20 Октября разныя разведенныя партіи, я вдругъ услышалъ громко зовущіи меня голосъ казака: «ваше благородіе парохоль, идетъ съ моря»— Какъ электрическая искра, эта новость пробѣжала по жиламъ всей команды, а тѣмъ болѣе моимъ. Я догадался, что это должна быть паровая шхуна «Востокъ», посѣщавшая недавно Кастри, подъ командою лейтенанта Римскаго-Корсакова. И это былъ первый гость рождающагося населенія въ этихъ угрюмыхъ мѣстахъ и еще не простой, а винтовой, который для всѣхъ насъ былъ тогда новинкою. На шхунѣ къ тому же находился г. Чихачевъ, съ которымъ были связаны всѣ привѣтныя мои воспоминанія въ этомъ краѣ. Я бросился къ берегу. Шхуна подъ парами тихимъ ходомъ входила въ ту минуту въ узкость Константиновской бухты. О! какъ она мнѣ показалась тогда хороша. Звукъ цѣпи отданнаго якоря какъ-то сжалъ у меня сердце. Мысль о болѣе счастливомъ и удобномъ положеніи, о службѣ, къ которой я приготовленъ былъ воспитаніемъ, новизна посѣщаемыхъ судами эскадры адмирала Путятина краевъ, прибавя къ этому мои 23 года, все это какъ-то разрывало сердце. Мною овладѣла какая-то тихая, но глубокая грусть! Наши суда стояли тогда во льду, бухта до мысовъ была вся подернута тонкимъ ледянымъ слоемъ, такъ что шхуна стала посреди прохода, почти на линіи мысовъ. Пробывши сквозь ледъ, мы, т. е. Гавриловъ, Орловъ прибывшіи съ Сахалина на транспортѣ «Иртышъ», Клинковстремъ и я, поѣхали на шхуну. Гавриловъ, Орловъ и Клинковстремъ скоро уѣхали на транспортъ, а я остался ночевать. Пошли справки и переспросы за ужинномъ, изготовленнымъ изъ мяса убитаго сивуча, надъ гастрономическимъ вкусомъ котораго Корсаковъ много смѣялся и время прошло незамѣтно. Никогда кажется не забуду я этого вечера. Тогда еще не было ни у кого на умѣ дипломатическихъ отношеній, бояться не поправиться въ такой глуши было не кого да и недля кого. Одна милая и образованная простота въ обращеніи между

собою офицеровъ, подъ руководствомъ отлично образованнаго и благородно-характернаго Римскаго-Корсакова, соединяла между собою способныхъ молодыхъ офицеровъ и, сказать по правдѣ, возбуждала во мнѣ грустную зависть.

Шхуна у насъ прогостила до 23; кто чѣмъ могъ старался помочь ей. «Иртышъ» и «Николай» послали свои барказы за водой, которой налили полный ея трюмъ, я послалъ трехъ убитыхъ рябчиковъ и свѣжаго хлѣба для офицеровъ и команды, и всѣ мы это слѣдали, могу сказать по правдѣ, съ истиннымъ удовольствіемъ. Корсаковъ впрочемъ у насъ въ долгу не остался. Когда я ему разсказалъ объ нашемъ положеніи, онъ, не смотря на предстоявшій ему длинный переходъ до Нагасаки, съ удовольствіемъ предложилъ мнѣ изъ своихъ запасовъ 6 ведеръ вина, а за непмѣнимъ стекло въ вынулъ изъ люковъ всѣ стекла, какія только было возможно. Многихъ можетъ быть это вино спасло ото неминуемой могилы.

Отъ г. Корсакова и офицеровъ я узналъ объ ихъ кампаніи въ Татарскомъ проливѣ, изложенной уже въ запискахъ В. Р. К. напечатанныхъ въ Морскомъ Сборникѣ, — и, между прочимъ, о блистательномъ опытѣ надъ сахалинскимъ углемъ, которымъ шхуна уже топила печи машины.

23 Октября раздался грустный для меня свистокъ; пары зашумѣли, якорь подняли и шхуна плавно вышла изъ гавани. Грустное прости и прости на долго, тяжело отдалось въ душѣ моей. Я былъ на вельботѣ съ Гавриловымъ. Крѣпкимъ восточнымъ вѣтромъ, накануне, ледъ вынесло изъ бухты и мы, продержавшись подъ веслами, пока шхуна не скрылась за мысомъ, безпрепятственно возвратились на «Иртышъ»; гдѣ была наша общая квартира.

Октябрь прошелъ благополучно, больныхъ было не много. Казармы посѣли подъ крышу, печи были сложены изъ камня, ломаемаго отъ утесовъ гавани, и все шло порядочно. Съ начала Ноября показали слабые признаки цыгги. Тогда я еще не имѣлъ понятія о силѣ этой убійственной болѣзни. Число рабочихъ рукъ стало быстро уменьшаться. Въ это время пришлось отправлять Орлова въ Петровское. Куплены бы-

ли собаки, сдѣлана нарта и наняты проводники. Я обрадовался случаю сообщить кап. Невельскому о нашемъ положеніи и, излагая подробно въ письмѣ весь ходъ дѣла, просилъ о возможно-скорой присылкѣ оленей, хотя бы изъ посланныхъ дошла только половина,—для освѣженія команды.

Съ отъѣздомъ г. Орлова мы еще болѣе осиротѣли. Ожидать было болѣе некого. Все вниманіе было сосредоточено на постройкѣ. Мы продолжали жить на «Иртышѣ»; перебраться на берегъ офицерамъ не предвидѣлось скорой возможности; дай Богъ поскорѣе помѣстить на берегу команду транспорта. Между тѣмъ день ото-дня становилось холоднѣе и холоднѣе. Цѣлый день въ капитанской каютѣ, гдѣ мы жили, топился каминъ, а ночью, когда огонь не поддерживался, вода въ графинѣ, замерзала. Несмотря на то что мы кутались въ шубы, все же надобно было подумать чтобы было покрайнѣй мѣрѣ тепло. Но долго пришлось ждать. Въ началѣ Декабря моя команда перебралась во вновь выстроенныя казармы, а захворавшій офицеръ съ транспорта, подпоручикъ Чудиновъ,—въ домикъ построенный казаками. Начали строить было и офицерскій флигель. Но тутъ цыганга стала развиваться съ такою необыкновенною быстротою, что болѣе половины команды уже была въ постеляхъ. На работу выходило едва двадцать человекъ. Къ концу Декабря число больныхъ увеличилось въ такой степени, что на работу едва выходило уже 5 человекъ. Кое-какъ я отдѣлалъ къ 1 Января 1854 года маленькую комнату въ  $1\frac{1}{2}$  сажени шириною и въ  $2\frac{1}{2}$  длиною, куда немедленно и перебрался. Въ ней мы встрѣтили новый годъ. Я, не бравши никогда картъ въ руки, сѣлъ на этотъ разъ играть въ преферансъ. 7 Января перебрался ко мнѣ Гавриловъ и кондукторъ Баскаковъ и тутъ мы нѣсколько отогрѣлись. Между тѣмъ на «Николаѣ» устроились иначе: палубу завалили сѣнникомъ и толстымъ слоемъ снѣга, въ каютахъ вездѣ поставили каминны и свезя больныхъ на берегъ, стали поживать. Крѣпкое и новое судно съ двойной палубой надъ каютами, достаточно сопротивлялось суровой зимѣ и 30° мороза были для его оби-

тателей менѣ чувствительны, нежели на «Иртышѣ». Такъ какъ свѣжаго ничего у насъ не было, то для поддержанія здоровья Гавриловъ предложилъ, по неизвѣнню дичи, стрѣлять воронъ. За ворону была положена плата 20 к. сер. Люди принялись за дѣло, и теперь, когда уже все это черное время миновало, я не могу вспомнить безъ смѣха, всѣ гастрономическія наставленія Гаврилова, повару, объ искусствѣ жаренья вороны. Попробовали,—на безрыбьи и ракъ рыба. Не смотря на все это, съ половины Января начали умирать. Первою жертвою этой убійственной болѣзни былъ несчастный Чудиновъ, который умеръ почти скоропостижно. Самая ужасная смертность была съ 15 Января по 15 Февраля; рѣдкій день проходилъ безъ покойника, за то иногда по три сряду. Излагать это въ спокойномъ состояніи духа и тепломъ кабинетѣ хорошо; — думать и судить о прошедшемъ, другимъ еще лучше, но кто изъ насъ вспомнить о прошломъ—волоса дыбомъ становятся. На бѣду, болѣзнь повалила моихъ сожителей, Кликовстрема и двухъ его старшихъ штурмановъ, оставались здоровыми я да Петракевичъ. Безъ доктора и безъ лекарствъ, съ однимъ полубольнымъ и пьянымъ фельдшеромъ, положеніе наше было просто ужасное. Уныніе на команду напало страшное. Ни бани, ни катальныя горы, ни устраиваемые вечера, ничто не могло ободрити духъ. Все смолкло и тихія завѣщанія умирающихъ только и слышались въ казармѣ.

Кому случалось видѣть смерть честнаго русскаго солдата, тотъ пойметъ меня, если я скажу: безбожно и грѣшно жертвовать ихъ жизнію для личныхъ видовъ! Но видѣть эти святыя кончины и не имѣть средствъ протянуть руку помощи несчастному, невольному и бѣдному страдальцу, вдвое ужаснѣе,—я это испыталъ на самомъ себѣ. Съ тѣхъ поръ во мнѣ еще болѣе развилось презрѣніе къ людямъ, если они на подчиненныхъ смотрятъ какъ на машину для полученія крестовъ, чиновъ и прочихъ благъ мира сего! а еще болѣе къ такимъ, которые по своему невѣжественному и тупому развѣду, находятъ въ атомъ средства, какъ называется, *подсолить* нелюбимому человеку и выставить себя предъ правитель-

ствомъ въ яркомъ блескѣ меньшей смертности, людьми распорядительными и заботливыми. Съ Крещенія уже здоровыхъ почти никого не было изъ всей военной команды. Работъ, по этому случаю, разумѣется никакихъ. Нашихъ людей, несмотря на состояніе по спискамъ 60 человекъ, не доставало что бы рыть могилы и хоронить. Это все дѣлалось съ трудомъ и общими силами. Съ 15 Февраля смертность начала постоянно ослабѣвать, но до 15 Марта была все еще довольно сильна, съ 18 же Апрѣля совершенно прекратилась.

Въ продолженіе всего этого времени, мы нѣсколько разъ посылали почту; съ первою отправился 27 Ноября, на нартахъ, зазимовавшій здѣсь 50 лѣтній подпоручикъ Орловъ. За тѣмъ мы имѣли нѣсколько случаевъ отправить съ туземцами, извѣстія о нашемъ положеніи, въ которыхъ я доносилъ Г. И. Невельскому, что Константиновскій постъ и команда обстоитъ благополучно, здоровыхъ не имѣется; но къ несчастію, всѣ эти донесенія ранѣе Апрѣля и Марта не достигли к. Невельскаго. Съ Орловымъ же, описывая подробно кап. Невельскому отъ 18 Ноября 1853 года, о числѣ внезапно собравшихся командъ и положеніе поста, я представилъ на видъ объ оказавшихся уже признакахъ цынги въ командахъ и просилъ его о наивозможно скорѣйшей присылкѣ оленей и прочаго, дабы свѣжимъ мясомъ оленей мы могли бы освѣжить людей. Просьба моя была немедленно исполнена, хотя, къ несчастію, пространство отдѣляющее гавань отъ Петровскаго и Николаевскаго поста было такъ далеко и непроходимо, что не дозволило прибыть оленямъ и всему отправленному г. Невельскимъ раньше Марта мѣсяца, не смотря на то, что при первомъ же отъ насъ извѣстіи, полученномъ г. Невельскимъ только въ Январѣ мѣсяцѣ 1854 года, онъ немедленно отправилъ оленей и прочее, съ принятіемъ самыхъ дѣятельныхъ мѣръ въ скорѣйшему ихъ до насъ достиженію. Въ Мартѣ мѣсяцѣ цынга добирала у насъ свои послѣднія жертвы; но и за то мы были благодарны, другихъ сохранили.

Почти вмѣстѣ съ оленями прибылъ вновь, для отправле-



нія на Сахалинѣ, г. Орловѣ. Кромѣ этихъ мѣрь, съ первыми признаками наступающей весны я отправилъ на байдаркѣ казака Парфентьева, отрывать изъ земли на м. Путятина, черемшевые корни, какъ известное противудіе этой убійственной болѣзни. Несмотря на все, когда время болѣзни прошло, изъ 90 человекъ мы не досчитались 20, а выдающійся мысокъ покрылся крестами. Кому изъ сослуживцевъ придется побывать въ этомъ мѣстѣ тяжелыхъ исптаній моей молодости, — того прошу не забыть тихимъ поклономъ и крестомъ за меня, почтить память моихъ несчастныхъ товарищей-страдальцевъ! Графъ Путятинъ хотѣлъ построить въ этомъ мѣстѣ церковь въ 1854 году; обстоятельства не позволили этого исполнить; надѣюсь, не забудутъ этого скромнаго и привѣтливаго русскаго желанія тѣ, которыхъ судьба назначить возводить въ тѣхъ мѣстахъ что нибудь!

Но вотъ настало 17 Апрѣля. Наступилъ вечеръ; ледъ въ заливѣ начало ломать еще съ первыхъ чиселъ Апрѣля и въ описываемое время въ главной бухтѣ ледъ лежалъ только на однихъ отмеляхъ. Унасъ же въ гавани онъ стоялъ еще сплошной массой и лишь разчищенная отъ снѣга бороздка льда, для своза остальныхъ запасовъ съ «Николая» въ магазинъ, протаяла и мы должны были устроить чрезъ нее мостикъ. После обыкновеннаго мрачнаго дня, и такого же вечера, я уже легъ спать, какъ вдругъ вбѣгаетъ ко мнѣ Парфентьевъ съ объявленіемъ, что на вельботѣ пріѣхалъ командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Назимовъ, и прошедъ на «Иртышъ». Я тотчасъ же отправился къ неожиданному гостю, отъ котораго узналъ что корветъ за льдомъ не могъ войти въ гавань и на ночь будетъ держаться у входа подъ парусами и что только одинъ Назимовъ на вельботѣ пробрался въ бухту для отобранія свѣдѣній о дѣйствіяхъ Амурской экспедиціи. Корветъ возвращался изъ отряда вице-адмирала Путятина въ Петропавловскъ и былъ снабженъ покрайней мѣрь предметами продовольствія въ изобиліи, почему, кромѣ нравственнаго вліянія, приходъ его былъ для насъ полезенъ и тѣмъ, что мы могли освѣжить команды и

больнымъ подать необходимую и полную помощь. Узнавши отъ меня и Гаврилова о положеніи поста, г. Назимовъ тотчасъ какъ корветъ сталъ на якорь, что послѣдовало на другой день, прислалъ къ намъ доктора съ судовымъ фельдшеромъ (нашъ былъ въ цынгѣ и едва держался на ногахъ). Иртышская команда въ числѣ 13 человѣкъ перебралась на транспортъ, оставя своихъ больныхъ на берегу; это дало мнѣ средство, очистя флигель, который она занимала, и поставивъ туда каминъ, привести его въ наивозможно лучшей видъ и обратить въ сносный лазаретъ для самыхъ опасныхъ больныхъ. Присланные съ корвета медикаменты и провизія, вмѣстѣ съ непрерывнымъ сношеніемъ съ свѣжею и бодрою корветскою командою, скоро оказали свои благодѣтельные послѣдствія. 2 чарки вина каждый день, чай съ ромомъ, презервы и вмѣстѣ съ тѣмъ весенній воздухъ и показавшаяся дичь, — гуси и лебеди — замѣтно укрѣпили людей и съ тѣхъ поръ не было ни одного смертнаго случая.

Теперь надобно опять обратиться нѣсколько назадъ. Орловъ привезъ мнѣ предписанія, по случаю различныхъ донесеній съ Сахалина г. Буссе, между прочимъ, замѣтимъ, не совсѣмъ съ его стороны храбрыхъ. Вѣрно было мнѣ кап. Невельскимъ изготовить оба судна, по возможности скорѣе, къ отправленію въ море, и если суда будутъ готовы, а въ гавани будетъ стоять еще ледъ, то если возможно, для ихъ вывода прорубить ледъ. Капитанъ Невельской, дѣлая эти распоряженія, разумѣется не зналъ, что вся команда больна: Гавриловъ, командиръ транспорта — лежалъ при смерти; старшій его помощникъ — въ могилѣ; кондукторъ также былъ при смерти, здоровой команды 13 человѣкъ, — 13 лежало въ могилѣ и 10 человѣкъ на берегу больныхъ. На «Николаѣ» командиръ и 2 старшіе помощника — больные, оставался одинъ младшій съ 18 человѣками команды; у меня 13 человѣкъ было въ могилѣ, 8 больныхъ и 4 здоровыхъ, прислуживающихъ больнымъ. Суда въ самомъ беспорядочномъ видѣ послѣ такой страшной шимовки. Посовѣтовавшись съ командирами, я рѣшилъ жи-

дать окончательнаго вскрытія залива и выздоровленія людей, ибо мы были не въ силахъ бороться съ обстоятельствами.

Въ этихъ передрыгахъ засталъ насъ корветъ; изложивъ все подробно въ особомъ рапортѣ командиру корвета, я его просилъ взять назначеннаго для отвоза на Сахалинъ г. Орлова и самому слѣдовать въ Аниву, для поданія, въ случаѣ надобности, помощи г. Буссе. Г. Назимовъ даже сдѣлалъ болѣе. Такъ какъ транспортъ «Иртышъ» былъ вовсе безъ офицеровъ, то онъ назначилъ командиромъ его, своего старшаго офицера капитанъ-лейтенанта Чихачева, взявъ всѣхъ больныхъ команды «Иртыша» на корветъ. Чихачевъ чрезъ 10 дней былъ готовъ къ выходу въ море. 2 Мая бухта совершенно очистилась отъ льда и транспортъ вытянулся къ проходу, чтобы идти по назначенію въ зал. Анива. Едва «Иртышъ» ушелъ, какъ подошелъ баркъ Р. А. К. «Меншиковъ» изъ отряда вице-адмирала Путятина, подъ командою лейтенанта Фуругельма. Подоидя вплотъ къ берегу и ошвартоваясь за деревья, баркъ, въ ожиданіи фрегата «Паллада», воспользовался временемъ и природными удобствами, чтобы очистить трюмъ. 23 Мая, когда я, вмѣстѣ съ г. Фуругельмомъ, занимался рыбнымъ промысломъ, около 4 часовъ вечера, показался изъ за мыса бомъ утлегарь, а за нимъ вскорѣ и весь корпусъ фрегата «Паллада», подъ вице-адмиральскимъ флагомъ. Немедленно взявши байдарку, я отправился съ рапортомъ къ адмиралу. На фрегатѣ я встрѣтилъ почти всѣхъ своихъ старыхъ знакомыхъ и, кромѣ того, автора Обыкновенной Исторіи. Такъ какъ все это время пребыванія, «Паллады» въ Императорской гавани, описано уже въ извѣстномъ сочиненіи г. Гончарова фрегатъ Паллада, то мнѣ остается только упомянуть о тѣхъ дняхъ которые, показавъ мнѣ истинную сторону моего положенія, оставили во мнѣ неизгладимое впечатлѣніе. Странное дѣло, — всю зиму, и тяжелую зиму я былъ здоровъ, а къ веснѣ, когда все стало поправляться, показались признаки той же болѣзни и у меня. Вѣрно нравственная пытка тяжело физической.


Вскорѣ по прибытіи, вице-адмиралъ Путятинъ отправилъ

транспортъ «Меншиковъ» въ Аниву для снятія поста по невозможности защитить его отъ нападенія непріятельскихъ крейсеровъ, а шхуну «Востокъ» въ заливъ де-Кастри. Адмиралъ увѣдомлялъ кап. Невельскаго и генералъ губернатора Восточной Сибири о своемъ прибытіи, о намѣреніи своемъ укрѣпиться въ Императорской гавани и требовалъ различные продовольственные запасы, одежду и матеріаловъ. Транспортъ: «Двина» «Меншиковъ», «Иртышъ» и корабль «Николай» вскорѣ вернулись въ гавань, доставивши снятый десантъ подъ командою майора Буссе, а черезъ нѣсколько дней прибылъ на шхунѣ «Востокъ» и самъ генералъ губернаторъ Восточной Сибири. Приѣмъ ему былъ сдѣланъ самый торжественный, и громъ орудій фрегата огласилъ въ первый разъ дикія и угрюмыя окрестности гавани. Но все же то была политическая радость, но не такова она была для меня. Генералъ разрѣшилъ мнѣ ѣхать въ продолжительный отпускъ для поправленія совершенно истощенныхъ силъ, въ особенности въ послѣднюю зимовку. Славъ постъ, а на другой же день отправился на шхунѣ, вмѣстѣ съ генераломъ, въ заливъ де-Кастри и оттуда къ Петровскому зимовью. Переходъ этотъ, какъ и всѣ подобныя ему—не отличался ни какою особенностію, только прийдя въ Петровское я чуть не сдѣлался самъ жертвою скудности средствъ зимовья и неудобства окружающей его мѣстности. Два казака: Парфентьевъ и Бѣлохвостовъ, бывшіе со мною на байдаркѣ, потонули, а я вышлыгъ и прибрежными бурунами былъ выброшенъ на берегъ.

Черезъ два дни шхуна была готова къ отходу съ почтою въ Аянъ и я, имѣя въ карманѣ отпускной билетъ, съ радостнымъ трепетомъ перешелъ на шхуну; 7 Іюля мы пришли въ Аянъ, а 9-го, верхомъ, съ тремя вьючными лошадьми, я уже катилъ по *Московскому тракту*. Быстро миновалъ я Якутскъ, роскошную Лену, Иркутскъ, останавливаясь только для того, чтобы перевести духъ и черезъ 53 дни, со дня выѣзда изъ Аяна, 3 Сентября завидѣлъ куполы церкви города Костромы. Вотъ въѣхалъ въ заставу, на почтовую станцію, беру лошадей и въ полночь ящикъ заворотилъ въ деревянныя

ворота роднаго дома. Кто былъ въ подобномъ положеніи, особенно послѣ такой жизни какова была моя, тотъ пойметъ мою радость при видѣ роднаго уголка, гдѣ прошли первые дни молодости, гдѣ сердце и душа вдали отъ холодныхъ столичныхъ привѣтовъ, были такъ чисты и теплы. Но довольно! далѣе слѣдовали горькія семейныя обстоятельства; еще не суждено мнѣ было отдохнуть вполнѣ.

Лейтенантъ Н. Бошнякъ.



## ДЖЕМСЪ ТРЕВЕНИНЪ.

(Окончаніе).

Въ Февралѣ 1789 года Тревенинъ женился въ Кронштадтѣ на Елисаветѣ Фарварсонѣ, съ которой познакомился въ прошлую еще зиму въ Кронштадтѣ же, въ домѣ ея зятя, капитана Деннисона. При первомъ знакомствѣ они почувствовали взаимную привязанность, но Тревенинъ объяснился объ этомъ только на другой годъ, ибо въ 1788 году въ Юнѣ предполагалъ отплыть въ Средиземное море.

Этотъ счастливый, но непродолжительный бракъ, имѣлъ то влияние на Тревенина, что онъ рѣшился, во что бы то ни стало, возвратиться, по окончаніи войны, въ Англію и сдѣлаться тамъ, среди своихъ родныхъ и друзей, мирнымъ гражданиномъ. Но не суждено было ему дожить до исполненія этого желанія. Вдова его, вышедъ въ Англіи замужъ и вторично овдовѣвъ, скончалась въ глубокой старости, въ Батѣ 10 Декабря 1845 года.

Первое движеніе русскаго флота въ 1789 году состояло въ отплытіи отряда судовъ, 28 Апрѣля, подъ начальствомъ капитана Тревенина, для обозрѣнія Гангэуда. Удоставившись, что Шведы, постигнувшіе важность этого пункта, соорудили тамъ пять батарей, онъ 15 Мая возвратился въ Ревель.

Тамъ онъ получилъ слѣдующее письмо отъ жены лейтенанта Кроуна, Англичанина, служившаго также въ русскомъ флотѣ и со славою дослужившагося въ немъ до адмиральскаго чина: «28 Апрѣля мы отдѣлились отъ флота для рекогносцировки Карлскроны и до 8 Мая встрѣчали много льдовъ; въ этотъ день мы прибыли на видъ Карлскроны, гдѣ насчитали пятнадцать вымпеловъ. 14 числа за нами погнались

фрегатъ и тендеръ, но, благодаря туману, мы отъ нихъ отдѣлялись. Вчера же, пытаясь еще разъ обозрѣть Карлскро-ну, мы вторично встрѣтили нашихъ преслѣдователей и во второй разъ увернулись отъ нихъ. 11 числа мы овладѣли 12 пуш. тендеромъ, при чемъ были такъ счастливы, что за исключеніемъ перебитаго такелажа, не понесли никакихъ поврежденій. Я того мнѣнія, что въ нынѣшней кампаніи намъ предстоятъ жаркія встрѣчи. Да хранитъ Богъ васъ и нашихъ друзей въ русской службѣ. Готовая къ услугамъ вашимъ Марфа Кроунъ».

Будучи теперь подъ начальствомъ адмирала Чичагова, Тревенинъ въ одномъ изъ своихъ писемъ, съ обыкновенною своею энергіею, выразилъ свое глубокое убѣжденіе въ неспособности этого адмирала (\*). Объ укомплектованіи же флота людьми писалъ онъ въ другомъ письмѣ: «Кронштадтскій флотъ прибылъ сюда благополучно 26 числа прошлаго мѣсяца, но онъ такъ нуждается въ хорошихъ матросахъ, что признано необходимымъ составить особенную дивизию изъ тѣхъ, которые нами были обучены въ прошедшемъ году. Единственная причина, побуждающая меня остаться на своемъ старомъ кораблѣ и не домогаться новаго, на что я имѣю полное право,—та, что знаю свою команду и она меня знаетъ, да притомъ была уже въ дѣлѣ.»

22 Апрѣля графъ Воронцовъ писалъ Тревенину: «.....Съ истиннымъ удовольствіемъ узнаю я отъ своихъ друзей и родныхъ, что ваши достоинства все болѣе и болѣе оцѣниваются и что ея величество конечно употребитъ и наградитъ васъ по достоинству. Но позвольте мнѣ внушить вамъ нѣсколько терпѣнья при встрѣчѣ нѣкоторыхъ неприятностей, неизбѣж-

(\*) Это убѣжденіе не происходило ли отъ того, что Чичаговъ, подъ вліяніемъ патріотическаго чувства, можетъ быть преувеличеннаго, не любилъ иностранцевъ, а Тревенинъ, съ своей стороны, проникнутый чувствомъ англійскаго превосходства, не могъ равнодушно видѣть, что послѣ Грейга, Англичанина, поступилъ подъ начальство русскаго адмирала?

ныхъ во всѣхъ положеніяхъ, въ особенности же въ чужой службѣ, въ которой зависть обыкновенно преслѣдуетъ возвышающихся пришельцевъ; но съ настойчивостью вы преодолѣете эти препятствія. Не желая льстить вамъ, милостивый государь, я однакожъ не могу не высказать, что вамъ предстоитъ блистательная карьера. Ваши достоинства даютъ вамъ право на положеніе адмирала Грейга, который обезсмертилъ себя въ Россіи. Придетъ день, когда вы его замѣните, наслаждаясь его славой. Вспомните объ этомъ, когда будете находиться подъ вліяніемъ мрачныхъ мыслей и будьте увѣрены въ поддержкѣ всѣхъ тѣхъ, которые вамъ доброжелательствуютъ. Отдавая справедливость британскому флоту, вы однакожъ со мною согласитесь, что и въ немъ служба бываетъ не безъ неприятныхъ обстоятельствъ. Часто, достаточно перемѣны министерства, чтобъ ниспровергнуть самыя блистательныя надежды и превратить самое заслуженное достоинство въ бездѣйствіе. Ваше письмо исполнено мыслями о неблагоприятномъ походѣ, предстоящемъ вамъ. Нынѣ же вы счастливый супругъ—съ чѣмъ я поздравляю васъ отъ всей души—и вѣроятно все увидите чрезъ лучшую призму. Узнавъ съ величайшимъ удовольствіемъ, что вы женились на дочери одного изъ моихъ старѣйшихъ друзей, къ которому питаю большое уваженіе, я вамъ желаю всевозможныхъ благъ. Я не хочу окончить это письмо не напомнивъ вамъ о своемъ зятѣ Сенявинѣ; прошу полюбить его. Вы меня обяжете, если доставите мнѣ случай доказать вамъ свою привязанность, и пр. и пр. Воронцовъ.»

26 Іюня Тревенинъ писалъ своей матери: «Новое мое, семейное положеніе, принося ежедневно новыя заботы, равно какъ и новыя наслажденія, заставляетъ меня серіозно подумать объ экономіи. Къ несчастью, здѣсь мало денегъ и офицеры должны удовлетворяться за свою службу чинами и почестями. При всей ограниченности нашего жалованья, мы получаемъ его бумажными деньгами (ассигнаціями), при чемъ теряется 20 процентовъ протівъ звонкой монеты. Отъ этого упадка курса все чрезвычайно дорого и за исключеніемъ съѣстныхъ при-



пасовъ, даже дороже чѣмъ въ Англіи. Поэтому мнѣ въ Россіи не удалось еще ничего сэкономничать, невзирая на то, что въ прошломъ году доходъ съ корабля и жалованье доходили до 400 ф. ст. Для холостого этой суммы было достаточно, не смотря на то, что занимая должность выше моего чина, я долженъ былъ дѣлать лишнія издержки. Но теперь буду экономнѣе, и это тѣмъ необходимѣе, что нынѣшніе доходы мои будутъ меньше прошлогоднихъ, благодаря распоряженію новаго главнокомандующаго, который лишилъ насъ всѣхъ тѣхъ выгодъ, которыми мы пользовались при Грейгѣ. И такъ въ настоящее время расходы мои увеличиваются, доходы же уменьшаются. Мнѣ нельзя разоряться въ здѣшней странѣ и остается повторить слова Жильблаза, сказанныя имъ своему патрону: «между тѣмъ какъ я осыпанъ ласками, мнѣ нечего ѣсть.» Въ другомъ письмѣ, писанномъ въ Октябрѣ мѣсяцѣ, послѣ крушенія корабля «Родиславъ», Тревиниъ говоритъ: «Что касается денегъ, то мое командованіе, какъ оно ни было выгодно и лестно, вводитъ меня въ большіе расходы на столъ, безъ всякаго вознагражденія. Потеря же всего моего имущества во время крушенія моего корабля, разорила меня окончательно и тѣмъ болѣе, что хозяйственная часть по кораблю, нынѣ уже не въ рукахъ командировъ, какъ то было въ прошломъ году (\*). Теперь я получаю 200 ф. ст. и за эту сумму я командовалъ эскадрою изъ 25 судовъ, съ десантными войсками, и приносилъ не малую пользу! Я былъ командоромъ отряда и командиромъ собственнаго корабля, и штурманомъ въ неизвѣстныхъ и опасныхъ водахъ, безъ помощниковъ, которыхъ въ правѣ имѣть начальникъ. Будучи иностранцемъ и не вла-

---

(\*) Выше, какъ читатель помнитъ, Тревиниъ находить страннымъ, что командиръ — вмѣстѣ съ тѣмъ и комиссаръ корабля, и хвалится своимъ безкорыстіемъ въ отношеніи матросовъ, а теперь сознается, что доходы его уменьшились съ тѣхъ поръ какъ нелюбимый имъ главнокомандующій, Чичаговъ, избавилъ командировъ отъ комиссарскихъ обязанностей!

дѣя въ совершенствѣ русскимъ языкомъ, я возбудилъ зависть тѣхъ, которые будучи въ одномъ со мною чинѣ, находились подъ моею командою».

Эти выраженія служатъ справедливымъ и вѣрнымъ доказательствомъ правила, что вообще служба вовлекаетъ въ большіе, несоразмѣрные съ доходами расходы. (?) Должно однакожь сказать, что капитанъ Тревенинъ, какъ это видно изъ его журнала, кромѣ вышеупомянутыхъ имъ доходовъ, неоднократно получалъ отъ Императрицы весьма драгоценныя подарки.

Въ послѣднихъ числахъ Іюня или въ началѣ Іюля флотъ отплылъ для соединенія съ зимовавшею въ Копенгагенѣ эскадрою адмирала Козлянинова, но до соединенія встрѣтилъ, 14 Іюля, шведскій флотъ, бывший на вѣтрѣ. Съ обѣихъ сторонъ стали готовиться къ сраженію. Послѣдовали эволюціи и отдѣльные обмѣны выстрѣловъ, при чемъ команда корабля «Родиславъ» пустила нѣсколько ядеръ, удостовѣрившихъ командира въ слишкомъ большомъ разстояніи между нимъ и непріателемъ. Оба флота около недѣли оставались въ виду одинъ у другаго, сходясь по временамъ, но безъ рѣшительнаго результата, до 18 Іюля, — дня сраженія у Эланда и смерти Муловскаго. Послѣ желаемого соединенія съ копенгагенскою эскадрою, адмиралъ Чичаговъ, продержавшись нѣсколько дней предъ Карлскроною, возвратился въ Ревель. 16 Августа послѣдовало повелѣніе отправить, подъ начальствомъ Тревенина, семь кораблей и три фрегата въ Гангзудъ для взятія тамошнихъ укрѣпленій и истребленія отряда шведскихъ канонирскихъ лодокъ, находившихся въ Барозундѣ. Получивъ подъ команду 4 корабля и 21 мелкое судно, Тревенинъ встрѣтилъ много препятствій къ немедленному изготовленію ихъ для предназначенной цѣли. Большую часть этихъ препятствій, по мнѣнію біографа, должно приписать ошибкамъ или нераспорядительности Чичагова, который, по видимому, часто дѣлалъ промахи и подобно многимъ, не любилъ иностранцевъ. Между тѣмъ какъ длились приготовленія къ походу, получено было извѣстіе о намѣреніи Шведовъ атаковать не-

большой отряд русских судовъ, расположенныхъ въ Паркалаудѣ, куда Чичаговъ и отправилъ Тревенина на помощь.

Положеніе Тревенина было весьма затруднительное: не смотря на его представленія, онъ не имѣлъ переводчика для шведскаго и финскаго языковъ, хотя такой переводчикъ былъ необходимъ при плаваніи въ шхерахъ и для сношеній съ туземцами; флагъ-офицеры не знали ни англійскаго, ни французскаго языка. Оставшись до начала Сентября близъ Паркалауда, Тревенинъ отплылъ 5 числа въ Барозундъ, — ключъ позиціи шведскихъ канонирскихъ лодокъ, и вечеромъ того же дня сталъ на якорь въ трехъ верстахъ отъ неприятельскихъ батарей. Его намѣреніе было высадить войска и атаковать Шведовъ въ ту же ночь, но свѣжіи вѣтры отъ SO съ большимъ волненіемъ помѣшали исполненію этого плана. Утромъ 6 числа Тревенинъ напалъ на Шведовъ и послѣ полуторачасоваго сраженія одержалъ надъ ними совершенную побѣду, но съ потерей 66 пуш. корабля «Сѣверный Орелъ». Должно считать счастіемъ, что при недостаткѣ картъ, сраженіе въ лабиринтѣ острововъ обошлось безъ большихъ потерь, тѣмъ болѣе, что на возвратномъ пути эскадра открывала подводные камни тамъ, гдѣ прежде проходила безпрепятственно.

Извѣстіе объ этомъ удачномъ дѣлѣ было принято въ Петербургѣ съ большою радостью и графъ Безбородко, поздравляя Тревенина, писалъ ему, что по волѣ Императрицы отрядъ его, для слѣдующей кампаніи, будетъ увеличенъ тремя кораблями и соответствующимъ числомъ фрегатовъ и мелкихъ судовъ.

Послѣ другаго удачнаго нападенія на упорно-защищаемый островъ, капитанъ Тревенинъ, по причинѣ поздняго осенняго времени, повелъ свою эскадру обратно въ Ревель. Прощедъ благополучно шхеры и Финскій заливъ, онъ имѣлъ несчастіе, 16 Октября, при входѣ въ Ревель, по ошибкѣ своего штурмана, стать на мель. Нѣкоторыя суда шедшія за нимъ, также приткнулись къ мели, но вскорѣ стаянулись съ нея, между тѣмъ какъ «Родиславъ» сѣлъ на мель плотно и

вскорѣ наполнился водою и разбился. «Погода стояла холодная» — писалъ Тревенинъ — «вѣтеръ дулъ съ необычайною силой, не встрѣчая препятствія въ берегахъ, такъ какъ мы находились почти въ открытомъ морѣ. Въ продолженіе 4 сутокъ мы работали энергически и свезли съ корабля всѣ пушки и почти всю провизію. Спасти корабль однакожъ не могли: сильный вѣтеръ, впоследствии превратившійся въ штормъ, разбилъ корабль совершенно. Послѣдствія такого несчастія гораздо неприятелие для командира въ русскомъ флотѣ, чѣмъ въ англійскомъ. Здѣсь не допускаются неудачи и несчастія. Не знаю какъ посмотрятъ на мою бѣду въ Петербургѣ, но при малѣйшей обидѣ я немедленно оставляю Россію, и увѣренъ, что такая рѣшимость моя не встрѣтитъ возраженія со стороны моихъ родныхъ и друзей. Мысль, что мнѣ придется получить контръ-адмиральскій чинъ ранѣе тридцати-лѣтняго возраста, и притомъ безъ протекціи, дѣйствительно льститъ моему самолюбію, но, съ другой стороны, я держался постоянно такихъ положительныхъ правилъ, что и нынѣ, не позволяя себѣ воздвигать мечты на сыпучемъ основаніи, ограничиваюсь скромностью, свойственной недавнему моему чину англійскаго лейтенанта».

Занимаясь спасеніемъ корабля, Тревенинъ писалъ адмиралу Чичигову: «Послѣдній мой рапортъ я послалъ вамъ съ фрегатомъ «Слава», который вѣроятно замедлилъ въ пути, имѣя противный вѣтеръ. Въ этомъ рапортѣ я отвѣтилъ на всѣ вопросы вашей депеши и относительно спасенія корабля изложилъ, что это зависитъ отъ успѣшности, съ которою вы пришлете помпы, тѣсно требуемая мною у бригадира Макарова. Первоначально я доносилъ, что считалъ корабль безвозвратно потеряннымъ, но такъ какъ есть еще малая надежда, то необходимо употребить всѣ возможные средства. Еслибъ удалось выкачать воду, была бы возможность довести корабль до Ревеля, но для достиженія этого я долженъ сказать вашему высокопревосходительству, что помощь должна быть неотлагательна, ибо при первомъ свѣжемъ сѣверномъ вѣтрѣ, корабль будетъ разбитъ. Не могу достаточно надивиться, что будучи

такъ близокъ къ Ревелю, имѣющему адмиралтейство, я до сихъ поръ не получилъ никакой помощи. На кораблѣ нѣтъ ни одного незанятаго верпа, и еслибъ удалось стануться, то что же я могу сдѣлать безъ верповъ? Нижній декъ былъ частью подъ водою; порты были законопачены, но пеньку смыло и немногіе мои плотники и конопатчики недостаточны; къ тому же у нихъ нѣтъ ни досокъ, ни гвоздей, ни пеньки. Корабельный инженеръ былъ бы лучшимъ судьей о состояніи корабля, чѣмъ мой плотникъ или я самъ, и могъ бы принять надлежащія мѣры по своей части. Во всѣхъ подобныхъ случаяхъ, при которыхъ мнѣ прежде случалось бывать, я всегда видѣлъ, что не терялось время, а напротивъ посылались изъ ближайшаго порта офицеры, команда и все нужное для содѣйствія экипажу судна, потергѣвшаго крушеніе. По сію минуту я не получалъ ни малѣйшей помощи и чья бы ни была вина, что корабль сталъ на мель, вина будетъ другого, что я до сихъ поръ остаюсь безъ средствъ спасти его. Къ тому времени, какъ вы пришлете помпы, все что можно будетъ снять съ корабля, будетъ доставлено, не причиняя вреда самому судну. Еслижъ между тѣмъ корабль окажется безвозвратно потеряннѣмъ, тогда остается мнѣ спросить у вашего высокопревосходительства: долго ли придется моей командѣ доставать изъ трюма тяжести и въ особенности 25 пушекъ, въ него погруженныхъ, и сколько людей вы намъ пришлете? Чтожъ касается до меня собственно, то мое здоровье не позволяетъ мнѣ дальнѣйшихъ личныхъ усилій. Притомъ будучи, по волѣ Ея Величества, начальникомъ немалаго отряда, и поставивъ свой корабль на мель по ошибкѣ своего штурмана, я нахожу неприличнымъ для моего званія упражняться въ ловлѣ изъ трюма днищъ двухъ или трехъ бочекъ съ солониной. Далѣе долженъ я доложить вашему высокопревосходительству, что въ это время года держать суда на якорѣ весьма опасно. Люди же мои находятся въ постоянной опасности. Фрегаты стоятъ въ трехъ верстахъ отъ корабля и одну и ту же шлюпку я не могу ежедневно посылать къ нимъ и обратно, по той причинѣ, что переѣздъ въ одинъ конецъ за-

нимаетъ половину дня. Поэтому я принужденъ посылать людей ночевать на мелкія суда, стояція ближе ко мнѣ, гдѣ отъ чрезмѣрной тѣсноты и по невозможности брать съ собою койки, люди подвергаются болѣзнямъ. Если прибавить къ этому, что наши гребныя суда во всю кампанію были подвержены непогодамъ и текутъ, то вы убѣдитесь, что плоха на нихъ надежда при настоящемъ бурномъ времени года. И такія то шлюпки должны будутъ служить средствомъ для спасенія команды, офицеровъ и меня самого!»

Во время слѣдственной комиссіи старшій лейтенантъ и штурманъ пытались свалить вину на командира, но на эти обвинения Тревенинъ представилъ слѣдующій доводъ: «Если мнѣ довѣренъ корабль, то зачѣмъ у насъ штурмана? и если я долженъ зависѣть отъ ихъ познаній, то какъ же мнѣ отвѣчать за послѣдствія? Еслижъ я не завишу отъ познаній штурмановъ, то зачѣмъ они существуютъ на флотѣ? Какую бы ни приносили они пользу, я не постигаю какъ можетъ отвѣчать командиръ за корабль тамъ, гдѣ слѣдуетъ имѣть лопмановъ; поэтому я не понимаю и никогда не пойму, какъ, имѣя двухъ штурмановъ-офицеровъ, должность которыхъ состоитъ въ знаніи мѣстности и ея отличительныхъ предметовъ,—можетъ отвѣчать за корабль тотъ, кто никогда не видалъ этой мѣстности? Не имѣй я этихъ лопмановъ, корабль остался бы цѣль.»

Всѣ рѣзкія мнѣнія Тревенина о русскомъ флотѣ принадлежатъ къ былымъ временамъ. Характеръ, правила и познанія многихъ русскихъ волонтеровъ, служившихъ на британскомъ флотѣ, и хорошій отзывъ достойныхъ уваженія англійскихъ моряковъ о превосходствѣ русскихъ судовъ, видѣнныхъ ими въ Средиземномъ морѣ во время послѣдней войны съ Франціею, могутъ служить доказательствомъ хорошаго состоянія новѣйшаго русскаго флота. (\*)

Военный судъ производился въ Кронштадтѣ въ Январѣ

(\*) Соч. г. Петрова издано въ 1850 году и здѣсь авторъ говоритъ объ эскадрѣ Сенявина.

мѣсяцъ 1790 года, но рѣшеніе его послѣдовало не ранѣе Марта мѣсяца. Командиръ и капитанъ-лейтенантъ были оправданы, старшій лейтенантъ былъ обойденъ въ производствѣ на одинъ годъ, а штурманъ лишены чиновъ. При свиданіи съ графомъ Чернышевымъ, 21 Марта, Тревенинъ, уже получившій тогда подъ свою команду корабль «Негронъ меня», высказалъ свое намѣреніе не приступать къ вооруженію новаго корабля до окончательной конфирмаціи суда и объявилъ при этомъ, что онъ сталъ совершенно равнодушенъ къ русской службѣ, и не видя въ ней ничего кромѣ труда, бѣдности и зависти, радъ бы ее покинуть. Эта выходка обидчивости произошла безспорно отъ оскорбленнаго честолюбія: два года сряду команду отдѣльными отрядами, Тревенинъ надѣялся, что получить слѣдующій чинъ, но вмѣсто того онъ былъ награжденъ золотою саблею за храбрость, оказанную имъ въ 1789 году. Приступивъ наконецъ къ вооруженію корабля «Негронъ меня», Тревенинъ былъ увѣренъ, что въ предстоящей кампаніи будетъ командовать той эскадрой, которая ему была обѣщана.

## VI.

Въ то время русской флотъ былъ раздѣленъ. Часть его находилась, подъ начальствомъ адмирала Чичагова, въ Ревелѣ, другая же, подъ начальствомъ адмирала Круза, въ Кронштадтѣ. Корабль «Негронъ меня» принадлежалъ къ кронштадтскому флоту, состоявшему изъ 18 или 20 кораблей. Шведы, пользуясь климатическими условіями своихъ портовъ, вышли въ море ранѣе русскаго флота и открыли кампанію храброю, но плохо исполненною атакою на ревельскую эскадру, въ надеждѣ разбить ее, прежде чѣмъ кронштадтскій флотъ подоспѣетъ на выручку. Это внезапное нападеніе непріятеля было причиною, что Тревенинъ не получилъ обѣщанной ему эскадры. Предвидя атаку со стороны Шведовъ, Тревенинъ указывалъ Чичагову на лучшее средство обороны, но Чичаговъ, по мнѣнію біографа Тревенина, распорядился

такъ плохо, что эскадра его вѣроятно была бы разбита, еслибъ только атакующимъ флотомъ командовалъ адмиралъ болѣе искусный, чѣмъ герцогъ Зюдерманландскій. Потерпѣвъ пораженіе съ потерей одного корабля, герцогъ изъ Ревельской бухты пошелъ къ Кронштадту, гдѣ флотъ Круза только что готовился къ выходу въ море.

Въ это время Тревенингъ, страдая припадками старой грудной боли, лечился въ Петербургѣ. Получивъ облегченіе, онъ поспѣшилъ въ Кронштадтъ, и не заставъ тамъ флота, догналъ его на яхтѣ.

23 Мая непріятельскій флотъ былъ видѣнъ въ большомъ отдаленіи. Крузь, служившій семь лѣтъ въ британскомъ флотѣ, извѣстный своею храбростію и многими другими достоинствами, рѣшился немедленно атаковать Шведовъ, не смотря на превосходство ихъ въ числѣ судовъ: шведскій флотъ состоялъ изъ 22 кораблей и 8 большихъ фрегатовъ, между тѣмъ какъ подъ начальствомъ Круза находились 16 кораблей и 9 фрегатовъ. Шведы были разбиты, но по нерѣшительности ли или по причинамъ медленности нѣкоторыхъ русскихъ капитановъ, пораженіе непріятели было не полное, вопреки ожиданію главнокомандующаго.

Непріятель, несмотря на свое пораженіе, видя нерѣшительность дѣйствій своихъ противниковъ, ободрился, и воспользовавшись переменною вѣтра, вечеромъ того же дня атаковалъ русскую эскадру и повторилъ нападеніе на слѣдующій день, впрочемъ оба раза безъ особенной энергіи. Между тѣмъ эскадра Чичагова слѣзила на соединеніе съ Крузомъ. Опасаясь попасть между двухъ огней, Шведы быстро спустились въ Выборгскій заливъ, берега котораго были заняты русскими войсками.

Такимъ образомъ шведскій флотъ былъ запертъ съ моря и съ суши, и если бы русскій адмиралъ, по соединеніи обоихъ флотовъ, поступилъ съ надлежащимъ благоразуміемъ, то Шведамъ ничего бы не оставалось, какъ покориться безусловно.

Въ это время Тревенингъ писалъ Фарварсону: «Благодаря



туману и потомъ штилю и при помощи своей гребной флотилии, непріятель удалился въ глубь Выборгскаго залива, куда и мы за нимъ потащились, на со столь малыми предосторожностями, что не смотря на хорошую погоду, два изъ нашихъ кораблей стали на мель, и мы употребили шесть часовъ той же благопріятной погоды, чтобъ стянуть ихъ на глубину. Благодаря Богу, погода намъ благопріятствуетъ. Еслибъ я сталъ останавливаться надъ каждымъ промахомъ, нами сдѣланнымъ, или надъ каждою необходимою мѣрою, нами не исполненною съ тѣхъ поръ, какъ мы пришли сюда, я бы никогда не кончилъ этого письма. Но пріятнѣ хвалить, чѣмъ порицать. Адмиралъ Крузъ выказалъ много рѣшимости, хладнокровія и смѣлости въ своихъ распоряженіяхъ, затрудняемыхъ недостаткомъ въ сигналахъ, которые онъ принужденъ былъ замѣнять приказаніями посредствомъ гребныхъ судовъ. Сожалѣю, что я не занимаю при немъ должности флагъ-капитана; въ этой чрезвычайно запущенной должности, я бы могъ принести несравненно больше пользы, чѣмъ оставаясь простымъ командиромъ корабля. Я писалъ графамъ Безбородкѣ и Чернышеву, но первому излагалъ свои мысли подробнѣе о томъ, что бы намъ слѣдовало сдѣлать. Я ихъ удостовѣрялъ, что шведскій флотъ непременно будетъ истребленъ, если согласятся на мой планъ и позволятъ мнѣ исполнить его. Я убѣжденъ въ полномъ успѣхѣ, еслибъ только дали мнѣ полную волю дѣйствовать. Но это не сбудется. Не могутъ же меня сдѣлать главнокомандующимъ, а старый Чичаговъ не согласится на то, чего не понимаетъ. Разбивъ Шведовъ на якорѣ, онъ воображаетъ, что каждый флотъ на якорѣ непобѣдимъ; но я убѣжденъ въ противномъ, коль скоро оба крыла флота, стоящаго на якорѣ, расположены такъ, что ихъ можно атаковать по одиначкѣ. Я же указываю на содѣйствіе нашего галернаго флота для занятія непріятельскихъ фланговъ, на устройство батарей для занятія того крыла, которое можно будетъ поражать съ берега и наконецъ на брандеры для произведенія въ непріятельской эскадрѣ суматохи, замѣшательства и пожаровъ. Произведя атаку, превосходными си-

лами, на это крыло, я увѣренъ въ его пораженіи; за тѣмъ все остальные непріятельскія суда естественно, сами собою подвергнутся истребленію. Я вполне убѣжденъ въ непогрѣшимости этого плана и въ малой потерѣ при его исполненіи.

Тревенинъ не ошибся въ своемъ предположеніи: планъ его былъ отвергнутъ. Чичаговъ рассчитывалъ, что недостатокъ въ съѣстныхъ припасахъ заставитъ Шведовъ прорваться изъ бухты и что тогда ему будетъ удобнѣе атаковать непріятеля съ большою выгодною; это мнѣніе раздѣляло большинство русскихъ офицеровъ. Согласно этому рѣшенію, флотъ то становился на якорь, то снимался и подходилъ къ непріятелю на столько, сколько позволяли мало-знакомыя подводныя скалы и мели.

За трехкратное сраженіе у Красной горки 23 и 24 Мая, Тревенинъ получилъ владимірской крестъ 3 степени, а его капитанъ-лейтенантъ Айкинъ—чинъ капитана 2 ранга. Сраженіе это происходило такъ близко къ Кронштадту, что какъ тамъ, такъ и въ Петербургѣ, внятно была слышна пушечная пальба.

Во все это время и до дня своей смертельной раны, 22 Іюня, Тревенинъ чувствовалъ себя нездоровымъ. Онъ писалъ 24 Мая въ своемъ журналѣ: «Страшно положеніе чловѣка, который будучи болѣнъ, долженъ днемъ и ночью находиться на ногахъ, имѣя предъ собою непріятеля и ожидая вторичнаго нападенія. Голова трещитъ, кровь въ волненіи и единственно голодомъ предохраняю я себя отъ лихорадки и головной боли. При другихъ обстоятельствахъ я бы могъ понадѣяться на своихъ офицеровъ, въ настоящее же время я все долженъ видѣть собственными глазами.» 26 Мая Тревенинъ слегъ, вслѣдствіе лихорадки и воспаления въ горлѣ. 7-го Іюня писалъ онъ: «Я заболѣлъ горломъ, тотчасъ послѣ нашего соединенія съ ревальскимъ флотомъ, — вслѣдствіе усталости и изнеможенія; я не раздѣвался со дня выѣзда моего изъ Петербурга. Мнѣ бы чрезвычайно хотѣлось возвратиться въ Петербургъ и тамъ полечиться, но желаніе увидѣть, чѣмъ кончатся наши дѣла, удерживаетъ

меня здѣсь. Наконецъ мнѣ нѣсколько легче.» За тѣмъ распространяясь о худомъ управленіи обоихъ флотовъ, онъ находилъ шведскій флотъ въ еще худшемъ состояніи и выражалъ увѣренность, что ему не прорваться сквозь русскій флотъ. Поступивъ въ отрядъ к. адм. Повалишина, которому поручено было наблюдать за NW входомъ въ бухту, Тревенинъ писалъ 13 числа: «Повалишинъ потребовалъ всѣхъ командировъ на совѣтъ. По болѣзни я не могъ ѣхать и вмѣсто себя послалъ своего помощника, кап. 2 р. Айкина. Рѣшили, что средство, указанное Чичаговымъ, безразсудно и неудобноисполнимо. Узнавъ объ этомъ, я тотчасъ изложилъ на бумагѣ проектъ стать по другую сторону, т. е. въ большемъ проходѣ, откуда несравненно удобнѣе поражать непріятеля, ибо можемъ напасть на него съ большимъ числомъ кораблей тамъ, гдѣ для него будетъ мало мѣста развернуть свои силы. Адмиралъ Повалишинъ прислалъ благодарить меня за это сообщеніе и увѣдомилъ, что, считая его весьма важнымъ, онъ немедленно препроводилъ его къ адмиралу Чичагову.»

16 числа, при свиданіи съ к. ад. Повалишинымъ, Тревенинъ умолялъ его укрѣпить островъ Рондо и Крискростъ, что уже предлагалъ прежде, но его совѣты остались неисполненными. Последнія строки написанныя имъ 21 числа въ своемъ журналѣ, слѣдующія: «Шведы, имѣвшіе ночное дѣло съ нашимъ галернымъ флотомъ, зашевелились и по видимому готовятся прорваться. Нуждаясь въ свѣтныхъ припасахъ и пресной водѣ, они не имѣютъ другаго средства къ спасенію, и я не сомнѣваюсь, что они воспользуются настоящимъ вѣтромъ. Теперь убѣдятся въ томъ, что я былъ правъ, предлагая укрѣпить островъ Рондо.»

22 Іюня, около 6 часовъ утра, замѣтны были несомнѣнные признаки приготовленія Шведовъ выдти изъ бухты. Адмиралу Повалишину предстояло, съ пятью кораблями, защищать проходъ, который служивался банкою, раздѣлявшею оба флота. Корабль «Нетронь меня» былъ передовымъ въ этомъ отрядѣ, и какъ казалось, хорошо поставленъ. Вѣтръ

НО дулъ прямо изъ залива. При вступленіи подъ паруса, шведскій флотъ, которымъ распоряжался съ большимъ искусствомъ к. адм. Модеа, выстроился въ ордеръ баталіи. Мужественно выдерживая огонь Русскихъ, каждое шведское судно, по минованіи кораблей к. ад. Повалишина, ставило всѣ возможные паруса. Корабль «Нетронь меня», которому приходилось выдерживать сильнѣйшій огонь всей шведской линіи, отстрѣливался съ большою энергіею. Капитанъ 2 ранга Айкинъ, командовавшій нижними батареями, замѣтивъ необходимость въ измѣненіи положенія корабля, вслѣдствіе засвѣжившаго и отошедшаго нѣсколько къ О вѣтра, вышелъ, около 10 часовъ, на палубу, поговорить объ этомъ съ капитаномъ, который убѣдясь въ справедливости замѣчанія, тотчасъ измѣнилъ положеніе корабля. По окончаніи маневра, Тревенинъ, въ сопровожденіи г. Айкина, сдѣлалъ нѣсколько шаговъ отъ шкапцевъ къ шкафуту, и въ это время ядро, уже на излетѣ, оторвало голову утеръ-офицеру, вырвало у Тревенина отъ сѣдалищной кости до низу значительную часть тѣла и ранило въ ногу г. Айкина. Трудно описать смятеніе, происшедшее отъ этого несчастія между командою, любившею своего командира за его доброту и уважавшею его за мужество. Онъ успокоилъ команду сказавъ, что рана не опасна, поднялъ свою саблю, которую выпустилъ изъ рукъ въ моментъ пораженія, приказалъ покрыть себя шинелью и положить на палубу, и ободрялъ людей, увѣряя ихъ, что будетъ продолжать командовать кораблемъ. Однакожь его вскорѣ снесли внизъ, такъ какъ онъ истекалъ кровью. На бѣду, на суднѣ не было медика, ибо корабельный врачъ былъ въ этотъ день дежурнымъ при больныхъ въ палаткахъ на берегу. По этой причинѣ всѣ раненые, не исключая Тревенина и Айкина, оставались долгое время безъ медицинской помощи. Но для Тревенина нельзя было ожидать спасенія, тѣмъ болѣе, что большой ключъ, бывшій въ его карманѣ, вонзившись въ мясистую часть бедра, увеличилъ объемъ раны. Врачъ прибылъ на корабль два или три часа спустя, и выразилъ сомнѣніе въ возможности спасти командира. Тогда Тревенинъ написалъ два письма, одно своей женѣ, другое г.

Отто Зассу, сыну того, который за три года предъ симъ принялъ такъ гостепріимно Тревенина въ Курляндіи.

На слѣдующій день капитанъ Деннисонъ посѣтилъ своего друга и оставилъ ему своего врача, г. Макдугалля. Въ тотъ же день прїѣхалъ къ больному и к. адм. Повалишинъ, и обѣщалъ немедленно отправить корабль «Нетронъ меня» въ Кронштадтъ, дабы Тревенинъ могъ получить тамъ возможную помощь, или покрайней мѣрѣ умереть среди друзей и проститься съ семействомъ. Обѣщаніе это однакожь не было исполнено, хотя не существовало никакихъ уважительныхъ причинъ къ удержанію корабля въ эскадрѣ. Друзья и сослуживцы Тревенина, видя какъ онъ томился и по временамъ выходилъ изъ себя по причинѣ замедленія отплытія, рѣшились увѣрить его, что получено приказаніе отправиться въ Кронштадтъ и корабль уже находится подъ парусами. Тогда Тревенинъ приказалъ подвѣсить надъ собою компасъ и убѣдился въ обманѣ.

Несмотря на неосуществившееся желаніе—въ время достигнуть Кронштадта и на сознаніе, что рана безнадежна, Тревенинъ только по временамъ впадалъ въ безпамятство и ждалъ смерти съ удивительнымъ спокойствіемъ и великодушіемъ.

Въ это трудное время онъ часто поручалъ кланяться своей женѣ и рекомендовалъ и своимъ молодымъ друзьямъ: Зассу и Зедлеману (племяннику г. Фарварсона) соблюдать во всю жизнь добродѣтель и страхъ Божій, какъ средства для спокойнаго окончанія жизни.

28 Іюля въ 6 ч. утра Тревенинъ скончался, въ присутствіи Засса, Зедлемана и Макдугалля, въ полной памяти и за нѣсколько минутъ до смерти повторилъ часто произносимыя имъ во время болѣзни слова: «о моя милая, о моя милая!»

Такъ кончилась краткая, но дѣятельная жизнь Джемса Тревенина. Тотчасъ послѣ смерти его бальзамировали и нѣсколько дней спустя фрегатъ (Тораслоуе) отвезъ его тѣло въ Кронштадтъ. 4 Іюля совершены были похороны съ надлежащими почестями, на англійскомъ кронштадтскомъ кладби-

щѣ. Въ то же время г. Фарварсонъ, оплакивавшій Тревенина, узналъ о смерти другаго своего зятя, бригадира Деннисона, убитаго почти одновременно, въ дѣлѣ со шведскими фрегатами и галерами.

Тревенинъ былъ одаренъ тѣми талантами и тѣмъ нравомъ, которые привлекаютъ къ себѣ любовь въ частной жизни и уваженіе на службѣ. Онъ былъ твердъ и рѣшителенъ въ бояхъ, ясенъ и точенъ въ своихъ мысляхъ и выраженіяхъ. Будучи вообще серьезенъ, онъ рѣдко улыбался, но улыбка его была очаровательна. Вольфъ (\*) и Нельсонъ, переписываясь съ его зятемъ, вице-адмираломъ Пенрозомъ, неоднократно освѣдомлялись о Тревенинѣ, къ которому можно примѣнить стихи, написанные Вольфу:

Wolfe whene'er he faught,  
Put so much of his heart into his act'  
That all were swift to follow whom all loved. (\*\*)

Полагаемъ умѣстнымъ закончить это извлеченіе изъ біографіи Тревенина выпискою его посмертнаго письма къ женѣ, весьма характеристическаго:

«Дражайшій другъ! Когда ты получишь это письмо, меня вѣроятно уже болѣе не будетъ. Мы по видимому будемъ имѣть завтра дѣло съ непріателемъ, и такъ какъ на этомъ свѣтѣ все невѣрно, то выдавшійся свободный часъ посвящаю тебѣ, вмѣсто отдыха, въ которомъ чрезвычайно нуждаюсь. Въ дѣлахъ столь великой важности, должно пренебрегать мелочами. Я трепещу, моя возлюбленная, при мысли о твоёмъ положеніи, если со мною что либо случится. Господь да сохранитъ тебя! Я полагалъ, что въ такомъ случаѣ посмертное письмо мое будетъ лучше всего на свѣтѣ содѣйствовать къ успокоенію твоего взволнованнаго разсудка. А потому,

(\*) Джоржъ Вольфъ былъ въ послѣдствіи капитаномъ и командуя 36 пуш. фр. *Aigle* отличился въ особенности въ 1804, 1808 и 1809 годахъ.

*Прим. перев.*

(\*\*) Когда Вольфъ сражался, онъ дѣлалъ это съ такою душою, что всѣ были готовы слѣдовать примѣру любимаго начальника.

желая исполнить человѣческій долгъ и какъ другъ твоего спокойствія, я прошу у тебя нѣсколько минутъ хладнокровнаго вниманія. Я представляю себѣ тысячи разнородныхъ ощущеній, которыя обхватятъ тебя при извѣстїи о постигшей меня участи. Ты вообразишь себѣ то блаженство, которымъ мы могли бы наслаждаться, еслибъ удалось намъ заблаговременно удалиться на родину, чтобъ жить тамъ хоть бѣдно, но счастливо. Тебѣ покажется, что еслибъ ты болѣе настоятельно упрашивала меня покинуть Россію, то твои просьбы покорили бы меня, и что только недостатокъ этой настойчивости лишилъ тебя земнаго счастія. Не думай этого, моя милая. Господь рѣшилъ иначе и ты не могла-бы измѣнить его опредѣленія, а потому не упрекай себя. Да врѣжутся мои слова навсегда въ твоей памяти, пусть онѣ глубоко запечатлѣются въ твоемъ сердцѣ: это голосъ разсудка раздающійся на смертномъ одрѣ для прославленія вѣчной Истины. Со времени нашей женитьбы, я часто размышлялъ о нашемъ счастливомъ положеніи и о томъ, что отъ меня зависѣло, покинувъ службу, продлить и обезпечить это счастье, но приходилъ къ иному заключенію. Я могъ бы пренебречь почестями, но ни подъ какимъ видомъ я не могъ пренебречь общественнымъ мнѣніемъ. Это напоминаетъ мнѣ, что Господь послалъ намъ добро и зло, смѣшавъ эти два дара въ одну общую чашу, что тщетны усилія наши отдѣлать одно отъ другаго и что мы гоняемся за блаженствомъ на этомъ свѣтѣ, между тѣмъ какъ оно намъ предназначено въ другомъ.

«Напрасны наши предположенія о томъ, что могло бы быть. Одному Небу извѣстно въ какой мѣрѣ мы были бы счастливы при исполненіи нашихъ желаній. Поэтому утверждать положительно, что мы бы и впредь остались счастливыми, значитъ взять безконечно много на себя. Это было бы безразсудно и дерзко. Человѣку достаточно знать, что одна добродѣтель составляетъ счастье на землѣ и что все неисполняемое намъ свыше, служить къ нашему благу. Повтори моя милая, эти слова со мною, и разсудокъ твой достигнетъ за-

виднаго состоянія спокойствія и покорности волѣ Божьей и о мужѣ твоёмъ ты будешь думать съ терпѣніемъ и даже съ удовольствіемъ. Смотри на себя какъ на обитательницу другаго міра, поселенную, на короткое время, *въ этомъ*. Будь тверда, разсудительна, благоразумна—тогда ты успокоишься и найдешь въ Богѣ своего утѣшителя и свою надежду. О моя возлюбленная! Ты для меня все на этомъ свѣтѣ и я убѣжденъ, что мы встрѣтимся въ будущей жизни, чтобъ болѣе не разставаться. Пусть эта мысль наполнить все твое существованіе.

«Я всегда думалъ, что разъ поступивши на службу, я рѣшительно не могу оставить ее до окончанія войны. Поэтому мнѣ приходилось выдерживать горькое испытаніе, хотя пути къ счастью и были мнѣ открыты съ тобою. Все обманчиво на этомъ свѣтѣ. Одинъ Богъ постояненъ, непогрѣшимъ и вѣченъ. Милый ангелъ мой, на котораго я смотрю уже, какъ бы съ того свѣта, прощай! Мнѣ нездоровится, я чувствую ознобъ и боль въ груди, къ тому же усталость заставляетъ меня прилечь. Всевышній да сохранить тебя!»

За этимъ письмомъ слѣдуетъ длинная приписка, исполненная тѣми же религіозными мыслями и нѣжнымъ чувствомъ любви, изобрѣтавшимъ всевозможныя причины къ утѣшенію вдовы.

Сэръ Сидней Смитъ, служившій тогда въ шведскомъ флотѣ, писалъ  $\frac{7}{18}$  Іюля 1790 года изъ Свенксунда въ Англию: «До васъ вѣроятно дошло извѣстіе о нашемъ пораженіи 3 и 4 сего мѣсяца и о побѣдѣ, которую мы одержали надъ русскимъ гребнымъ флотомъ 9 и 10 чиселъ. Мы однакожь пораженіе едва ли не ставимъ выше побѣды, ибо 3 Іюля (22 Іюня) былъ тяжело раненъ, на тридцатомъ году своей жизни, нашъ старшій портсмутскій товарищъ, Тревенингъ, озарившій свою службу славою, достойною лѣтописей морской исторіи, и бывшій душою русскаго флота. Бѣдный Тревенингъ! Я всегда имъ восхищался и не переставалъ почитать его дарованія, хотя онъ и былъ, лѣтами и службою, моложе меня. Онъ образовалъ себя по лучшимъ образцамъ и въ



шведскомъ флотѣ господствуетъ убѣжденіе, что его стремительность въ атакахъ, его хладнокровіе въ бояхъ и неутомимость въ преслѣдованіяхъ, составляли тотъ оплотъ Россіи, котораго намъ никогда не удавалось пробить. Шведскій король, обожаемый своими подданными, не подумалъ бы вторично атаковать непріятеля такъ скоро, еслибъ не узналъ, что Тревенинъ раненъ, ибо бдительности его, какъ у насъ полагали, невозможно было избѣгнуть. Мы бы спаслись 3 числа съ весьма незначительною потерею, еслибъ онъ, не угадавъ нашего намѣренія прорваться, не выпустилъ бы каната (\*), въ чемъ послѣдовали его примѣру четверо или пятеро другихъ командировъ, въ томъ числѣ и вашъ старый другъ, Деннисонъ, между тѣмъ какъ всѣ остальные спокойно стали вывертывать свои якоря. Вытрави или обрубилъ они свои канаты, ни кто изъ насъ не спасся бы. Мы слышали, что Тревенинъ былъ раненъ послѣднимъ ядромъ, пущеннымъ съ нашихъ судовъ. Онъ былъ пораженъ въ бедро, но не смертельно; умеръ же онъ отъ слабости своего здоровья и послѣдовавшей за раненіемъ лихорадки, увеличившихъ опасность раны. Благодарю Бога, что это роковое ядро, было не съ моего корабля.

А. В.



(\*) Это не вѣрно: Тревенинъ не выпустилъ каната, а только травилъ его, чтобъ на шпрингѣ дать другое положеніе своему кораблю. Равно не справедливо, что ядро, поразившее Тревенина, было послѣднее, пущенное шведскимъ флотомъ. *Прим. автора.*

## СРАВНЕНІЕ

## РУССКАГО ОБЩЕСТВА ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ,

ФРАНЦУЗСКОЙ КОМПАНИИ -SERVICE MARITIME DES MESSAGERIES IMPERIALES, И «АВСТРІЙСКАГО ЛЛОЙДА».

Въ послѣднее время часто печатно говорили о сравненіи дѣйствій Русскаго Общества Пароходства и Торговли съ успѣхами пароходныхъ компаній: Австрійскаго Ллойда и Французской Service Maritime des Messageries Impériales. Но сравненія эти были дѣланы или вовсе безъ данныхъ или съ данными не полными и не точными; отъ этого они или вовсе не приводили ни къ какимъ понятіямъ или давали неправильный взглядъ на дѣло. Хотя неоспорима истина, что первыя предпріятія молодого народа—ученика не могутъ итти въ сравненіе со старыми, опытными и вполне установившимися предпріятіями нашихъ учителей, но тѣмъ не менѣе, ради лучшаго уясненія дѣла, управленіе коимъ на мѣстѣ мнѣ вѣрено, я счелъ долгомъ своимъ добыть вѣрныя данныя изъ отчетовъ двухъ упоминаемыхъ иностранныхъ компаній за 1857 годъ (\*) и сравнилъ ихъ съ отчетами нашего Общества за 1858 годъ, и отчасти даже за 1857 годъ.

Въ 1858 году Русское Общество, въ числѣ 30 пароходовъ, имѣло только 20 морскихъ, изъ которыхъ многіе дѣйствовали не полную навигацію. Остальные 10 пароходовъ были рѣчные. Французская компанія Messageries вовсе не имѣетъ рѣчныхъ пароходовъ; у Австрійскаго же Ллойда хотя и есть

(\*) Недавно получилъ я отчетъ Messageries Impériales за 1858 годъ, но въ отчетѣ этомъ относительно расходовъ показана только одна валовая цифра въ 14 656 554 франка; слѣдовательно нѣтъ никакихъ данныхъ для сравненія расходовъ отдѣльно на топливо, ремонтъ, экипажи, агентства и общую администрацію.

нѣсколько, но въ отчетахъ не показаны отдѣльно результаты ихъ дѣйствій; во всякомъ случаѣ число ихъ, по отношенію къ количеству морскихъ пароходовъ этой компаніи, незначительно, именно какъ 7: 66.

Чтобы избѣжать неправильныхъ выводовъ при сравненіи дѣйствій этихъ трехъ обществъ, справедливость требуетъ рѣчные пароходы изъ общихъ итоговъ исключить. Ни скорость хода рѣчныхъ пароходовъ, ни количество потребляемаго на нихъ угля, ни цѣнность ихъ, ни тоннажъ и силы, ни вообще расходы на ихъ содержаніе, не могутъ идти въ сравненіе съ пароходами морскими, которые и стоятъ гораздо дороже и потребляютъ все въ несравненно большихъ размѣрахъ. Наконецъ нельзя сравнивать ихъ дѣйствій и потому еще, что рѣчные пароходы, особенно у насъ, совершенно прекращаютъ плаваніе зимою, тогда какъ пароходы морскіе плаваютъ круглый годъ.

На этомъ основаніи я исключилъ рѣчные и буксирные пароходы изъ общихъ итоговъ нашего отчета. Въ отношеніи Австрійскаго Ллойда, я, къ сожалѣнію, не могу сдѣлать того же потому, что въ отчетахъ этого общества дѣйствія морскихъ и рѣчныхъ пароходовъ смѣшаны. Принужденный такимъ образомъ имѣть дѣло съ общими выводами по отношенію къ Ллойду, я долженъ замѣтить однако, что выгода отъ этого остается на сторонѣ этого общества, а не нашей.

Въ началѣ 1858 года число пароходовъ, которыми располагало общество, ограничилось 18; изъ нихъ было 7 малыхъ силъ, предназначенныхъ для рѣчнаго плаванія. Въ теченіе года общее число пароходовъ постепенно увеличилось такъ, что при концѣ онаго однихъ морскихъ пароходовъ было до 24 на лицо; но изъ нихъ пароходы: «Одесса», «Веста», «Бугъ», «Орестъ» и «Пиладъ», имѣющіе въ общей сложности 762 силы и 7800 тоннъ, сдѣлали каждый только по полу-рейсу изъ Англій въ Одессу; слѣдовательно дѣятельность этихъ 5 пароходовъ, взятыхъ вмѣстѣ, можетъ быть разсматриваема какъ дѣятельность, въ теченіи годичной навигаціи, одного парохода, имѣвшаго 152 силы и 1560 тоннъ и

сдѣлавшаго  $2\frac{1}{2}$  англійскихъ рейса. Допустивъ это, я долженъ считать собственно морскихъ 20 пароходовъ, бывшихъ въ дѣйстви. Всѣ они въ 1858 году сдѣлали 286 тысячъ миль и сожгли угля и антрацита 2 145 000 пудовъ, на сумму 370 000 р.

Сравнимъ же теперь дѣятельность, приходъ и расходъ всѣхъ трехъ компаній.

Т А Б

Общества.	Число пароходовъ.	Число сизль.	Число тоннъ.	Количество пройденныхъ миль.	Сожжено угля на сумму руб. сер.	Расходы на экипажъ и офицеровъ.	Расходы на ремонтъ и исправленіе пароходовъ.
Русское Общество.							
За 1857 годъ.	17	1645	8500	100 000	120 800	103 000	4698
» 1858 »	20 и 10 бузсировъ рѣчи.	3400	20 600	286 000 расходы не считаны	370 000 на нихъ и взътой сра- скихъ	296 600 доходъ внѣшней парохо-	176 400 ни при ной таб- ловъ.
Австрійскій Ллойдъ.							
За 1857 годъ.	66	12 700	37 505	1 042 280	1 653 104	698 171	845 659
Messageries Impariales.							
За 1857 годъ.	48	10 760	52 550	888 858	1 350 620	888 974	304 116
1858 годъ.							

Изъ валоваго дохода Русскаго Общества исключено: на погашеніе и страхованіе 235 628 р.; кромѣ того: директорамъ 18 000, навигаціонные убытки 14 906 р., куртажъ маклерамъ 3766 р. и за продовольствіе пассажировъ 71 604 р.

Дивидендъ Русскаго Общества за 1858 г. 7%, считая со дня взноса, но возможно было выдать болѣе; ибо изъ 265 000 р. отнесено слишкомъ 42 000 р. на усиленіе страховаго капитала.

Изъ валоваго дохода Ллойда исключены: списанные на

1859.)

НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

437

погашение и страхование 177 010 р. и 194 419 р. заключенные компанией за потери отъ курса и перевода платежей, всего исключено 371 429 р.

Въ общій итогъ расходовъ Ллойда, кромѣ 4 статей указанныхъ въ графахъ этой таблицы, включено: разныхъ расходовъ 43 421 р. и на Правленіе и экстренныхъ расходовъ 113 073 р., всего 156 494 р.

ЛИЦА 1.

Расходы на агентства и конторы, на грузку и выгрузку и магазинны.	Результаты операций въ сравненіи съ средствами компаніи.				
	Валовой доходъ.	Списано на погашеніе стоимости и страхованіе.	Доходъ за исключеніемъ погашенія страхованія и особыхъ расходовъ.	Расходы по операциямъ.	Результатъ.
руб.	руб.		руб. к.	руб.	
78 000	795 719	45 525 р.	717 879 63	807 121	210 757 р. 8 к.
221 913 космичій лицъ мор-	1 847 822	235 628 »	1 503 918	1 239 130	Прибыль 26 500 р. Дивид. 8½ слишкомъ.
603 182	4 088 614	Погашеніе 108 660 р. Страхованіе 68 350 » всего 177 010 р.	3 717 185	3 956 610	Потери 239 452 Дивидендъ 0
430 174	4 759 320	На погашеніе и страхованіе кибствъ менте 5½ стоимости пароходовъ, а именно 352 578 р.	4 295 062	3 883 138	Прибыль 411 924 Дивидендъ 7½  Дивидендъ 8½

Изъ валоваго дохода Messageries Imperiales исключены: 352 578 р. списанные на погашеніе и страхованіе; 90 000 р. уплаченные компаніей какъ проценты на облигаціи ея въ 1 500 000 р.; и 21 680 р. отнесенные въ запасный капиталъ; всего исключено 464 258 р.

Цифра общаго итога расходовъ Messageries, кромѣ статей расходовъ, указанныхъ въ графахъ этой таблицы, заключаетъ въ себѣ еще 409 254 р.

Изъ отчетовъ Messageries не видно куда истрачены эти

деньги. Надо полагать, что большая часть этой суммы выдана какъ 1% съ фрахта въ пользу служащихъ, ибо указанная въ отчетахъ сумма расходовъ на агентства и конторы: 430 174 р. весьма мала и не соответствуетъ ни размѣрамъ предпріятія, ни цифрамъ Русскаго Общества и Австрійскаго Ллойда.

Въ 1857 году Messageries далъ дивиденду 6%, но въ сущности чистой прибыли было 6<sup>5</sup>/<sub>8</sub> процентовъ на капиталъ, изъ числа конхъ совершенно произвольно перечислено къ счету 1858 г. около 52000 р.

ТАБЛИЦА № 2. Средній выводъ силъ и тоннъ на каждый пароходъ.

Общества.		Число пароходовъ.	Число силъ.	Число тоннъ.	На каждый пароходъ.	
					Силъ.	Тоннъ.
Русское Общество.	за 1857 годъ.	17	1645	8500	97	500
	» 1858 »	20	3400	20 000	170	1000
Австрійскій Ллойдъ.	» 1857 »	66	42 700	37 505	192 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	586 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Messageries Impariales.	» 1857 »	48	10 760	52 550	224 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1094

Изъ этой таблицы видно, что пароходы: Messageries Impariales, по среднему выводу, превосходя пароходы Русскаго Общества въ силахъ на <sup>1</sup>/<sub>4</sub> часть, имѣютъ почти одинаковое съ ними число тоннъ.

Пароходы Ллойда, имѣя передъ Русскимъ Обществомъ едва замѣтное превосходство въ силахъ, значительно уступаютъ имъ въ тоннахъ, такъ что вмѣстимость ихъ составляетъ только половину вмѣстимости нашихъ судовъ.

Отношеніе силъ къ тоннамъ въ пароходахъ Messageries какъ 1: 5, то есть на каждую силу по 5 тоннъ; у Ллойда какъ 1: 3; въ нашихъ же пароходахъ на каждую силу при-

ходится около  $6\frac{1}{4}$  тоннъ. Въ этомъ отношеніи преимущество Русскаго Общества очевидно; пароходы наши ходя съ удовлетворительною скоростію, при меньшей тратѣ угля противу Messageries, могутъ перевозить гораздо большее количество грузовъ, чѣмъ пароходы Ллойда.

Ллойдъ на 66 пароходовъ имѣетъ только 14 винтовыхъ и 52 колесныхъ; Messageries Impériales на 48 пароходовъ имѣетъ 29 колесныхъ и 19 винтовыхъ. У насъ въ 1858 году было 8 колесныхъ пароходовъ и 12 винтовыхъ.

Нельзя однако не замѣтить при этомъ, что большая часть пароходовъ Австрійскаго Ллойда и едва ли не большая половина, построены гораздо прежде 1850 года и слѣдовательно не имѣютъ такой быстроты хода и вмѣстимости, какими отличаются пароходы новѣйшей постройки. Напротивъ того, пароходы Messageries Impériales, за исключеніемъ 12 или 13, всѣ построены послѣ 1850 года, всѣ безъ исключенія морскіе и по вмѣстительности вдвое больше противъ ллойдовыхъ.

ТАБЛИЦА № 3. Число миль пройденныхъ каждымъ пароходомъ и каждою силой.

Общества.		Число пройденныхъ миль.	На каждый пароходъ.	На каждую силу.
Русское Общество.	1857 г.	100 000	3882	$60\frac{1}{2}$
	1858 »	286 000	14 300	84
Австрійскій Ллойдъ.	1857 »	1 042 280	15 792	82
Messageries Impériales.	1857 »	888 858	18 517 $\frac{1}{2}$	82 $\frac{1}{2}$

О дѣятельности Русскаго Общества, по количеству миль, пройденныхъ его пароходами въ 1858 году, судить нельзя.

ибо многіе изъ дѣйствовавшихъ 20 пароходовъ приняли участие въ навигаціи не въ началѣ года, и несмотря на это, все таки каждая сила нашихъ пароходовъ въ прошлую навигацію сдѣлала нѣсколько болѣе миль, чѣмъ сдѣлала каждая сила пароходовъ иностранныхъ компаній въ 1857 году.

Сравнивая количество миль пройденныхъ каждымъ парохомъ, находимъ, что пароходы Messageries въ этомъ отношеніи были наиболѣе дѣятельны, что впрочемъ объясняется тѣмъ, что всѣ линіи сообщеній ихъ длиннѣе линій остальныхъ компаній: русской и австрійской.

Таблица № 4. ПОТРЕБЛЕНІЕ УГЛЯ, СЧИТАЯ ВЪ ТОМЪ ЧИСЛѢ РАСХОДЫ ПО УГОЛЬНЫМЪ СКЛАДАМЪ.

Общества.	Потребле- но угля пудовъ.	На сумму р. с.	Уголь обоме- ди за пудъ к. с.		Потреблено угля.					
			На мило сож- жено угля.	На каждый паро- ходъ.	На тонну.	На силу.	На милю.			
Русское Общество.			к.		р.	к.	р.	к.	р.	к.
1857 г.	602 000	120 800	20	6	7 106	14 21	73 47	1 20		
1858 »	2 145 000	370 000	до 17½	7½	18 500	48½	108 82	1 29½		
Австрійскій Ллойдъ.	8 848 320	1 653 104	до 18½	8½	25 047	44 8½	130 16½	1 58½		
Messageries Impériales	6 600 000	1 350 620	до 19½	7½	28 138	23 70	125 53½	1 52		

1) Нужно замѣтить, что Русское Общество въ 1857 году меньше истратило угля потому, что въ числѣ 17 пароходовъ плававшихъ въ томъ году, почти половина были рѣчные и малыхъ силъ.

2) По отчетамъ Messageries не показанъ расходъ на угольные склады и цѣна угля вышла 20½ к. за пудъ. Для сравненія отчислено на склады, по примѣру Русскаго Общества, до 6 к. на милю.



Таблица № 5. РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ЭКИПАЖА И ПАРОВОДНЫХЪ ОФИЦЕРОВЪ СО ВКЛЮЧЕНИЕМЪ СОДЕРЖАНИЯ ОФИЦЕРОВЪ ВЪ МОРЬ.

Общества.	Тратить всего.	На каждый пароходъ.	На каждую тонну.	На каждую силу.	На миль.
Русское Общество.			р. к.	р. к.	р. к.
1857 г.	103 000	6058	12 12	62 61	1 3
1858 »	296 600	14 830	14 83	87 24	1 3
Австрийскій Ллойдъ.	698 171	10 578	18 61	54 97	67
Messageries Impériales.	893 974	18 520	16 91	82 61½	1 ½

Расходы наши и Общества Messageries, по содержанию морскихъ офицеровъ и командъ, весьма близки. Видимая же разница расходовъ объясняется тѣмъ, что пароходы французской компаніи значительнѣе нашихъ по силамъ и обширнѣе по тоннамъ и слѣдовательно экипажъ на нихъ многочисленнѣе нашего: поэтому содержание ихъ по отношенію къ числу пароходовъ больше чѣмъ наше; но по отношенію къ числу пройденныхъ миль между содержаніемъ нашихъ и французскихъ пароходовъ нѣтъ никакой разницы, несмотря на несоразмѣрность денежной единицы между рублемъ и франкомъ,—что также не слѣдуетъ упускать изъ вида при сравненіи подобнаго рода расходовъ.

Что же касается Ллойда, то экономія дѣлаемая имъ въ расходахъ по содержанію экипажа, всѣми осуждается какъ вредная для успѣха предпріятія. Экономіи этой много помогаетъ впрочемъ то обстоятельство, что Ллойдъ имѣетъ самыхъ дешевыхъ и лучшихъ матросовъ и коммерческихъ капитановъ изъ приморскихъ Славянъ. Нельзя также упустить изъ виду, что пароходы Ллойда, относительно тоннажа, среднимъ числомъ вдвое менѣе пароходовъ Русскаго Общества; это также объясняетъ отчасти разницу въ расходахъ содержанія нашихъ и ллойдовыхъ пароходовъ. Впрочемъ Ллойдъ возна-

граждаетъ своихъ служащихъ пенсіонами, а имѣя въ виду пенсію, служащій довольствуется сравнительно меньшимъ содержаніемъ.

ТАБЛИЦА № 6. РАСХОДЫ НА ПОСТОЯННЫЙ РЕМОНТЪ И СЛУЧАЙНЫЯ ИСПРАВЛЕНІЯ ПАРОХОДОВЪ.

Общества.	Тратить всего.	На пароходъ	На топу.		На склу.		На милію.
			р.	к.	р.	к.	
Русское Общество.			р.	к.	р.	к.	
1858 г.	176 400	8 820	8	82	51	88	61 $\frac{1}{2}$ к.
Австрійскій Ллойдъ.	845 565	12 813	22	53	66	58	81 $\frac{1}{2}$ к.
Messageries Impériales.	804 116	16 752	15	21	74	13	90 $\frac{1}{2}$ к.

Сравнивать расходы на ремонтъ и случайныя исправленія пароходовъ иностранныхъ компаній и Русскаго Общества теперь еще нельзя, потому что большая часть нашихъ пароходовъ новы, и слѣдовательно на ремонтъ и исправленія ихъ до сихъ поръ не могли требоваться суммы столь значительныя, какъ на пароходы Messageries и Ллойда.

Въ 1857 году всего на этотъ предметъ истрчено 4698 р., поэтому сумма эта, по ея ничтожности, не принимается въ соображеніе.

ТАБЛИЦА № 7. РАСХОДЫ НА АГЕНТСТВА И КОНТОРЫ, НАГРУЗКУ И ВЫГРУЗКУ И СКЛАДОЧНЫЯ МАГАЗИНЫ.

Общества.	Тратить всего.	На пароходъ.	На топу.		На склу.		На милію.
			р.	к.	р.	к.	
Русское Общество.			р.	к.	р.	к.	
1857 г.	78 000	4338	9	18	47	42	78
1858 г.	221 913	11 096	11	11	64	70	79 $\frac{1}{2}$ к.
Австрійскій Ллойдъ.	603 182	9139	16	8	47	49	57 $\frac{1}{2}$ к.
Messageries Impériales.	480 174	8962	8	19	40		84 $\frac{1}{2}$ к.

Содержаніе агентствъ обходится тѣмъ дешевле каждому пароходному обществу, чѣмъ болѣе пароходовъ посѣщаютъ портъ, въ которомъ агентство учреждено; поэтому при полномъ комплектѣ пароходовъ, чего общество надѣется достигнуть только въ 1860 году, содержаніе русскихъ агентствъ на милю обойдется значительно дешевле. Если и здѣсь видна экономія Ллойда, то позволительно думать, глядя на окончательные результаты дѣйствій сей компаніи, что система ея давать малое вознагражденіе своимъ служащимъ, не принесетъ хорошихъ плодовъ.

ТАБЛИЦА № 8. СРАВНЕНІЕ РАСХОДОВЪ ПО ОПЕРАЦІИ Т. Е. НАВИГАЦИОННЫХЪ И АДМИНИСТРАТИВНЫХЪ.

Общества.	Всего расходовъ.	Расходуютъ ежедневно.			
		Каждый пароходъ.	Тонна.	Слав.	Миля.
Русское общество.			р. к.	р. к.	р. к.
1858 г.	1 239 130	61 957	61 96	364 45	4 33%
Австрійскій Ллойдъ.	1857 г. 3 956 610	59 948	103 49	311 54	3 80
Messageries Impériales.	1857 г. 3 883 138	80 893	74 8	360 88	4 36

ТАБЛИЦА № 9. СРАВНЕНІЕ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВЪ ТРЕХЪ ПАРОВОДНЫХЪ КОМПАНИЙ.

		На каждый пароходъ.	На тонну.	На слав.	На милю.
Русское Общество	въ 1858 г.		р. к.	р. к.	р. к.
	приобрѣло . . .	73 193	73 20	442 22	5 25
	израсходовало	61 957	61 96	364 45	4 33%
	За сямъ получило прибыли.	13 238	13 24	77 77	> 81%

Австрийскій Ллойдъ	въ 1857 г.		р.	к.	р.	к.	р.	к.
	израсходовалъ	59 948	105	49	311	54	3	80
	приобрѣлъ . . .	56 321	99	11	292	69	3	57
Полезь убытка . . . . .		3627	6	88	18	85	»	23
Messageries Impériales	въ 1857 г.		р.	к.	р.	к.	р.	к.
	приобрѣло . . .	89 480	81	73	40	»	4	82
	израсходовало	80 898	74	8	360	88	4	36
Получило прибыли . . . . .		8582	7	65	39	12	»	46

Сравнивая вообще доходы и расходы Русскаго Общества и иностранныхъ компаній, нельзя не обратить вниманія на отношеніе ежегодной чистой прибыли къ ихъ валовому доходу.

Вотъ это отношеніе въ Русскомъ Обществѣ, у Австрийскаго Ллойда, Messageries и колоссальной англійской компаніи Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.

	Peninsular and Oriental Company.	Австрийскій Ллойдъ.	Messageries Impériales.	Русское Общество.
	1858 г.	1857 г.	1857 г.	1858 г.
Валовой приходъ . . . . .	12 140 000	4 088 614	4 759 320	1 847 822
Расходъ заѣстъ съ погашеніемъ и страхованіемъ . . . . .	10 972 000	4 328 039	4 347 396	1 582 735
Прибыли . . . . .	1 168 000	0	411 924	265 087
Убытка . . . . .	»	239 425	»	»
Чистая прибыль въ отношеніи къ приходу составляетъ . . . . .	9% <sup>10</sup> %	Прибыли нетъ.	8% <sup>2</sup> / <sub>5</sub> % (*)	14% <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %

Преимущество нашего общества предъ иностранными компаніями въ цифрахъ этой таблицы должно обратить на се-

(\*) За 1858 годъ это отношеніе лучше и составляетъ около 10%<sup>1</sup>/<sub>2</sub> %.

бя вниманіе и потому еще, что мы списываемъ, въ погашеніе и страхованіе, несравненно болѣе противъ иностранцевъ, а именно:

Общества.	Имѣютъ пароходовъ на сумму р. серебр.	Общества ежегодно списываютъ.			
		На погашеніе.	На страхованіе.	Всего.	Что составляетъ на капиталъ истраченный въ пароходахъ.
Русское Общество 1858	3 500 000	113 196	113 196	226 392	10%
Австрійскій Ллойдъ 1857	8 600 000	105 660	4 5/8 %	177 010	2 1/8 %
Messageries Impériales 1857	8 445 700	на то и	другое.	382 378	4 1/8 %
<i>Примѣчаніе.</i> По отчету Messageries Impériales за 1858 г. . . . .	925 000	на то и	другое.	582 794	т. е. не много болѣе 6%

Въ заключеніе этого возможнаго сравненія цифръ отчетовъ трехъ компаній необходимо не упустить изъ виду: 1) что номинальныя силы паровыхъ лошадей считаются не одинаково и разница въ опредѣленіи ихъ можетъ быть весьма значительна. Такъ наприм. лучшіе англійскіе строители даютъ намъ отношеніе дѣйствительныхъ паровыхъ силъ къ номинальнымъ въ 4 раза, а французскіе не болѣе 2 1/2. Конечно, отъ насъ зависѣло, на этомъ основаніи, перевести счетъ номинальныхъ лошадей нашихъ на французскую систему, тогда наши пароходы казались бы для публики гораздо сильнѣе и общее число паровыхъ лошадей было бы далеко болѣе той цифры, которая показана здѣсь за 1858 годъ. Многія пароходныя компаніи и частныя пароходо-хозяева въ объявленіяхъ, которыя они дѣлаютъ для публики, съ цѣлью привлечь грузителей и пассажировъ, увеличиваютъ число паровыхъ лошадей. Такъ напримѣръ всѣ готовые пароходы, купенныя обществомъ въ Англіи, показаны нами въ отчетѣ меншею силой, противъ той, которая показывалась публикѣ ихъ прежними хозяевами.

Если же намъ будутъ говорить о помилной платѣ, на ко-

торую такъ часто ссылаются люди, позволяющіе себѣ говорить о серьезныхъ предметахъ не ознакомясь съ ними, то замѣтимъ, что англійская компанія получаетъ за перевозку почты далеко большую сумму, чѣмъ мы, а помянутая плата получаемая Messageries Impériales за плаваніе въ Средиземномъ и Черномъ моряхъ, простирается до 6½ милліоновъ франковъ. Не говорю уже объ Англии; но если принять разницу франка во Франціи и рубля въ Россіи, то помощь даваемая французскимъ правительствомъ Компаніи Messageries окажется далеко значительнѣе той, какую получаетъ Русское Общество. Одинъ только Австрійскій Ллойдъ получаетъ до сего времени сравнительно наименьшее пособіе, именно милліонъ гульденовъ; за то въ послѣднее время онъ совсѣмъ пересталъ давать дивидендъ и вѣроятно по этой самой причинѣ. Правительство Австріи согласилось въ прошломъ году увеличить ему пособіе до 2 милліоновъ гульденовъ. Надобно при семъ не упустить изъ виду, что Ллойдъ имѣетъ монополію каботажнаго плаванія, получаетъ весьма значительныя деньги за перевозку почты въ свою пользу (\*) и гарантію правительства на займы, посредствомъ которыхъ Ллойдъ увеличилъ число своихъ пароходовъ. Вспомнимъ, что французское пароходное общество начало свои дѣйствія казенными почтовыми пароходами, платежъ за которые былъ ему разложенъ на нѣсколько лѣтъ, что въ Марсели, единственномъ городѣ Франціи, который посѣщаютъ пароходы Messageries, имѣется отлично устроенный портъ, гдѣ сгружаются товары съ пароходовъ прямо на набережную, на коей правительство дозволило компаніи вывести соотвѣтственныя ея нуждамъ магазины; что магазины эти, въ коихъ товары размѣщаются отдѣльно по линіямъ, и по привозу и по отвозу, и даже отдѣльно по операціямъ транзита, считаются какъ бы таможенными магазинами, и что на семъ основаніи при нихъ постоянно находятся особо для сего назначенные отъ таможни чиновники, такъ что всѣ таможенныя операціи совершаются

(\*) Въ отчетѣ за 1857 г. видно, что перевезено денегъ около 93 м. флор; писемъ болѣе 1 300 000 и пакетовъ 60 000.

легко и не останавливаютъ всегда спѣшной нагрузки и выгрузки товаровъ. Русскому же Обществу грузка и выгрузка товаровъ затрудняется формальностями таможенного устава, составленнаго до изобрѣтенія пароходовъ, а тѣмъ болѣе не соответствующаго нуждамъ почтоваго пароходства, такъ что обществу эти операціи, равно доставка пассажировъ на пароходы и свозъ ихъ на берегъ, нагрузка и выгрузка угля въ одной Одессѣ обходится не менѣе 40 т. р. въ годъ.

Сообразимъ при семъ, что въ приморской деревушкѣ, гдѣ была построена верфь Messageries, правительство соорудило на свой счетъ моллу, единственно для удобства стоянки компанейскихъ пароходовъ, а въ послѣднее время даже возвелъ батареи для защиты оныхъ. Не упустимъ также изъ виду: 1) неизбежность потери на курсѣ для Русскаго Общества при покупкѣ пароходовъ, топлива и другихъ матеріаловъ и припасовъ, приобретаемыхъ за границей, а также при расходахъ на содержаніе командъ во время плаванія за границей. Потеря эта доходила въ прошломъ году среднею цифрою до 10%, что прикладывая къ суммѣ издержекъ сдѣланныхъ по этимъ статьямъ въ прошломъ году за границей, составитъ болѣе 100 000 р.

2) Разницу въ содержаніи, которое общество должно платить всѣмъ служащимъ иностранцамъ, противу тѣхъ окладовъ, коими они довольствуются на родинѣ, и немногимъ Русскимъ съ спеціальными познаніями.

3) Необходимость для Русскаго Общества затрачивать не производительнo почти половину своего капитала на возведеніе береговыхъ построекъ въ каждомъ русскомъ портѣ, тогда какъ, напримѣръ, французская компанія съ капиталомъ въ 46 м. фр. имѣетъ пароходовъ на 37 м., т. е. болѣе  $\frac{1}{2}$  всего капитала употреблено ею на пароходы.

4) Обязанности, возложенныя на Русское Общество, которыхъ не имѣетъ ни одна пароходная морская компанія, а именно—содержать переправы на Днѣстрѣ и между Керчью и Таманью, приносящія убытокъ.

5) Если наконецъ дадимъ себѣ трудъ взглянуть на ци-

фры торговаго движенія между Марселемъ, Триестомъ и портами Турціи, Греціи, Сирии, Египта и при-Дунайскихъ Княжествъ и сравнимъ ихъ съ совершеннымъ отсутствіемъ (за исключеніемъ Константинополя и отчасти Смирны) торговаго движенія между Россіей и вышеупомянутыми странами, тогда ясно увидимъ, что русское правительство не только небезрасчетно назначило большое пособіе своему пароходному обществу, но сравнительно меньшее.

Русское Общество Пароходства и Торговли, по отношенію къ грузамъ и пассажирамъ, учреждено съ цѣлью развить, а когда нѣтъ начала, то и создать торговыя отношенія Россіи съ Востокомъ. Учреждая общество это, правительство имѣло полное основаніе рассчитывать на то, что связи торговыя заведутся вслѣдствіе срочныхъ сообщеній и умѣренныхъ тарифовъ. И дѣйствительно, мудрые расчеты правительства оправдываются на дѣлѣ. Въ прошломъ году перевезено на пароходахъ общества уже до 4 мил. пудовъ груза и болѣе 123 500 пассажировъ.

Я лично слышалъ отъ многихъ лицъ, не сочувствовавшихъ учреженію Общества, что оно бесполезно, потому что пароходамъ нечего будетъ возить. Не знаю на сколько лица эти, читая отчеты общества, поняли теперь ту важную для Россіи истину, что ей для развитія богатствъ своихъ не достаетъ только средствъ къ срочному сообщенію.

Какъ однакъ ни отрадны цифры, болѣе и болѣе увеличивающагося движенія пассажировъ и грузовъ по внутреннимъ линіямъ, срочныя наши линіи за границей, за исключеніемъ англійской, еще не наполняютъ среднимъ числомъ и пятой части грузовой вмѣстимости нашихъ пароходовъ. И пока Общество не будетъ въ состояніи поддерживать эти сообщенія одинаковымъ числомъ рейсовъ съ французскою компаніей и Австрійскимъ Ллойдомъ, до тѣхъ поръ мы не можемъ благо-разумно ожидать, чтобы грузители отдавали нашимъ пароходамъ предпочтеніе; ибо всякій грузитель охотнѣе имѣетъ дѣло съ той компаніей, чьи пароходы чаще появляются въ портѣ.



## ОБЪ УПРАВЛЕНІИ ПАРОВЫМИ МАШИНАМИ ВО ФРАНЦУЗСКОМЪ ФЛОТѢ.

Паровыя машины не занимаютъ въ мнѣніи людей того мѣста, какое имъ принадлежитъ, какъ произведеніямъ, созданіе коихъ требуетъ усилій самыхъ замѣчательныхъ геніевъ и для управленія коими требуется постоянное вниманіе и большое умѣнье. На нихъ обращаютъ вниманія не болѣе какъ и на прочія статьи вооруженія, каковы: мачты, паруса или пушки, и заботы о нихъ всегда отзывались этимъ образомъ воззрѣнія. Долгое время малое число паровыхъ судовъ, заставляло употреблять ихъ постоянно и тѣмъ предохраняло ихъ отъ долгаго пребыванія въ арсеналахъ, ожидающихъ ихъ нынче. Поэтому не удивительно, что сохраненіе паровыхъ механизмовъ не было предметомъ заботъ раньше; а съ тѣхъ поръ какъ вниманіе обращено на этотъ предметъ, не тотчасъ признали всю его важность. Долгое время машины были въ пренебреженіи и ихъ оставляли въ трюмахъ, не покрывъ даже слосмъ масляной краски; но и этотъ способъ сохраненія машинъ, употребленной впоследствии, оказался недостаточнымъ. Какъ скоро замѣчали признаки ржавчины, то старались только устранить ее съ поверхности, не заботясь, по прежнему, о порчѣ машинъ отъ тренія. Никому не приходило въ голову назначать для надзора за машинами тѣхъ самыхъ людей, которыми поручено управленіе ими въ морѣ; и корабли отчисленные въ резервъ были лишены механики, и для наблюденія за ними полагалось вдвое болѣе моряковъ, чѣмъ машинистовъ; хотя конечно корпусъ корабля требуетъ менѣе заботъ, чѣмъ машина и котлы. Только съ недавняго времени стали оставлять старшихъ механиковъ для надзора за этими тысячами лошадей въ бездѣйствіи.

Вообще полагають, что достаточно имѣть машину въ портѣ, какъ корпусъ корабля или его вооруженіе, чтобъ она была готова прійти въ движеніе при первомъ приказѣ. Но это не такъ: машина требуетъ не только ежедневныхъ заботъ, но также разумныхъ исправленій; она пострадала во время предшествовавшаго плаванія, она часто имѣетъ первоначальные пороки, которые не разъ ее останавливали, или не давали развить всю ея силу; только въ періодъ ея отдыха могутъ быть произведены должныя исправленія, иначе въ день вооруженія найдутъ ее не соответствующею своему назначенію.

То, о чемъ я говорю, приобретаетъ еще бѣльшую важность отъ введенія винтовыхъ машинъ. Это новый паровой флотъ, только что созданный: онъ превосходитъе прежняго, который со временемъ совершенно вытѣснится; но за то этотъ новый родъ требуетъ заботъ и особенно умѣнья, которыя вовсе не были такъ необходимы прежде. Если въ этихъ новыхъ машинахъ мы сдѣлали успѣхъ, если они рѣшили задачи дотогѣ невозможныя, если при испытаніи они показали чудные результаты, то большая часть не сдержали того, что обѣщали и во многомъ удалили насъ отъ успѣха въ отношеніи безопасности службы. Ибо послѣ нѣсколькихъ уроковъ, вызванныхъ тѣмъ, что мы начинали съ изобрѣтенія вмѣсто копирования, наши старинныя машины съ колесами достигли до того, что дѣйствовали удовлетворительно и особенно безопасно. Ихъ чрезвычайная прочность, вмѣстѣ съ спокойнымъ ходомъ, продолжили ихъ существованіе до нашего времени; такъ что онѣ и теперь представляютъ снаряды, на которые всего болѣе можно полагаться. Хотя онѣ плавали постоянно, и потомъ оставались въ портахъ, но въ минувшую войну онѣ оказали дѣйствительную услугу, почти никогда не останавливаясь изъ-за поврежденій, какъ почти всѣ наши новые корабли. Онѣ ничего не ломають, онѣ сами не ломаются, даже когда дурно ими управляютъ. Но за то сколько мѣста занимають онѣ на кораблѣ? Сколько вѣсятъ онѣ относительно ихъ силы? Съ ними наши корабли не дѣлали бы болѣе ше-

сти узловъ, имѣя притомъ провизіи не болѣе, чѣмъ при ходѣ по десяти узловъ. И такъ новыя машины рѣшили то, что было невозможно со старыми, онѣ сдѣлали великій успѣхъ; но при ихъ давленіи и особенно при тройной и четверной скорости вращенія, ихъ малѣйшіе недостатки причиняютъ переломы, или стираютъ поверхности, и причиняютъ поврежденія, которыя останавливаютъ ходъ въ открытомъ морѣ и принуждаютъ къ продолжительному бездѣйствию въ портахъ. Мы имѣемъ тому не мало примѣровъ; если мы не многого требовали отъ прежнихъ прочныхъ машинъ, то ужъ слишкомъ многого требуютъ отъ слабости новыхъ. Потому-то видимъ болѣе ошибочныхъ расчетовъ, болѣе поврежденій и болѣе заходовъ въ порты въ послѣднее время, чѣмъ тогда, когда мы дурно управляли новыми снарядами, только что отданными въ наши руки. Еслибъ наши корабли, подобно пакетботамъ, постоянно ходили на всѣхъ парахъ, то большая часть ихъ машинъ давно бы уже не существовала, и оцѣ были бы заброшены вмѣстѣ со старымъ желѣзнымъ хламомъ, а корпусъ корабля, еще годный, гнилъ бы по ихъ винтѣ. Между извѣстными мнѣ машинами, я знаю только двѣ, которыя способны нести службу пакетботовъ (\*); т. е. которые, будучи въ полномъ дѣйствиі въ теченіе трехъ или четырехъ мѣсяцевъ въ году, имѣли бы среднюю скорость одною шестою меньше, чѣмъ максимум ихъ испытанія. Но военный корабль требуетъ болѣе ручательства за его машину, нежели пакетботъ, который, совершая правильные рейсы, можетъ во время стоянки исправлять свои поврежденія, тогда какъ военный корабль, если онъ дѣйствительно исполняетъ свое назначеніе, подверженъ періодамъ чрезвычайной дѣятельности, которые дѣлаютъ качества его машины еще болѣе важными.

---

(\*) Пароходы компаніи Messageries Impériales бываютъ, въ теченіе года подъ парами 2480 часовъ, изъ которыхъ въ ходу 2070 часовъ, или 103 дня подъ парами и 83 дней въ ходу; нѣкоторые изъ нихъ были 204 дни подъ парами и 168 въ ходу. Средняя скорость для всей службы 9,05 узловъ; нѣкоторые дѣлали по 10,66 узловъ.

Кромѣ того, военный корабль предназначенъ плавать въ эскадрѣ, гдѣ недостатки каждаго отражаются на всѣхъ прочихъ. Всѣ принуждены идти такъ тихо, какъ самый медленный, подь опасеніемъ разлучиться; и такъ какъ тѣ, которые съ трудомъ слѣдуютъ за прочими, принуждены развивать всю свою силу, то они подвергаются еще бѣльшимъ поврежденіямъ.

Если, среднимъ числомъ, отдѣльный корабль принужденъ остановиться на три часа въ переходѣ въ Левантъ, то эскадра изъ 12 кораблей будетъ задержана 36 часовъ на переходѣ изъ восьми дней.

Предположенные три часа конечно ниже дѣйствительности, потому что многія машины испытывали задержки, гораздо большія, доводя пары только до половины наибольшей скорости, когда другія шли еще съ меньшимъ количествомъ пара. Правда, изъ этого числа надобно исключить нѣсколько для удобства, которое время остановки одной изъ машинъ даетъ всѣмъ прочимъ т. е. даетъ возможность осмотрѣть нѣкоторыя подробности своихъ механизмовъ; но за то эти случаи встрѣчаются тогда, когда ихъ менѣе всего ожидаютъ, и по неизвѣстности какъ долго продолжится починка, нельзя заранѣе опредѣлить того, чѣмъ можно воспользоваться. Если наша эскадра будетъ когда нибудь принуждена идти быстро, не разлучаясь, то эти истины оправдаются на дѣлѣ.

Не надо однако думать, что означенные недостатки и ихъ послѣдствія происходятъ единственно отъ первоначальнаго изготовленія машинъ; большая часть должна быть приписана небрежности и невѣжеству тѣхъ, которые ихъ употребляютъ. Если всѣ эти неудобства выказываются рѣзче, то потому что нынѣшнія машины требуютъ болѣе осторожнаго обращенія, и что отсутствіе всякаго надзора за механиками, которое прежде не имѣло такихъ прискорбныхъ послѣдствій, нынче далеко не такъ извинительно, потому, повторяю, что старинная машина ходила тихо и въ ней ничего не ломалось.

Машина слается механику, съ которымъ ни объ чемъ не совѣтовались и которому не даютъ права дѣлать возраженія

на недостатки, какіе могъ онъ замѣтить во время установки. Ему однако приказано слѣдить за подробностями и отмѣчать ихъ; но онъ не значатся въ числѣ составныхъ частей форменнаго приема; и какъ никто не удостовѣрилъ ихъ числа и свойства, то никто не знаетъ также, хорошо ли собраны эти составныя части, и впоследствии не унесены ли обратно мастеромъ, еслибъ онъ захотѣлъ удержать ихъ, когда высаживается на берегъ. Въ переходахъ изъ рукъ въ руки, которые, къ несчастію, представляются такъ часто, никто не надзираетъ за тѣмъ, что происходитъ между слатчикомъ и приемщикомъ, не спрашивается даже у послѣдняго, осматривалъ ли онъ снарядъ и находитъ ли его въ хорошемъ состояніи. Они передаютъ другъ другу листъ, на которомъ находится опись машины, они видѣли ее мимоходомъ, и потомъ идутъ считать лампы, пилы, ключи, коловороты и взвѣшивать масло, сало или паклю. Если есть дружба между этими двумя механиками, то они передаютъ другъ другу нѣкоторыя техническія замѣтки, смотря по способностямъ и соревнованію; но если между ними есть разладъ, то кто заставитъ сдающего вручить все необходимое своему преемнику? Никто о томъ не думаетъ, или скорѣе воображаютъ себѣ, что достаточно имѣть всѣ части машины, чтобъ она доставляла дѣйствительно силу, какую она предназначена производить.

Принимаютъ же гораздо болѣе предосторожностей въ вещахъ, правда, столь же нѣжныхъ, но до которыхъ, такъ сказать, почти не дотрогиваются. Когда принимаютъ на суда хронометры, когда передаютъ ихъ изъ рукъ на руки въ теченіе кампаніи, или когда ихъ возвращаютъ въ обсерваторію, то всегда со сравненіями каждаго дня и со всѣми наблюденіями надъ ходомъ ихъ во время кампаніи; главные результаты этихъ наблюденій часто сообщаются мастеру, который дѣлалъ эти инструменты. И однакожъ часы ходятъ отъ пружинъ, а не отъ огня; офицеръ, которому онъ поручены, не вынималъ ихъ изъ ящика, онъ только дотрогивался до ключа каждый день въ одинъ и тотъ же часъ. Безсомнѣнія, возражать, что часы должны имѣть правильный ходъ, чтобъ

можно было на нихъ вполне положиться, для опредѣленія своего мѣста на морѣ; но развѣ не нужно также, чтобы машина ходила исправно для того, чтобы подвигаться куда и какъ найдутъ удобнѣе: если ошибка опасна въ одномъ случаѣ, то медленность или бездѣйствіе не безопасны въ другомъ. Можетъ быть прибавятъ, что паровая машина составленная изъ огромныхъ желѣзныхъ частей гораздо прочнѣе и требуетъ менѣе заботъ нежели часы. Нѣтъ, напротивъ, она гораздо слабѣе, потому что прочность вещи никогда не бываетъ безусловна, она есть результатъ отношенія между силою органовъ и усилиями, которое они выдерживаютъ. Органы же нашихъ снарядовъ производятъ силы, которыя считались невѣроятными до изобрѣтенія паровыхъ машинъ, тогда какъ составныя части часовъ преодолеваютъ только легкое треніе и это доказывается ихъ долговѣчностію. Поэтому части нашихъ двигателей слабѣе и особенно болѣе подвержены истиранію и измѣненіямъ поверхностей.

Если возьмемъ въ сравненіе оружіе, то видимъ какими предосторожностями окружила его опытность, особенно требуя, чтобы мастеръ игралъ главную роль въ произносимыхъ сужденіяхъ. Безъ всякаго сомнѣнія артиллерійскіе офицеры несравненно лучше знаютъ подробности ружейнаго замка, нежели мы подробности машины, и кромѣ того внутренность ружейнаго механизма становится видною отъ нѣсколькихъ поворотовъ отвертки. Однако, когда оружіе возвращается изъ похода, то его осматриваютъ оружейные мастера, которые въ присутствіи капитановъ объявляютъ, какія должно сдѣлать починки и чему должно приписать поврежденія. Тоже бываетъ при приѣмѣ оружія и боевыхъ припасовъ. Офицеры бываютъ судьями, но по крайней мѣрѣ призываются знатоки и даютъ свое мнѣніе. Для собственно военныхъ припасовъ предвидѣны малѣйшія заботы; обязанности лицъ, кому они поручаются, ясно опредѣлены и не допускаютъ никакого снисхожденія. Изъ всѣхъ морскихъ матеріаловъ эта часть устроена въ наилучшемъ порядкѣ, не только по причинѣ ея важности, но также потому что, она состоитъ изъ ста-

рыхъ предметовъ, необходимость которыхъ показать долго-временный опытъ, тогда какъ для большей части моряковъ, паровая машина есть новость, которой требованія и управленія извѣстны только небольшому числу. Кромѣ того она всегда помѣщается въ весьма невыгодныхъ условіяхъ, въ сыромъ воздухѣ трюмовъ. Что сказало бы артиллерійское вѣдомство, еслибъ ему объявили, что нуждаются въ его магазинахъ и что его оружіе нужно положить въ самой глубинѣ трюма, около льяла! Сколько предосторожностей, сколько работниковъ потребовалось бы, сколько протоколовъ засвидѣтельствовали бы вредъ подобнаго перемѣщенія! И однакожь, возлѣ льяла находится снарядъ, который, къ несчастію, невозможно поднять, и безъ котораго корабль, люди, пушки, ружья, становятся бесполезными; потому что онъ есть первая причина всей этой военной силы, и однакожь для него не принято столько предосторожностей сколько для пистолета. Человѣкъ, которому былъ порученъ этотъ важный снарядъ, оставляетъ его, по приходѣ въ портъ, и отъ него не требуется отчета въ его управленіи; если онъ сказалъ, что машина шла хорошо, то ее почистить; если онъ объявитъ что шла дурно, то приходятъ посторонніе люди, спрашивая въ чемъ она потерпѣла только тогда когда захотятъ, а онъ говоритъ имъ только когда ему угодно, и потомъ отправляется на покой. Между тѣмъ приступаютъ къ работѣ, и когда полагаютъ, что все кончено, то объявляютъ, что машина готова, призываютъ новаго механика, который никогда ее не видѣлъ, и предоставляютъ ему вѣдаться съ нею какъ знаетъ. Сколько разъ мы видѣли, что слегка сдѣланныя починки причиняли возвратъ и бездѣйствіе кораблей. Капитанъ корабля и начальникъ порта соглашаются какъ умѣютъ; первый, увѣренный что въ скоромъ времени сойдетъ на берегъ, принимаетъ въ томъ не болѣе участія какъ и второй, который думаетъ не слышать больше объ этой машинѣ, какъ скоро она вышла изъ гавани. Я предвижу возраженіе, что капитанъ доноситъ о состояніи машины и что инженеръ призываетъ ее осмотрѣть. Но что они видятъ? Первый говоритъ со словъ своего механи-

ка, а другой, увлекаемый другими обязанностями, едва проведет нѣсколько часовъ на кораблѣ, и изслѣдованія его ограничались разспросами механика; но объявленія послѣдняго не имѣютъ въ себѣ ничего официального, чтобъ уличить его въ невѣжество или въ небрежности. Нужно много времени на то, чтобъ самому рассмотреть подобныя вещи вполнѣ основательно.

Все сказанное заставляло меня всегда думать, что одинъ и тотъ же механикъ долженъ оставаться на кораблѣ какъ можно долѣе; прежде было такъ, и люди весьма невѣжественные доходили однакожь до того, что хорошо управляли своими машинами. Это еще необходимѣе теперь, когда механизмы столь разнообразны, и когда мы видѣли удивительные примѣры улучшеній машинъ, а равно и примѣры ихъ поврежденій. Приведу недавній случай съ машиною въ 800 нарицательныхъ силъ фрегата *Sovereign*, который въ Апрѣлѣ 1857 года, на пробѣ, далъ прекрасные результаты и заслужилъ похвалу пріемной комисіи. Онъ вошелъ потомъ въ портъ и въ прошедшемъ году ему велѣно привести на буксирѣ корабль изъ Бреста въ Шербургъ; онъ съ большимъ трудомъ могъ это исполнить и нѣсколько разъ останавливался на пути. Наконецъ, со времени входа его въ портъ, надъ исправленіемъ машины, — разобравъ ее всю по частямъ, — трудятся множество работниковъ; она удивительнымъ образомъ пострадала (идя изъ Лоріана въ Шербургъ, никѣмъ не преслѣдуемая и никого не преслѣдуя) и хотя, въ началѣ полагали, что понадобятся только легкія исправленія, но съ Октября мѣсяца всѣ люди при машинѣ работаютъ надъ нею и многія части пришлось послать въ мастерскія. Мы не приводимъ здѣсь причинъ этихъ поврежденій, и не знаемъ кто былъ виновникомъ ихъ, ибо въ этомъ случаѣ нельзя не допустить небрежности или ошибокъ. Очень можетъ статься, что тотъ, кто привелъ машину въ такое состояніе, самъ уѣхалъ, а работники порта прицели чинить ее ничего не зная, а это подвергаетъ ихъ потерѣ времени и промахамъ. Даже очень вѣроятно, что такъ было, потому что



сначала полагали, что понадобится только легкія исправленія. И такъ не было никого, кто бы доставилъ точныя свѣдѣнія о недостаткахъ машины, потому что приступили къ исправленію по однимъ предположеніямъ; и все это проистѣкаетъ отъ образа устройства всего касающагося до машинъ. То что случилось съ фрегатомъ *Souveraine* не имѣетъ въ себѣ ничего чрезвычайнаго.

И такъ одинъ переходъ изъ Лоріана въ Шербургъ привелъ въ дурное состояніе машину прекраснаго фрегата, который на пробѣ дѣлалъ 11,9 узловъ, и который на этомъ переходѣ имѣлъ вѣроятно не болѣе 10 узловъ ходу. Эта разность составляетъ почти половину силы машины. Правительство, которое приобрѣло 800 нарицательныхъ силъ или около 2130 въ 75км теперь имѣетъ только 400 или 1065 въ 75км, и въ какомъ состояніи онъ? Машина есть сила, а не статья вооруженія теряющая цѣнность только отъ времени. Сила составляетъ дѣйствительную ея цѣнность, и хотя число и вѣсъ ея частей не измѣнились, цѣнность ее упала на половину, отъ пороковъ въ постройкѣ или отъ небрежности въ управленіи. Если она стоила миллионъ, то это все равно какъ будто за нее заплатили два, не считая того, что корабль, который стоилъ тоже два, совершенно потерялъ свою цѣнность, потому что онъ не исполняетъ уже цѣли своего построения и уничтожаетъ самыя искусныя соображенія. Только со временемъ и при дорого стоящихъ починкахъ удастся можетъ быть возстановить силу, потерянную въ столь короткое время и для столь малыхъ услугъ.

Между тѣмъ замѣчали иногда противное тому что здѣсь сказано, и съ умѣньемъ и дѣятельностію значительно улучшали машины. Части, дурно составленныя, были исправлены, мелочи которыми пренебрегли были передѣланы; словомъ, было произведено много такихъ мелкихъ работъ, которыя обезпечиваютъ хорошее дѣйствіе и которыя лучше всего оцѣниваются моряками. Такимъ образомъ одинъ изъ нашихъ быстрыхъ кораблей, приобрѣлъ лишнихъ полтора узла отъ послѣдовательныхъ исправленій. Полтора узла, это болѣе трети первоначальнаго.

чальной силы, и это получили не увеличивая размѣровъ цилиндровъ и котловъ. Итакъ вотъ съ одной стороны 1065 площадей въ 75квт потерянныхъ, а съ другой около 700 выгданныхъ; 50 пушекъ остающихся въ бездѣйствіи, и 90 пушекъ, которыя, можетъ быть, надлежало оставить въ минуту поспѣшности и которыя становятся способными дѣйствовать, вмѣстѣ съ прочими. Наградили-ль одного механика, и наказали-ль другаго? Не знаю, но можно сомнѣваться въ томъ, ибо на эти случаи нѣтъ никакихъ постановленій. Эти измѣненія движущей силы остаются всегда въ неизвѣстности, и какъ вообще чаще бываютъ потери чѣмъ выгоды, то оказывается болѣе паров. лошадей на бумагѣ, чѣмъ въ дѣйствительности. Если полагаютъ, что составили эскадру изъ подобныхъ кораблей, судя объ нихъ по нарицательной силѣ, то ошибаются: одинъ изъ нихъ былъ дурно управляемъ и потерялъ половину своей силы, нужно употребить только половину силы другихъ, или рѣшиться оставить его; и какъ потери бываютъ различны на каждомъ кораблѣ, то соображенія о стройномъ цѣломъ становятся весьма трудными.

Все что случается ежедневно, показываетъ важность перваго осмотра машинъ; не ограничиваясь лестнымъ протоколомъ, должно стараться исправлять недостатки, или покрайней мѣрѣ знать, чего держаться, чтобъ избѣгнуть пагубныхъ ошибокъ. Но хотя бы машина была сдана въ хорошемъ состояніи, она требуетъ постояннаго и просвѣщеннаго надзора, отъ человѣка умнаго и всегда одного и того же, чтобы разъ познакомившись со своимъ снарядомъ, онъ не терялъ пріобрѣтеннаго, поступая новичкомъ на другой корабль, въ которомъ онъ приметъ тѣмъ менѣе участія, чѣмъ менѣе будетъ увѣренъ, что не переведутъ его снова на другой корабль. Нѣтъ ничего пагубнѣе этихъ вѣчныхъ перемѣнъ, въ которыхъ имѣютъ въ виду только человѣка и никогда машину. Оттого небрежности становятся чаще и часто невозможно узнать кто виноватъ въ нихъ.

Можетъ быть скажутъ, что мѣняя механиковъ, будутъ имѣть послѣдовательно хорошихъ и дурныхъ механиковъ на каж-

домъ кораблѣ, и что въ сложности всѣ машины будутъ управляемы достаточнымъ образомъ. Если это справедливо для грубой работы, какъ-то качать воду, или носить тяжести, то не такъ бываетъ въ дѣлѣ, гдѣ нужны спеціальныя свѣдѣнія и гдѣ малѣйшія небрежности ведутъ за собою перерывы или неизгладимые слѣды. Могутъ тоже возразить, что такъ какъ не всѣ механики имѣютъ одинаковое достоинство, то машина которая всегда будетъ имѣть при себѣ дурнаго механика, будетъ погибающая и не окажетъ никакой услуги. Я не отрицаю этого, но покрайней мѣрѣ этотъ самый человекъ не испортитъ четырехъ или пяти машинъ. Прямая отвѣтственность выведетъ самыхъ дурныхъ изъ апатическаго равнодушія, которое скорѣе составляетъ ихъ недостатокъ, чѣмъ невѣжество, и которое болѣею частію происходитъ отъ занимаемаго ими положенія; ибо всякій механикъ, не имѣющій чувства собственнаго достоинства, ничѣмъ не побуждается къ тому, чтобъ исполнять свое дѣло какъ слѣдуетъ; онъ не опасается упрековъ, и не надѣется на похвалы или награды, потому что дѣла его никогда не разбираются. Говорятъ, что ему хорошо платятъ; но если жалованье достаточно для грубыхъ работъ, то нужно лучшее вознагражденіе за тѣ, которыя требуютъ знанія, и надо ожидать апатіи, если такія работы не доставляютъ въ тоже время какихъ либо знаковъ уваженія. Если поощреніе (moteur) болѣе благородное, чѣмъ отмѣтка на полѣ (émargement), побуждаетъ офицеровъ морской службы хорошо исполнять свой долгъ, то не надо лишать механиковъ ихъ почетнаго вліянія.

Я всегда былъ убѣжденъ, что одно изъ самыхъ вѣрныхъ ручательствъ въ хорошемъ управленіи машинами, состоитъ постановленія за правило, что инженеръ-механикъ, такъ сказать, прикованъ къ своему мѣсту, и онъ долженъ твердо помнить это, чтобъ послѣ не сваливать своей вины на другихъ. Не забудемъ, что если не достаетъ одной части, то совокупность замедляется въ дѣйствіи или приводится къ бездѣйствію; люди, пушки, становятся бесполезными, покрайней мѣрѣ на время: слѣдовательно роль того, кто управляетъ двигателемъ

этой совокупности, довольно важна, чтобы не обращать вниманія на нѣкоторыя неудобства его постоянного пребыванія на кораблѣ.

Противъ такой системы возражаютъ, что одни и тѣже механики будутъ всегда пользоваться выгодами пребыванія на кораблѣ, тогда какъ другіе были бы постоянно лишены оной и кромѣ того теряли бы привычку къ морю. Но если, какъ я думаю, корабли, состоящіе въ резервѣ, будутъ своевременно исправляться и приводиться въ годное состояніе, то механики найдутъ на что употребить свое знаніе и дѣятельность. Кромѣ того, неизбежныя перемѣны, отставки, болѣзни и пѣвышенія, произведутъ болѣе перемѣнъ, нежели сколько это удобно для пользы машинъ. Мы видимъ каждый день болѣе и болѣе, что механизмы и особенно котлы не долго служатъ безъ мелкихъ починокъ, и тогда поймемъ, что слишкомъ долгое бездѣйствіе имъ также не свойственно. Несчастные случаи принуждаютъ также часто заходить въ портъ и пересаживать экипажъ на другой корабль. Если этого не было съ колесными судами, то слѣди за движеніями новыхъ кораблей, нашли бы, что они довольно часто мѣняютъ свое положеніе, такъ что оставаясь всегда на кораблѣ, механикъ имѣеть довольно случаевъ поплавать. Въ настоящую минуту я вижу исключеніе только для судовъ особаго устройства, каковы пловучія батареи или канонирскія лодки, которыхъ бездѣйствіе бываетъ весьма продолжительно; для нихъ перемѣны неизбежны, но по крайней мѣрѣ онѣ должны быть произведены съ разборчивостію.

Итакъ пусть механизмъ поступить на первый планъ въ этихъ жизненныхъ вопросахъ нашего новаго флота, и пусть механики, получая приличное жалованье за содержаніе въ исправности столь важныхъ предметовъ, не слишкомъ сожалеютъ о выгодахъ предоставляемыхъ имъ на морѣ, и пусть побуждаютъ ихъ хорошо исполнять свою роль, которая хотя не такъ завидна, но не менѣе того столь же полезна и трудна. Наконецъ пусть перемѣщенія служащихъ лицъ будутъ производимы съ пользою для машинъ, которыя,

не показывая того, что имъ вредить, не менѣе того страдаютъ отъ небрежности своихъ управителей. Онѣ требуютъ столько же заботъ, какъ и лошади, и гораздо болѣе знаній и умѣнія; лошадь есть твореніе природы, а машина сдѣлана руками человѣческими, слѣдовательно далека отъ совершенства.

Я не могъ собрать свѣдѣній о перемѣщеніяхъ механиковъ, но судя по тому, что мнѣ сообщено, я полагаю, что средняя продолжительность службы механиковъ на одномъ суднѣ не превышаетъ 12 мѣсяцевъ. Я видѣлъ механиковъ, которые оставляли одну машину, чтобъ взять другую черезъ нѣсколько недѣль. То что показалъ мнѣ случай должно происходить часто, и лучше бы было, еслибъ первый возвратился къ своей прежней машинѣ; тогда бы имѣли одного новичка вмѣсто двухъ.

Но условія несмѣняемости, о которыхъ здѣсь говорится, не составляя сами по себѣ сущности всего дѣла, необходимы однако для исполненія другихъ условій и для того, чтобы позволивъ механику управлять своимъ снарядомъ съ послѣдовательностію, можно было возложить на него строгую и хорошо опредѣленную отвѣтственность. Нужно, чтобъ съ нимъ поступали по тѣмъ же правиламъ, какъ съ капитаномъ, который судится военнымъ судомъ за свое поведеніе посреди неожиданныхъ случаевъ плаванія; тотъ, кто потерялъ шкуру въ шестьдесятъ тысячъ франковъ, призывается къ этому суду, а механикъ, который, не подвергаясь никакимъ случайностямъ моря, потерялъ по своей винѣ болѣе ста тысячъ франковъ движущей силы и своею небрежностію остановилъ огромную военную машину, не подвергается совѣстному суду. Нужно, чтобы человѣкъ, призванный исполнять столь важный долгъ, какъ управленіе машиною, несъ тяжкую отвѣтственность, чтобъ онъ былъ наказанъ или награжденъ, но чтобъ онъ также былъ возвышенъ и содержимъ на равнѣ съ ролью, на него возложенною. При введеніи во флотъ колесныхъ пароходовъ, были поражены трудностями управленія ихъ, поврежденіями и расходами на нихъ. Поэтому

чувствовали, что люди, на которых возложена подобная услуга, должны имѣть приличное положеніе, какъ для награды тѣхъ, которые хорошо исполняли дѣло, такъ и для привлеченія молодыхъ людей, отъ знанія которыхъ ожидали большихъ услугъ. Поэтому имъ давали высокое жалованье сравнительно съ другими чинами флота. Они образовали особое сословіе, приспособленное къ роду ихъ службы, и имъ подавали надежду выслужиться въ офицеры, не выходя изъ своей специальности. Такимъ образомъ собрали нѣсколько воспитанниковъ ремесленныхъ школъ и наконецъ стали пользоваться, правда немного поздно, выгодами первоначальнаго обученія, которыми воспользовался прежде всего г. Моассардъ, взявшій своихъ механиковъ изъ специальныхъ школъ и образовавшій ядро служащихъ лицъ въ компаніи *Messageries Impériales*. Но какъ ихъ надежда выслужиться въ офицеры по своей специальности никогда не исполнялась, несмотря на декретъ 28 Ноября 1845, то они сочли выгоднѣйшимъ обратиться въ моряковъ и было странно видѣть людей, которые жили цѣлые годы на кильсонѣ, занимаясь только топкою машины или управляя золотникомъ, — лавившихъ на марсы, ползающихъ по реямъ и старающихся управлять рулемъ. Столько же бы было вѣроятности найти моряковъ, подвергая экзамену прикащиковъ или лавочниковъ. Эти, по крайней мѣрѣ, бываютъ на палубѣ въ числѣ любопытныхъ, когда корабль стоитъ на якорѣ или когда снаряжается въ путь; тогда какъ механикъ всю свою жизнь проводитъ въ глубинѣ трюма, для исполненія приказовъ съ мостика. Онъ могъ видѣть маневры только тогда, когда не былъ на своемъ мѣстѣ. Нѣкоторые могли сдѣлаться моряками; бываютъ люди съ умомъ и волею, которымъ возможно начинать очень поздно. Но позволено думать, что большая часть нисколько не усовершенствовалась на этомъ, совсѣмъ новомъ, поприщѣ. Весьма вѣроятно, что эти новые офицеры забыли свое ремесло, къ которому почувствовали презрѣніе, потому что промѣняли его на другое, которое доставляетъ имъ гораздо меньшее жалованье. Поэтому-то позволяютъ имъ спускаться въ машину въ

эполетахъ, но они тамъ очутятся столь же незнакомыми, какъ въ первый разъ, ибо невозможно сохранить прежнія познанія, когда заняты приобрѣтеніемъ новыхъ. Итакъ нѣтъ никакой выгоды отъ механиковъ, оставившихъ свое ремесло. Конечно лучше оставлять ихъ на палубѣ, тѣмъ болѣе, что для многихъ званіе механика было только средствомъ вступить въ корпусъ морскихъ офицеровъ, получать хорошее жалованье и избѣгать долгаго и труднаго изученія ремесла. Не надо однако забывать, что порядочное число механиковъ съ приличными познаніями оставались вѣрными своему призванію и противились приманкѣ шкапечныхъ повышеній; было бы несправедливо не уважать ихъ болѣе и не держать ихъ во главѣ ремесла, котораго они не оставляютъ.

Но какія причины противятся тому, чтобъ возвысить положеніе инженеръ-механиковъ, дабы привязать и заинтересовать ихъ навсегда къ ихъ истинному званію? Признаюсь, я не вижу никакой. Въ самомъ дѣлѣ, что такое механикъ взявшійся управлять машиною? Какова его роль? Не та ли, чтобъ обезпечить плаваніе морехода, управлять и особенно сохранить неприкосновеннымъ замѣчательное твореніе инженера? Какое бы ни былъ теоретическій талантъ послѣдняго, сколько бы ему ни содѣйствовали его искусные работники, что станетъ съ этимъ твореніемъ при дурномъ управленіи. Его слава будетъ ли покоиться единственно на приѣмномъ протоколѣ, составленномъ по кратковременнымъ опытамъ, исполненнымъ въ прекрасную погоду, когда всѣ части механизма находятся въ наилучшемъ состояніи. Нѣтъ, репутация мастерской не такъ легко утверждается; только послѣ долговременнаго употребленія, послѣ неоднократныхъ испытаній въ плаваніи, ея произведенія выказываютъ свое истинное достоинство и заслуживаютъ общественное уваженіе. Какимъ же случайностямъ подвергается эта репутация, когда неискусныя или небрежныя руки могутъ въ нѣскольکو дней привести плодъ столькихъ трудовъ къ ничтожной посредственности! Какое горе производителю быть судиму публикою, которая не можетъ знать истинныхъ причинъ и

основываетъ свое мнѣніе на результатѣ! Механикъ находится въ такомъ же отношеніи къ инженеру, какъ пѣвецъ къ композитору, или актеръ къ драматическому поэту; пусть это сравненіе покажется страннымъ по причинѣ полной разлады между блистательною сценою и мрачною площадкою кочегара, оно тѣмъ не менѣе справедливо, и во всякомъ случаѣ тотъ кто создаетъ, и тотъ кто исполняетъ имѣютъ взаимную отвѣтственность, которая рождается изъ свойства ихъ ролей и которой забвеніе гораздо пагубнѣе для того, кто произвелъ первое твореніе, чѣмъ для того, кто имъ управляетъ, и котораго предохраняетъ отъ порицанія его темное положеніе. И сколько должны были страдать тѣ, для которыхъ пріемъ машины не значитъ только полученіе денегъ, когда они видѣли свои снаряды попавшіе въ неискусныя руки.

Торговля оцѣняетъ, такъ сказать, заслуги; она платитъ людямъ только за услуги ими употребленныя, и устанавливаетъ равновѣсіе между цѣнностію труда и платою, съ такою же точностію, какъ рыночныя цѣны жизненныхъ припасовъ. На пакетботахъ механикъ всегда получаетъ самое большое жалованье послѣ капитана. Въ самомъ дѣлѣ, если первый представляетъ управляющую мысль совокупности, то второй есть просвѣщенный производитель силы, безъ которой корабль не двигался бы. Еслибъ не было капитана, то корабль оставался бы безъ управленія; еслибъ не доставало механика, то не было бы движенія. Это аксіомы. Если на купеческихъ пароходахъ второй шкиперъ и шканечные офицеры даютъ приказы механику, то это скорѣе какъ повѣренныя капитана, нежели какъ начальники. На военныхъ корабляхъ такъ не можетъ быть, по причинѣ военныхъ обязанностей; но постъ управляющаго движущею силою не менѣе того важенъ, потому что мореходство одинаково какъ для перевозки пушекъ, такъ и для перевозки товаровъ. Иностранныя націи даютъ офицерскій чинъ своимъ механикамъ: у Англичанъ главный инженеръ есть штурманъ (*chief engineer est master*). Тоже бываетъ на русскихъ корабляхъ, и на американскомъ фрегатѣ, стоящемъ въ Брестѣ, я видѣлъ главнаго



инженера на площадкѣ и мнѣ казалось онъ носилъ офицерскій мундиръ.

Я нахожу только одну причину нынѣшняго положенія нашихъ инженеръ-механиковъ; у насъ еще не допускаютъ мысли, что паровая машина есть великолѣпный художественный предметъ, что требуется искусство для управленія ею, и что тотъ, кто обладаетъ этимъ искусствомъ, не есть простой работникъ, но что онъ долженъ считаться послѣ тѣхъ, которыхъ искусство состоитъ въ исцѣленіи болѣзней или въ веденіи отчетности. Положеніе, недавно приданное механику, весьма прискорбно: ибо, повторяю, мы живемъ въ такую эпоху когда для управленія машиною нужно болѣе умѣнья и заботъ чѣмъ когда-либо, а между тѣмъ въ настоящую минуту механикъ, лишенный спеціальнаго положенія, смѣшанъ съ мастерами прочихъ ремеслъ и низведенъ на пятую степень, почти рядомъ съ конопатчикомъ. Какіе молодые люди, обученные и приготовленные къ управленію машинами, захотятъ съ подобною перспективою поступить во флотъ, чтобъ образоваться на немъ хорошій составъ служащихъ лицъ; развѣ за жалованье, которое мы находимъ очень высокимъ. При существующемъ порядкѣ, надо ожидать, что много молодыхъ людей представятся къ экзамену на званіе подмастерья (или младшаго механика) и освободятся отъ службы съ посредственнымъ жалованьемъ, пребывая нѣкоторое время въ званіи ученика. Но не трудно предвидѣть, что тѣ для кого спокойная жизнь не есть истинное благо, поступятъ въ торговыя мастерскія, гдѣ долго еще будетъ хорошая плата въ настоящемъ и надежды на будущее.

Неизбѣжныя перемѣны въ устройствѣ кораблей придають еще болѣе важности тому, что я сей-часъ сказалъ, и корабли, которые начинаемъ мы строить, необходимо понижаютъ нѣкоторыя роли, возвышая другія. Мачты уже уменьшаются, онѣ совсѣмъ исчезнутъ на корабляхъ, обитыхъ желѣзными листами. Тогда не нужно шкипера и паруснаго мастера, нуженъ будетъ только содержатель для якорей, цѣпей и шлюпокъ. Желѣзныя постройки очевидно призваны замѣнить де-

ревянные; какъ скоро примутъ желѣзную обшивку, тогда не нужны будутъ ни плотника, ни конопатчика, развѣ только для шлюпокъ. Когда стѣны будутъ прикрыты и никто не будетъ стоять на палубѣ, тогда роль ружей сдѣлается ничтожною, и *le capitaine d'armes*, по своей должности, приблизится еще болѣе къ полицейскому приставу. Останутся только констапель (*maitre canonnier*) и старшій рулевой (*le chef de timonnerie*), оба снабженные патентами, но въ прямой зависимости отъ офицеровъ, которые обладаютъ бѣльшими познаніями. Но я спрашиваю: что дѣлаетъ офицеръ приставленный къ машинѣ, и котораго роль при вступленіи подъ пары состоитъ въ томъ, чтобъ смотрѣть за кочегарами, или за тѣми кто управляетъ золотниками? Нужно ли дать передній или задній ходъ—этому скоро научаются, стоятъ только смотрѣть на рукоятку и помнить, въ которую сторону ее нужно повернуть. Я не думаю чтобъ хотѣли имѣть офицеровъ настоящихъ механиковъ: если нѣкоторые изъ нихъ достигаютъ до этого, то вѣроятно что такими и останутся. Машинный офицеръ называется офицеромъ только по имени; не надо думать чтобъ онъ равнялся съ офицеромъ по части маневровъ, батарей, оснастки, сигналовъ, шлюпокъ или часовъ. Въ этихъ разныхъ подробностяхъ службы, онъ находитъ спеціальную часть своего ремесла какъ морякъ, но къ управленію машиною онъ является какъ постороннее лицо и служитъ только къ стѣсненію механика, не будучи въ состояніи замѣнить его, какъ сдѣлалъ бы въ случаѣ нужды для другихъ мастеровъ. Машинный офицеръ есть аналогія только на бумагѣ, она никогда не будетъ существовать въ натурѣ, и я прибавлю, что этого надобно желать. Пусть каждый остается при своемъ ремеслѣ и отвѣчаетъ за свое дѣло.

Надобно быть сильно убѣжденнымъ въ томъ, чтобъ осмѣлиться громко выразить то, что я думаю о положеніи служащихъ при машинахъ лицъ; желаніе мое—видѣть, чтобъ возвратились къ идеямъ, изъясненнымъ въ декретѣ 28 Ноября 1845, который имѣетъ много сходства съ постановленіемъ обнародованнымъ въ Англии 27 Февраля 1847, и дѣйствующю-

щимъ въ настоящее время; въ этомъ постановленіи Inspector of machinery a float кажется имѣть сходство съ нашими главными механиками. Декретъ 1845 года мнѣ всегда казался очень мудрымъ, тѣмъ, что онъ давалъ механикамъ положеніе столь же специальное какъ ихъ ремесло; ибо они не моряки и не имѣютъ нужды быть ими. Безъ сомнѣнія подобныя поводы побудили англійское адмиралтейство считать ихъ принадлежащими къ гражданской части морскаго вѣдомства (Engineers will be considered as at present to belong to the civil branch of naval service). Служба на кораблѣ никогда не страдала отъ ихъ положенія между мастерами и штабомъ, и компанейское устройство ихъ было основано на общихъ правилахъ. Что касается до ихъ чина, то онъ былъ достаточно значительнъ, не будучи слишкомъ высокимъ; ибо надо опасаться постановленій, которыя могли бы повести ихъ къ презрѣнію ручныхъ работъ, столь необходимыхъ при уединеніи и малыхъ средствахъ корабля. Во Франціи слово Monsieur слишкомъ опасно, при требованіи отъ морскихъ механиковъ особенныхъ качествъ: онъ долженъ не только знать свою машину, управлять ею, исправлять ее по мѣрѣ того какъ линія ея уклоняются отъ прежняго очертанія, но также обучать служащихъ при немъ лицъ, которыя не имѣютъ школы на материкѣ. Нужно, чтобъ онъ могъ замѣнить инженера, въ непредвидѣнныхъ случаяхъ, по одному взгляду или по описанію; чтобъ онъ зналъ понемногу отъ всякаго ремесла, какъ для управленія своими кочегарами, такъ и для того, что на морѣ нужно все дѣлать самому, не имѣя пособій береговыхъ механиковъ; вооруженныхъ исправными инструментами и работающихъ съ специальными работниками. На кораблѣ имѣютъ только одну или двѣ кузницы, пилы, рѣзцы и небольшой токарный станокъ. И этимъ надо довольствоваться. Поэтому нужно, чтобъ механикъ оставался работникомъ, чтобъ онъ не тѣрялъ привычки къ труду, бросивши клещи и молотокъ. Съ другой стороны, нужно, чтобы онъ былъ гораздо выше простаго работника, для дисциплины и для наставленія своихъ подчиненныхъ; однимъ словомъ, чтобъ умъ его

былъ столь же развитъ, какъ и руки; если онъ владѣетъ только тѣмъ или другими, то онъ не въ своей роли, онъ стоитъ тогда или слишкомъ высоко или слишкомъ низко, и каждая изъ этихъ крайностей имѣетъ свои неудобства. И такъ я думаю, что положеніе механиковъ хорошо опредѣлено въ прежнемъ постановленіи и желательно къ нему возвратиться.

Множество машинъ и ихъ соединенія въ эскадрахъ дѣлаютъ также необходимымъ, чтобъ возвратились къ прежнимъ постановленіямъ касательно главныхъ механиковъ, но съ тою разностию, чтобъ они не оставляли уже корабля, и чтобъ были откомандированы отъ портоваго инженернаго вѣдомства, которое не имѣло бы на нихъ никакого вліянія, что было бы непремѣнно въ томъ случаѣ, ежели бы главный механикъ, на основаніи декрета 1845 года, находился бы въ его распоряженіи. Установленіе главныхъ начальниковъ по каждой части въ управленіи эскадрами тогда не существовало, и полезное положеніе этихъ механиковъ не было столь хорошо обозначено, какъ теперь. Это очевидно положеніе технического лейтенанта, старшаго офицера или начальника штаба. Ихъ роль была бы роль постоянного эксперта при военной власти, родъ технического присяжнаго, всегда присутствующаго для разъясненія подробностей и надзора за исполненіемъ. Они бы исполняли въ своемъ родѣ обязанности почти сходныя съ обязанностями контролеровъ по оружію въ мануфактурахъ и инспекціяхъ. Они имѣли бы власть надъ всѣми механиками-мастерами служащими или не служащими (*chargés ou non*), централизовали бы подробности машинъ, повѣряли бы ихъ исправленія, надзирали бы по приказанію главнаго начальника надъ передачею машинъ отъ механика къ механику, составляли бы часть, какъ члены съ голосомъ, пріемныхъ комиссій и другихъ для трехъ-мѣсячныхъ осмотровъ, касательно машинъ. Они были бы обязаны хранить и повѣрять списки, о которыхъ рѣчь будетъ впереди, чертежи, указныя мѣры, протоколы сдачи выходящихъ въ отставку механиковъ, и наконецъ всѣхъ техническихъ элементовъ способныхъ пояснить качества машинъ и ихъ содержаніе.

Главный механикъ долженъ имѣть на своихъ рукахъ нѣсколько точныхъ инструментовъ, каковы: линейки, циркули всѣхъ родовъ, ватерпасы, индикаторы, которые бы служили ему при опытахъ и при повѣркѣ машинъ въ морѣ. Онъ долженъ бы всегда представлять замѣчанія о технической способности машинистовъ и кочегаровъ, касательно ихъ ремесла. Нельзя имѣть лучшаго судью какъ изъ людей своего званія, и главные механики лучше бы оцѣняли истинную заслугу находящихся подъ ихъ начальствомъ людей, нежели морскіе офицеры, которые принимаютъ большую частію мнѣнія своего механика; и это весьма естественно: офицеры живутъ ли въ машинѣ, бываютъ ли они кузнецами, котельниками, плотниками? они видятъ только приличіе и поведеніе, но это далеко не главное въ машинахъ.

Нужно бы имѣть главнаго механика на каждой эскадрѣ, онъ былъ бы причисленъ къ главному штабу и игралъ бы роль главнаго ветеринарнаго врача 20 или 30 тысячъ лошадей; онъ централизовалъ бы подробности этой важной службы, какъ главный медикъ дѣлаетъ относительно здоровья 8000 или 10000 человекъ экипажа. Такимъ образомъ адмиралъ зналъ бы каждое утро въ какомъ состояніи находятся его движители, т. е. могутъ ли его пушки и экипажъ переноситься съ желаемою скоростію; онъ зналъ бы также число неспособныхъ слѣдовать за эскадрою и сколько времени нужно, чтобъ привести машины въ исправное состояніе. Такая служба никѣмъ не можетъ быть хорошо исполнена, никѣмъ, кромѣ человека нарочно къ тому приготовленнаго (*homme du métier*). Главный механикъ имѣлъ бы естественно надзоръ за управленіемъ всѣми машинами на эскадрѣ, онъ имѣлъ бы такимъ образомъ обязанности, почти сходныя съ обязанностями *Inspectors of machinery a float*, которые назначаются ихъ превосходительствами лордами адмиралтейства, чтобъ отвѣчать за управленіе и надзоръ за машинами на паровыхъ корабляхъ; они назначаются на каждую станцію и эскадру; кандидаты для такихъ должностей должны быть люди опытные

и дознанной способности, на знанія, честность и талантъ которыхъ можно вполнѣ положиться.

При нынѣшнемъ состояніи флота, нужно бы покрайней мѣрѣ шесть главныхъ механиковъ, по одному въ каждомъ портѣ и на эскадрѣ. Это не слишкомъ много и даже не мѣшало бы прибавить двоихъ для портовъ Брестскаго и Тулонскаго, которые имѣли бы свою специальную школу, какъ для машинъ, такъ и для плотничнаго дѣла. Надо же наконецъ подумать объ обученіи механиковъ, имѣя уже ученыхъ канонировъ и стрѣлковъ, познанія которыхъ не послужатъ ни къ чему, если машина дурно управляется. Такъ какъ намъ нужно практиковъ, то естественные профессора должны быть сами мастера; иначе будемъ имѣть маленькихъ недоучекъ вмѣсто просвѣщенныхъ практиковъ. Полезно было бы соблюсти декретъ 28 Ноября 1845, и желательно, чтобъ молодые люди въ портахъ находили нѣкоторыя средства къ обученію, чтобъ они имѣли вечерній классъ, подобно тому который учрежденъ компаніею Messageries Impériales въ Сіотатѣ и который посѣщаютъ болѣе ста молодыхъ людей по выходѣ изъ мастерскихъ. Если компанія акціонеровъ не жалѣетъ издержекъ на обученіе своихъ служащихъ лицъ и находитъ въ томъ выгоду, то неужели государство не найдетъ выгоды въ обученіи своихъ механиковъ, чтобъ избѣжать разорительныхъ ромаховъ, дѣлаемыхъ невѣжествомъ?

Приведеніе въ исполненіе подобнаго улучшенія встрѣтило бы много препятствій; съ трудомъ найдутъ людей, соединяющихъ знаніе съ легкостію преподаванія. Въ способѣ обученія будутъ неизбежно ошибки; однимъ словомъ—всѣ препятствія, которыя встрѣчаютъ вещи слишкомъ поздно родившіяся на свѣтъ и которыя могли бы итти путемъ улучшеній, если бы были основаны въ самомъ началѣ. Это значитъ кончить тѣмъ съ чего бы слѣдовало начать; но лучше поздно, чѣмъ никогда.

Мы испытали много колебаній и промаховъ сооружая нашъ первый паровой флотъ; не забудемъ, что мы имѣемъ теперь флотъ совсѣмъ новый, болѣе деликатный и болѣе трудный для управленія. Постараемся опередить уроки новыми опытами, дѣй-

ствуя по аналогіи и наблюдая факты, но не станемъ ожидать, чтобы новые промахи насъ просвѣтили. Нашъ путь усѣянъ многими милліонами и мы далеко еще отъ цѣли, мы даже не знаемъ ее хорошенько; но по крайней мѣрѣ постараемся прійти къ чему нибудь однородному въ изготовленіи машинъ и особенно въ управленіи ими, дабы можно было рассчитывать на всѣ движители, какъ на всякое другое оружіе. Все это не можетъ сдѣлаться само собою, нужно умныхъ людей для управленія; постараемся же поставить ихъ въ положеніе, въ которомъ они могли бы хорошо дѣйствовать.

Здѣсь мѣсто замѣтить, что часто выражали опасенія на счетъ производства механиковъ въ офицерскій чинъ: возражали, что разъ выйдя изъ своего поста на кубрикъ, они бы съ отвращеніемъ спускались въ свою машину, приняли бы другія ухватки, и презирали бы свое ремесло. Эти возраженія основательны, но они теряютъ свою важность, если сдѣлаютъ выборъ изъ тѣхъ, которые знаютъ свое ремесло и не ищутъ другаго и которые будутъ счастливы, если оправдаютъ свой новый чинъ въ своемъ истинномъ званіи, вмѣсто того чтобъ быть посредственными морскими офицерами. Надо также замѣтить, что я не предлагаю никакой перемѣны въ положеніи корабельнаго механика, которое опредѣлено декретомъ 1845. Кромѣ того, нельзя не признать, въ нашемъ дѣлѣ, какъ и во всѣхъ вѣщахъ, необходимости слѣдить за новѣйшими усовершенствованіями; и если то, о чемъ я говорю, не имѣло почти основанія нѣсколько лѣтъ назадъ, то нынче это необходимость, которой рано или поздно нужно уступить. Возражать можетъ быть противъ излишка расходовъ на жалованье главныхъ механиковъ, которые, если такихъ сдѣлаютъ шесть, составятъ только  $\frac{1}{25}$  часть числа первыхъ механиковъ нынѣшняго кадра.

Пусть продадутъ, какъ сырой металлъ, двѣ или три машины, которыя никогда не могли ходить: будутъ имѣть двумя именами меньше въ спискѣ кораблей, вотъ и все; но за то сдѣлаютъ что нибудь для сохраненія существующаго матеріала. Въ дѣлѣ паровыхъ машинъ, нѣтъ ничего столь разоритель-

наго какъ посредственность построения или управления; лучше имѣть немного хорошихъ машинъ, чѣмъ много сомнительныхъ; и я давно сказалъ, что хорошія машины не имѣютъ цѣны; тоже можно сказать о механикахъ по истинѣ хорошихъ.

Перемѣны, которыя я считаю необходимыми, имѣютъ важность также для торговли, которая, въ большой компаніи Messageries Impériales, имѣетъ составъ служащихъ лицъ замѣчательный по своему обученію и просвѣщенной практикѣ. Ея механики почти всѣ выходятъ изъ училищъ Аяжерскаго или Эскаго (d'Aix), многіе изъ нихъ плавали на военныхъ корабляхъ въ 1835 г.; они могутъ быть опять призваны на службу. Конечно они не могутъ претендовать на занятіе первыхъ мѣстъ, преимущественно передъ служащими лицами флота; но ихъ не должно также унижать до того, чтобъ они шли изъ деревянной чаши вмѣстѣ съ квартирмейстерами, послѣ того какъ столь долго занимали второй чинъ на судахъ отъ 800 до 900 лошадей дѣйствительной силы. Почему бы ихъ не считать въ чинѣ купеческихъ шкиперовъ, и развѣ не нашлось бы механиковъ, бывшихъ въ долгомъ плаваніи, которые могли бы быть принимаемы на службу съ чиномъ перваго механика, по выдержаніи экзамена, и послѣ долгаго плаванія при управленіи машиною въ 220 нарицательныхъ силъ по меньшей мѣрѣ. Вторые штурмана на большихъ корабляхъ и старшіе механики при машинахъ ниже 220 лошадей, были бы поставлены на равнѣ съ каботажными шкиперами и были бы принимаемы въ службу въ чинѣ подмастерья или младшаго механика, также какъ каботеры, — въ званіи рулеваго. Это придадо бы ручательства для торговли и обезпечило бы для морской службы приобрѣтеніе, въ случаѣ нужды, умныхъ и свѣдущихъ лицъ. Мы живемъ въ такое время, когда эта идея можетъ показаться непримѣнимою; но послѣ трудностей для коммерческихъ предпріятій, если морской составъ служащихъ на ихъ судахъ лицъ будетъ распределенъ по классамъ, то можетъ быть наконецъ ее и примутъ.

Послѣ этого длиннаго отступленія, въ которомъ я старалъ



ся изложить нынѣшнія условія нашихъ паровыхъ машинъ и служащихъ при нихъ лицъ, прилично перейти къ разсмотрѣнiю обще-принятыхъ предосторожностей для содержанiя и правильного хода снарядовъ; посмотримъ же, что предписываютъ наши постановленiя. Мы замѣтимъ, что въ нихъ просто сказано, что морской офицеръ, которому поручено смотрѣть за работами на паровомъ суднѣ готовящемся къ вооруженiю, требуетъ отъ механиковъ на кораблѣ, чтобъ они вели подробный журналъ операций по сбору машины. Къ этому журналу долженъ быть приложенъ чертежъ видимыхъ (наружныхъ) частей движущаго снаряда, съ указанiемъ пунктовъ служившихъ для установленiя параллелизма машинъ. Далѣе сказано, что механикъ приходящiй въ портъ (*débarquant*) вручаетъ, первому механику въ портѣ, подробную замѣтку о томъ какiя нужно взять предосторожности и употребить средства, чтобъ привести машину въ движенiе безъ опасенiя поврежденiй. Вотъ почти единственныя обязанности механика, опредѣленныя въ декретѣ 20 Мая 1857, и документы передаваемые имъ преемнику ограничиваются замѣткою, *какiя нужно взять предосторожности, чтобъ привести машину въ движенiе безъ опасенiя поврежденiй*. Но довольно ли этого для механизма столь сложнаго? Какая разница между этимъ забвенiемъ движителя, безъ котораго все прочее ничего не стоитъ, и многочисленными предосторожностями касательно остальнаго корабельнаго имущества. Болѣе заботились о содержанiи ядеръ, объ нихъ написано гораздо болѣе, нежели объ этихъ великолѣпныхъ снарядахъ. Какъ же хотять, чтобъ они шли хорошо, когда ничего не предвидѣно относительно ихъ, и тотъ, кто управляетъ имъ, спустился на  $\frac{5}{8}$  лѣстницы степеней *de la maistrance*, двумя этажами ниже оружейнаго мастера.

Предполагая, что неопредѣленно упомянутые чертежи исполнены со старанiемъ, благодаря скорѣе доброй волѣ механика, нежели надзору офицера, что станется съ ними въ послѣдствiи? Такъ какъ о чертежахъ упомянуто слегка, то слающiй механикъ передастъ своему преемнику что захочетъ. Впрочемъ чертежи ничего не значать при исправленiи машинъ:

даже когда они хорошо исполнены и описаны; такіа поправки не дѣлаются аршиномъ купленнымъ въ желѣзной лавкѣ. Давно уже я думалъ о практическихъ данныхъ, по истинѣ полезныхъ, и я никогда не видѣлъ столь хорошо исполняющихъ цѣль, какъ указныя мѣры, которыми заботливые механики умѣютъ запасаться, но которыя они передаютъ только когда захотятъ. Поэтому я полагаю, что лучшее средство было бы требовать доски указныхъ мѣръ, *avec des coups de pointeau* на мѣдныхъ кружкахъ, показывающіе въ натуральной величинѣ всѣ важныя размѣренія машины, предѣлы ходовъ, положеніе валовъ и осей всякаго рода, по тремъ или четыремъ произвольнымъ разстояніямъ, и наконецъ разстоянія между точками означенными такимъ образомъ, чтобы видѣть, не измѣнились ли неподвижныя части. Это было бы предпочтительнѣе передъ указными мѣрами изъ кованаго желѣза, которыя коробятся при переносѣ и вводятъ въ заблужденіе. Нужно, чтобъ такіа предосторожности были постановлены правилами, чтобъ заставить всѣхъ механиковъ дѣлать то, что принято только небольшимъ числомъ. Нужно, чтобъ эти элементы были повѣрены, какъ ружейныя замки и множество другихъ предметовъ, менѣе важныхъ. Не довольно понимаютъ еще сколько портятся машины на деревянныхъ судахъ и сколько несчастныхъ случаевъ и потерь происходитъ только отъ того, что части не находятся на своихъ мѣстахъ (*dans leurs lignes*).

Итакъ, нужно чтобы въ то время когда машина, вышедшая изъ рукъ фабриканта, находится еще въ совершенствѣ, и когда треніе ничего еще не разстроило, опредѣлить эти важные элементы, чтобъ они всегда сохранялись въ точности и служили руководствомъ, и если истираніе машинныхъ частей или измѣненія въ корпусѣ судна потребуютъ исправленій, то новыя длины должны быть нанесены вдоль старыхъ. Онѣ были бы повѣряемы пріемными комиссіями и передаваемы потомъ отъ мастера къ мастеру. Рѣшительно нужно, чтобъ машина была хорошо заведена (*dressée*), какъ карочіе часы; онѣ выполняютъ свою цѣль только тогда, ког-

да ходить вѣрно; и какъ способы исправленія машинъ весьма продолжительны и требуютъ многочисленныхъ разборокъ, то нужно имѣть наставника способнаго показать, въ нѣскольکو минутъ, въ чемъ состоятъ неисправности и какія средства нужно употребить для ихъ исправленія. Потомъ нужно бы завести (dresser) послѣдовательно всѣ машины, повѣрить ихъ точность на опытѣ и на основаніи этихъ опытовъ опредѣлить указныя мѣры ихъ дѣйствій. Это тѣмъ болѣе необходимо, что механики не долго остаются на кораблѣ, что часто они не имѣютъ времени изучить свою машину, и что употребленіе мягкаго металла, который легко гнется или плавится, подвергаетъ машины значительнымъ уклоненіямъ. По всѣмъ этимъ уваженіямъ, я полагаю, было бы полезно постановить, что когда машина устанавливается, то назначать къ ней мастера-механика, который бы какъ можно долѣе оставался на кораблѣ (навсегда было бы предпочтительнѣе); если нѣтъ мастера желаемой степени, то выбирать изъ ихъ помощниковъ. На немъ лежала бы обязанность снимать чертежи съ невидимыхъ частей машины, подробности распределенія, совокупности трубокъ и открытія крановъ. Въ то время какъ машинисты устанавливають части, онъ бралъ бы съ нихъ мѣтки и наносилъ бы всѣ длины на доску или планку обитую мѣдью. Онъ бралъ бы мѣрки съ оконечностей хода поршня, другія произвольныя для искривленій корпуса (pour les déformations du bâtis), и для положеній всѣхъ валовъ, чтобы знать на сколько истираніе или перемѣщеніе мягкаго металла удалило ихъ отъ осей, и какой толщины клинѣями можно тому пособить. Всѣ эти элементы должны быть засвидѣтельствованы поставщикомъ, если онъ не самъ ихъ составилъ, они были бы повѣряемы и одобряемы приѣмною комиссіей и передаваемы потомъ отъ механика къ механику съ послѣдовавшими видоизмѣненіями, засвидѣтельствованными главнымъ механикомъ порта или эскадры. Механикъ оставляющій корабль получилъ бы квитанцію, удостоверяющую въ ихъ точности.

Но не надо, чтобъ эти чертежи или документы и многіе

другіе, собранныя въ послѣдствіи, были потеряны для потомства. Необходимо, чтобы вся техническая исторія машины сохранилась, какъ число выстрѣловъ изъ пушки, или починки ружья. Итакъ я полагаю, что крайне нужно завести для каждой машины формуляръ (registre matricule) въ трехъ экземплярахъ (для корабля, для морскаго инженернаго вѣдомства, и для главнаго начальника). Когда корабль въ командировкѣ, то требуемые элементы посылались бы главнѣму начальнику и морскому инженерному вѣдомству въ конвертѣ префекта, какъ поступаютъ съ краткими донесеніями. Этотъ формуляръ заключалъ бы въ себѣ размѣры всѣхъ частей, всѣ составныя части золотника, сѣченія трубъ, размѣры котловъ и ихъ различныхъ частей. Къ этому была бы приложена копія съ донесенія приемной комисіи, съ таблицами опытовъ о полезномъ дѣйствіи, теоритическомъ и практическомъ. За тѣмъ слѣдовалъ бы приемъ механика съ его замѣчаніями (какъ увидимъ ниже); діаграммы по индикатору и по регулятору, потребленіе угля, во время опытовъ, съ разными скоростями, цѣнность тонны на одну милю при различныхъ обстоятельствахъ плаванія, для сравненія съ другими кораблями и съ будущностію того, о которомъ идетъ рѣчь. Если найдутъ приличнымъ, то прибавятъ полезное дѣйствіе экономическое и относительное. Потомъ должно внести подробный списокъ чертежей, и измѣреній приложенныхъ къ формуляру. Что касается до доски съ мѣрками, то было бы полезно прибавить ее къ условіямъ контракта, потому что установщики повѣряли бы ея элементы и требуя машину хорошо установленную, можно требовать и способа употреблять эту доску съ легкостію.

Потомъ бы слѣдовало плаваніе, числа (даты) и часы разводки паровъ и прекращенія ихъ; часы и числа отправленій и оставовокъ, пройденныя разстоянія, по лагу и по картѣ, раздѣленныя на двѣ части, въ штиль и во всякую погоду, то есть включая полные переходы; потребленіе угля, масла и сала; цѣнность пройденной мили, относительно каждой изъ этихъ статей; цѣнность тонны на милю въ штиль и во всякую

погоду съ дѣйствительною скоростію, выраженною въ единицахъ и десятыхъ узла. Нѣсколько страницъ было бы посвящено подробностямъ о машинѣ во время ея плаванія: какимъ образомъ она дѣйствуетъ, какія части требуютъ исправленія относительно прочности или расположенія, какія имѣютъ наклонность къ нагрѣванію. Потребленія всякаго рода были бы засвидѣтельствованы и подписаны комиссіей и старшимъ офицеромъ. Поврежденія и ихъ причины, и какимъ образомъ онѣ исправлены во время плаванія, съ краткимъ описаніемъ употребленныхъ способовъ, должны быть также внесены въ формуляръ. Также должны быть упомянуты исправленія произведенныя въ портѣ, означая части и продолжительность ихъ пребыванія на берегу, равно какъ время, въ теченіе котораго корабль не былъ въ состояніи плавать. Каждые три мѣсяца, командиръ корабля и лейтенантъ, если находятся въ отдѣльномъ плаваніи, или главный механикъ, если корабль находится въ эскадрѣ или на французскомъ рейдѣ, свидѣтельствуютъ этотъ формуляръ, прикладывая свои замѣчанія, подписываютъ его. Эти предосторожности, безъ сомнѣнія, покажутся прѣувеличенными, но пусть начнутъ ихъ исполнять, и тогда найдутся люди усердные, которые охотно примутся за дѣло, пользу котораго они почувствуютъ въ нѣсколько мѣсяцевъ, и все чего я здѣсь и дальше требую, окажется еще недостаточнымъ.

Такъ какъ необходимо дѣлать осмотръ котламъ, чтобъ удостовѣриться, что въ нихъ нѣтъ соли, что ихъ трещины задрѣзаны и что они хорошо содержатся, то полезно было бы осматривать ихъ снаружи и внутри каждые три мѣсяца или два раза въ годъ, смотря по дѣятельности службы. Въ эскадрѣ, эти осмотры будутъ произведены эскадреннымъ инженеромъ, если есть такой, офицеромъ эскадреннаго штаба и главнымъ механикомъ; они въ тоже время осматривали бы машину, получали бы замѣчанія командира корабля, равно какъ замѣчанія машиниста; и результатъ ихъ осмотра, какъ и ихъ мнѣнія о стараніяхъ машиниста, былъ бы внесенъ въ формуляръ и подписанъ. На отдѣльныхъ корабляхъ

этотъ осмотръ производилъ бы офицеръ, назначенный отъ капитана; а если на томъ же рейдѣ находится механикъ, старшій чиномъ чѣмъ на кораблѣ, то онъ вмѣстѣ съ офицеромъ производитъ осмотръ и подписываетъ формуляръ. Для судовъ зависящихъ отъ морскихъ префектовъ, эти осмотры производились бы въ одно время съ осмотрами, предписанными для резервныхъ судовъ; они простирались бы на корабли стоящіе на рейдѣ, плавающіе по порученію отъ порта и находящіеся въ распоряженіи.

Послѣ этихъ смотровъ слѣдуетъ награждать или по крайней мѣрѣ объявлять похвалу механикамъ, которыхъ машины найдены въ хорошемъ состояніи; а также наказывать вычетомъ жалованья или отставкою на нѣсколько мѣсяцевъ, тѣхъ, которыхъ небрежность или невѣжество признаны. Если ошутительная порча снаряда произошла отъ механика, то онъ долженъ быть подвергнутъ слѣдствію: онъ гораздо виновнѣе неосторожнаго капитана погубившаго свой корабль, онъ никогда не подвергается случайностямъ мореплаванія, ни тому ложному положенію капитановъ, которые всегда должны разсчитывать на будущее время, а судятся всегда только по прошедшему. Итакъ не должно допускать снисхожденія, оно было бы столь же вредно, какъ на желѣзныхъ дорогахъ. Если небрежность механика не производитъ всегда пагубныхъ слѣдствій на морѣ, потому что имѣются другія пособія кромѣ машины, то все таки слѣдствія бывають весьма прискорбны. На желѣзной дорогѣ, лишь бы поѣздъ ничего дурнаго не испыталъ, поврежденіе локомотива неважно и возмуть другой, а первый отведуть въ мастерскую. Но нельзя перемѣнить машины на морѣ, и этотъ огромный военный поѣздъ заключающійся въ кораблѣ, и локомотивъ котораго стоитъ 4 или 5 милліоновъ, остается безъ дѣйствія и безъ пользы. Если гдѣ либо нужна строгость, такъ это въ отношеніи лицъ служащихъ при машинахъ. Но для этого нужны основанія для сужденія, а до сихъ поръ ихъ не доставало.

При нынѣшнемъ порядкѣ, вообразимъ себѣ комиссію, подъ предсѣдательствомъ старшаго механика, или даже инспектора,

прибывшую на машину, чтобы разсмотрѣть ее и узнать кому приписать зло, доказанное чрезмѣрнымъ употребленіемъ матеріаловъ, дурнымъ ходомъ и поврежденіями. Пусть они всѣ ищутъ на чемъ основать свое рѣшеніе, на кого пенять за дознанное зло. Объ этомъ нѣтъ ничего писаннаго, кромѣ журнала, въ которомъ обозначается каждыя четыре часа число розмаховъ поршня, давленіе, пара и пр. Итакъ нужно спрашивать механика! Но онъ поступилъ на корабль лишь за нѣсколько мѣсяцевъ, онъ только что поправилъ промахи своихъ предшественниковъ. Хотѣли бы освѣдомиться у послѣдняго, но онъ въ отсутствіи; наконецъ перебывало столько предшественниковъ, что не знаешь на кого пенять. Короче, нельзя найти человѣка, которому бы можно было по совѣсти приписать открытое зло. Нельзя спросить: что ты сдѣлалъ? потому что нельзя предложить вопросъ: что ты получилъ? Если хотятъ поправить зло, то представляется вопросъ: кого употребить для сужденія о достоинствахъ машины? Если это предоставить портовымъ механикамъ, то промахи неизбежны; портовые мастера никогда не плаваютъ на кораблѣ, они часто мѣняются, потому что имѣютъ другія работы въ адмиралтействѣ. Повторяю, при нынѣшнемъ порядкѣ, не знаешь какъ выпутаться.

Я никогда не понималъ почему истинно заинтересованный въ опытахъ, т. е. корабельный механикъ, не бываетъ совѣщательнымъ членомъ пріемной комиссіи; и почему эта комиссія дѣйствуетъ, не имѣя въ средѣ своей техника принадлежащаго къ мореходному сословію; наконецъ почему испытываютъ этотъ великій элементъ силы флота, составляющій скорость и превосходящій многія орудія этой силы, не призывая даже оружейнаго мастера по этой части? Здѣсь то нужны механики, которые бы могли засѣдать вмѣстѣ съ офицерами. Здѣсь то нужно спрашивать служащаго механика и вызывать его къ официальному объявленію: принимаетъ ли онъ полную отвѣтственность за машину, и какія имѣетъ сдѣлать возраженія. Это — лучшее средство производить контроль надъ подробностями исполненія; это—кон-

троль надъ поставщикомъ болѣе дѣйствительный, чѣмъ испытаніе которому предается коммисія; она видитъ какъ машина вертится въ теченіе двухъ или трехъ дней, но не осматриваетъ никакой подробности. Оттого, какъ часто простой переходъ отъ опытовъ къ дѣйствительному употребленію измѣнялъ наружность вещей, сколько маленькихъ чудесъ дѣлались посредственностію въ нѣсколько дней! Дѣйствительно, коммисія спрашиваетъ мастера, но только изъ приличія, и его объясненія ничѣмъ не завѣряются, и какъ онъ не отвѣчаетъ за то, что можетъ случиться въ послѣдствіи, то ничто не побуждаетъ его хорошенько рассмотреть и объявить откровенно. Нужно однако убѣдиться, что только черезъ мастеровъ можно удостовѣриться въ истинномъ состояніи машинъ. Да простятъ мнѣ, если я скажу, что всѣ морскіе офицеры и почти всѣ корабельные инженеры присутствуютъ при опытахъ только въ качествѣ любителей, или ученыхъ ищущихъ основаній для теорій, но не въ качествѣ людей по ремеслу, подобно тѣмъ, которымъ предназначено употреблять машины. Всѣ эти причины заставляютъ меня думать, что было бы необходимо постановить: *Чтобы главный механикъ былъ причисленъ ко всѣмъ приемнымъ коммисіямъ или производящимъ позднѣйшій осмотръ машинъ, чтобы онъ подавалъ голосъ на равнѣ съ другими членами и имѣлъ бы право вносить въ протоколъ свое мнѣніе, если оно противно мнѣнію большинства.*

Что касается до корабельнаго механика, то онъ долженъ старательно слѣдить за опытами, присутствовать при сужденіяхъ приемной коммисіи, чтобы отвѣчать на вопросы, и указывать на все, что замѣтитъ въ машинахъ.

Прежде чѣмъ произнести рѣшеніе о приемѣ механизма, президентъ коммисіи обратится бы къ механику, которому поручается машина, съ слѣдующимъ вопросомъ: считаете ли вы механизмъ, способнымъ долго и хорошо прослужить, и берете ли вы на себя полную за него отвѣтственность? Если онъ отвѣтитъ: да, то его согласіе будетъ занесено въ рапортъ и вписано въ формуляръ машины. Если отвѣтитъ: нѣтъ, то президентъ спроситъ: почему? Механикъ долженъ



изложить свои доводы письменно и объяснить ихъ. Онѣ будутъ рассмотрѣны комисіей, которая рѣшитъ, которыя изъ нихъ должны быть приняты и которыя отвергнуты; но каково бы ни было ея рѣшеніе, оно должно быть вписано въ формуляръ механизма, вслѣдъ за представленными возраженіями.

Комисія потребовала бы потомъ всѣ чертежи, мѣрки и разные документы доставленные поставщикомъ или собранные механикомъ; она бы видѣла находятся ли эти элементы въ полномъ и достаточномъ количествѣ, она бы повѣрила ихъ точность, черезъ портовыхъ работниковъ или черезъ механиковъ, одобрила бы ихъ и внесла бы ихъ подробную номенклатуру въ формуляръ и все бы подписала.

Но если важно удостовѣриться ясно въ состояніи машины въ минуту ея приема, то конечно не менѣе важно наблюдать какимъ образомъ она передается отъ одного механика другому, ибо здѣсь дѣло идетъ не о бездѣйственномъ существѣ, которая нужно предохранить только отъ вліянія времени. Строго наблюдаютъ и записываютъ состояніе и ходъ хронометровъ, малѣйшія перемѣны въ ихъ ходѣ, и все для того чтобъ знать гдѣ находимся; пусть же сдѣлаютъ тоже самое для машины, чтобъ быть увѣрену въ своемъ ходѣ. И такъ нужны періодическіе осмотры, болѣе разборчивые, чѣмъ относительно опрятности и ржавчины. Передача машины отъ одного механика другому должна быть сопровождаема актомъ. Необходимо имѣть исторію машины отъ ея рожденія до конца, какъ для того чтобъ судить о ея управляющихъ, такъ и для соображенія фабрикантовъ, которые получивъ деньги за машину, не знаютъ дальше, что съ нею дѣлается, и которые дѣлаютъ новыя машины безъ малѣйшаго усовершенствованія, по той, весьма простой, причинѣ, что имъ ничего не указываютъ. Все должно стремиться къ тому, чтобъ образовать непрерывную цѣпь наблюдений и документовъ, за чѣмъ можетъ слѣдить только механикъ; потому что инженеры, которые строятъ машины или чинятъ ихъ, не могутъ быть привязаны къ одной, а занимаются то одною, то другою,

также какъ ихъ мастера въ мастерской. Кромѣ того, они прощаются съ машинами въ минуту ихъ отправленія въ морѣ; морекіе офицеры оставляютъ ихъ также во время пребыванія въ портѣ, и сверхъ того они безпрестанно перемѣняются во время вооруженія. Если хотятъ, чтобъ машина дѣйствовала съ безопасностію, то нужно во что бы ни стало избѣгать передачи ея изъ однихъ рукъ въ другія.

Наши механики остаются безъ малѣйшаго контроля; изъ всѣхъ служащихъ лицъ, надъ ними менѣе всего надзираютъ; между ними бывають люди умные и свѣдущіе, но ничто не побуждаетъ ихъ выказывать свои способности. Въ портѣ смотрятъ только на чистоту содержанія машины; на кораблѣ, тоже самое; и лишь бы каждое воскресенье командиръ находилъ все блестящимъ и кончалъ свой осмотръ не запачкавшись, то все хорошо. Это естественно: тѣ которые осматривають, не знаютъ нисколько того, что осматривають. Къ тому же надо сказать, что осмотръ машины не можетъ быть производимъ также какъ осмотръ хронометровъ, которые находятся на своемъ мѣстѣ въ каютѣ офицера. Не въ одно и даже не въ нѣскольکو посѣщеній узнають ея состояніе; для этого нужно много времени и вниманія. Итакъ нужно полагаться на людей спеціальныхъ и требовать чтобы механики на кораблѣ осматривали машину основательно и объявляли, что они видѣли, подчиняя ихъ контролю людей того же ремесла, какъ въ артиллеріи, гдѣ однако матеріалъ проще и всегда неизмѣнныхъ образцовъ. И такъ полезно было бы сопровождать каждую переѣзку механиковъ слѣдующими формальностями:

«Когда механикъ долженъ оставить корабль, то преемникъ его назначается за недѣлю раньше, чтобы имѣлъ время тщательно осмотрѣть машину, котелъ, трубы, топки и проч. «Главный механикъ, состоящій при главномъ начальникѣ, «присутствуетъ при этомъ осмотрѣ и удостовѣряется, что онъ «произведетъ вполнѣ. Если машина подвергалась починкамъ, «то старшій инженеръ, который занимался ими, обязанъ переговорить съ обоими и объяснить, что было исполнено въ «мастерской. Когда этотъ осмотръ оконченъ, главный на-

«начальникъ, инженеръ съ своимъ мастеромъ и главный механикъ отправляются на корабль и требуютъ къ себѣ обоихъ «механиковъ, чтобъ объявить имъ о результатѣ своего осмотра. Главный начальникъ спрашиваетъ потомъ поступающаго механика: беретъ ли онъ на себя управление машиною «какъ она есть и которую онъ имѣлъ время осмотрѣть? Если «найдутся возраженія, то механикъ передаетъ ихъ главному «начальнику письменно, и онѣ будутъ разсмотрѣны особою «коммисіей, которая не дастъ отставки выходящему механику, пока не удостовѣрится въ его удовлетворительномъ «управленіи. Если откроются слѣды небрежностей или незнанія, то коммисія постановитъ нѣкоторый штрафъ и передастъ его на одобреніе морскаго префекта или начальника «эскадры, и ихъ рѣшеніе, благопріятное или нѣтъ, будетъ «внесено въ свидѣтельство (le dossier) механика. Что касается до результата технического осмотра машины, то онъ будетъ вписанъ въ ея формуляръ».

Каждый разъ какъ эта коммисія откроетъ что либо требующее улучшенія или исправленія въ машинѣ, она обязана донести о томъ морскому префекту, съ приложеніемъ чертежей, а выписка или копія съ донесенія должна быть внесена въ машинный формуляръ.

Такъ какъ ни одно изъ вышеприведенныхъ правилъ не было еще принято во флотѣ и механики не разъ передавали другъ другу машины безъ малѣйшаго вниманія, то нужно бы постановить правиломъ какъ можно скорѣе, принимая на корабль механика, доставлять ему средства повѣрить всѣ части машины.

Коммисія для осмотра удостовѣрилась бы въ состояніи машины посредствомъ опытовъ, если найдетъ это приличнымъ, и внесла бы свои наблюденія въ формуляръ, который остается на кораблѣ и на берегу.

Я не скрываю, что такія операціи были бы весьма мѣшкотны и особенно преисполнены трудностей. Это все равно, что повѣрять старые счеты; но если хотять, чтобъ машины ходили, то нужно чтобъ онѣ были точны. Было бы неблаго-

разумно отступать передъ трудностями: рано или поздно, нужно же прійти къ чему нибудь подобному, если хотять сохранить движущую силу кораблей.

Починка машинъ много разнится отъ починки корпусовъ: если нужно законопатить или залѣлатъ пазы, то для конопатки борта достаточно нѣсколькихъ ударовъ; если обшивка сгнила, то ее мѣняють и всѣ видять, хорошо ли это сдѣлано. Но не такъ бываетъ въ механизмѣ требующемъ точности; здѣсь требуется не однихъ новыхъ кусковъ желѣза, но много частей точныхъ и подходящихъ къ прежнимъ; нельзя потребовать поршня какъ требуютъ марса-рей, который берутъ въ магазинѣ. Если перемѣняють стержень золотника, то нужно удостовѣриться не слишкомъ ли онъ длинецъ или коротокъ; отъ ошибки въ нѣсколькихъ линияхъ корабль страдаетъ, машина получаетъ толчки. Тоже бываетъ съ малѣйшими вещами: простой болтыкъ, который перемѣнили, можетъ быть слишкомъ длинень, онъ можетъ задѣть и сломать что нибудь. Если онъ слишкомъ коротокъ, то онъ не захватываетъ достаточно нарѣза и оказывается слабымъ.

Я спрашиваю: можно ли допустить, чтобы тотъ, кто собирается отправиться въ море вскорѣ послѣ этихъ починокъ, оставался нѣмымъ зрителемъ того, какъ онѣ производятся; чтобъ на него не былъ даже возложенъ контроль, чтобъ не обманывать капитана и не быть вынуждену при послѣдующихъ несчастныхъ случаяхъ признаться, что онъ видѣлъ и молчалъ, или что его невѣдѣніе препятствовало что либо видѣть? Надо замѣтить, что всѣ предосторожности, которыми я желалъ бы окружить машины, имѣють только одну цѣль, — постановить опредѣленную отвѣтственность, и обременить ею лицо, управляющее машиною, — только одно это лицо, потому что въ подобномъ дѣлѣ, раздѣлъ отвѣтственности равняется безотвѣтственности. Если же человекъ сдѣланъ отвѣтственнымъ, то нужно чтобъ онъ имѣлъ свои ручательства, т. е. чтобъ не могли вмѣнять ему вину другихъ; единственное средство опредѣлить ясно его положеніе состоятъ въ томъ, чтобъ заставить его объявить, что предметы передавае-

мые ему на руки находятся въ хорошемъ состояніи и способны оказать услугу, которой отъ нихъ по праву ожидаютъ. Если онъ представитъ возраженія, то онѣ обсуживаются его начальниками и онъ принужденъ принять ихъ рѣшеніе. Этого требуетъ справедливость, и здѣсь нѣтъ ничего такого, что бы нарушало военную іерархію.

Надо помнить что времена измѣнились, что мы живемъ уже не въ эпоху парусныхъ кораблей, когда можно было сказать: «Отправляйтесь, отправляйтесь. Вотъ вамъ такелажъ, паруса и нѣсколько досокъ». Этого было достаточно; два дня у Герскихъ острововъ,—и все было въ исправности и отправлялись къ антиподамъ. Теперь не такъ съ машинами, нужно предвидѣть вещи болѣе издали. *Отправляйтесь скорѣе*—часто значить: возвращайтесь скорѣе и на долго. Въ примѣрахъ нѣтъ недостатка, и если машины съ замазанными пороками возвращались изъ отдаленныхъ мѣстъ, то потому, что не было неприятелей на пути. Имѣя немногочисленный флотъ, мы говоримъ, что намъ надо болѣе совершенный и болѣе быстрый флотъ; если же имѣемъ даже совершенный флотъ, то нужно сохранить эти драгоценныя качества, и это также трудно какъ приобрѣсть ихъ тотчасъ. Въ эскадрѣ несвоевременныя починки причиняютъ непрерывныя затрудненія и останавливаютъ движенія.

Разсматривая декретъ 20 Мая, я былъ пораженъ, видя въ немъ почти вездѣ морскихъ офицеровъ и рѣдко механиковъ назначаемыхъ для содержанія машинъ и надзора за ними; такимъ образомъ статья 10 говоритъ по поводу резервныхъ кораблей: «Работы по исправленію резервныхъ судовъ исполняются разными правленіями; онѣ приказываются офицерамъ этихъ правленій и за ними слѣдитъ начальникъ резервныхъ судовъ, равно какъ офицеры его помощники». Подумаешь, что идетъ рѣчь объ оснасткѣ. Развѣ морскіе офицеры мастеровые? Развѣ они могутъ судить о томъ что дѣлаютъ мастера, занимающіеся металлическою работою? Развѣ въ исправленіяхъ и починкахъ есть наука и вычисленія? Я думаю, что слѣдовало бы постановить: «За починками исполняе-

«мыми въ мастерскихъ адмиралтейскими работниками, присматриваетъ корабельный или резервный мастеръ, подъ надзоромъ главнаго механика. Если нужно сдѣлать заключеніе «на счетъ ихъ точности или прочности, то онѣ передаются «главному начальнику, который созываетъ комиссію для осмотра, составленную изъ него, инженера съ мастеромъ его «правления или отдѣленія и главнаго механика, чтобъ постановить что нужно сдѣлать, чтобъ привести машину въ исправность. Эти рѣшенія, равно какъ техническія подробности исполненныхъ работъ, и время на то употребленное, «вносятся въ формуляръ машины».

Эти предосторожности, равно какъ предъидущія, необходимы для всѣхъ измѣненій произведенныхъ въ механизмѣ внѣшними дѣйствителями. Онѣ покажутся можетъ быть преувеличенными, потому что привыкли не брать никакихъ предосторожностей; но можно убѣдиться, что онѣ еще весьма недостаточны, и если только введутъ ихъ въ практику, то создадутъ это и дополняютъ ихъ мало по малу, стараясь достигъ того чтобъ машины содержались столь же хорошо какъ и оружіе.

При нынѣшней методѣ, отчисленіе въ резервъ есть критическая минута для паровой машины; это почти ея забвеніе, переходъ въ состояніе вещи. Стоять только сосчитать сколько было дано ей надзирателей и сколько она имѣла ихъ наканунѣ поступленія корабля въ распоряженіе. Но что всего вреднѣе, такъ это то, что отъ нее отнимаютъ того, кто имѣлъ наиболѣе случаевъ съ нею познакомиться и кто управлялъ ею нѣсколько времени, чтобъ отдать ее подъ надзоръ человѣка, который сверхъ нее имѣетъ еще десятка два другихъ машинъ подъ своимъ присмотромъ. Я думаю что надзоръ третьяго лица всегда ограничится опрятностію, потому что ее видятъ мимоходомъ, но никогда не приложить старанія и вниманія къ точнымъ вещамъ, которыя, хотя не видны во время смотра, тѣмъ не менѣе необходимы. Поэтому нужно держать на кораблѣ человѣка, который увѣренъ, что онъ же будетъ плавать въ морѣ въ послѣдствіи, съ этою самою машиною.

Составъ служащихъ при резервѣ лицъ заключаетъ, я полагаю

гаю, слишкомъ много морскихъ чиновъ и недостаточно механиковъ. Такъ напр. въ Тулонѣ, 36 кораблей резерва имѣютъ фрегатскаго капитана и семь морскихъ офицеровъ на одного мастера-механика. Было бы лучше, еслибъ было напротивъ; или если общій надзоръ требуетъ болѣе одного офицера, чтобы число механиковъ было всегда больше. Тамъ же есть 200 мастеровъ, подмастерьевъ или моряковъ, для исправленія кораблей и только 85 мастеровъ механиковъ, подмастерьевъ или кочегаровъ, или 2,4 на корабль, между которыми т. е. кораблями многіе имѣютъ сильныя машины. Въ Брестѣ, въ резервѣ имѣется фрегатскіи капитанъ, три офицера, до 96 матросовъ, и одинъ первый механикъ, при которомъ находятся 12 мастеровъ, 3 подмастерья и 24 кочегара, всего 40 лицъ на 12 кораблей, которые всѣ снабжены могучими машинами. На паровомъ кораблѣ кочегаръ, какой бы плохой ни былъ работникъ, стоитъ больше матроса и болѣе на своемъ мѣстѣ при машинѣ, чѣмъ въ кузницѣ, гдѣ всегда много кочегаровъ, когда въ резервѣ много кораблей. Я знаю, что сами по себѣ кочегары на кораблѣ не полезнѣе матросовъ, что они ничего не будутъ дѣлать, но если на каждомъ кораблѣ есть отвѣтственный мастеръ, за которымъ часто присматриваютъ, то онъ заставитъ ихъ работать и сдѣлаетъ ихъ полезными.

Я только что имѣлъ съ многими командирами паровыхъ судовъ весьма обширную переписку, которая выяснила мнѣ нынѣшнее положеніе машинъ. Офицеры, которымъ поручено содержаніе паровыхъ кораблей, принялись за дѣло съ усердіемъ, зная, что когданибудь они будутъ на нихъ плавать, и если не они, то ихъ товарищи. Они наблюдали что происходило въ старинномъ способѣ сохраненія и вскорѣ замѣтили его недостатки; принявъ другой предпочтительный способъ періодическаго движенія частей и ихъ смазки масломъ, вмѣсто краски и бѣлилъ употреблявшихся когда машина оставалась въ совершенномъ покоѣ. Эта простая переменна сдѣлала число служащихъ лицъ недостаточнымъ, и общимъ голосомъ они просили прибавить двухъ первыхъ мастеровъ; но если

это достаточно для предохраненія частей отъ ржавчины, то вскорѣ признають, что нужно смышленнаго человѣка для каждой машины, какъ скоро нестануть глядѣть на нее, какъ на грубую матерію, а скорѣе какъ на предметъ художественный. Это самое я старался доказать, и съ этими вопросами связаны столь большія цѣнности, что можно, пожалуй, прибавить 311 или 274 фр. жалованья, чтобъ только имѣть перваго мастера на каждомъ кораблѣ, вмѣсто того чтобы онъ числился на службѣ (*garder en disponibilité*) и гулялъ по набережнымъ, считая себя несчастнымъ отъ убавки жалованья и особенно отъ бездѣйствія.

Съ нынѣшними понятіями резервъ есть мертвый капиталъ; машину оставляють какъ ее получили, не дають ей заржавѣть, вотъ и все. Если она прибыла въ резервъ имѣя дурной ходъ, то и отправится съ дурнымъ ходомъ. Я считаю это ошибкою, и резервъ долженъ быть временемъ для приведенія въ годность, для исправленія подробностей, для общей повѣрки и даже для исправленія дурныхъ частей поступившихъ въ такомъ видѣ съ завода и дознанныхъ при употребленіи. Частныя измѣненія даютъ истинную цѣну цѣлому: особый способъ пускать въ ходъ, видоизмѣненія воздушнаго насоса, прибавленный всеобщій спай, могутъ устранить отъ машины несчастные случаи, которые она уже испытала. Есть расходы которые, хотя по видимому значительные, были бы истиннымъ сбереженіемъ, потому что они возвращали бы цѣлому кораблю его истинную цѣнность. Приведеніе въ годность машинъ есть задача столь же трудная какъ и разнообразная, она важнѣе всѣхъ тѣхъ какія подлежатъ для рѣшенія нашимъ адмиралтействамъ, ибо тамъ только можно чинить машины, потому что тамъ только корабли находятъ довольно воды для входа, тогда какъ для изготовленія нѣтъ недостатка въ торговыхъ мастерскихъ и многія изъ нихъ достаточно выказали свое искусство, чтобъ полагаться на свои произведенія. Нынѣшніе корабли не походятъ на прежніе, которые пока не сгнили годились на все и въ которыхъ достаточно было осмотрѣть конопать и об-



шивку. Поэтому они требуют измененій противъ прежнихъ методъ, равно какъ въ роли служащихъ лицъ. Желать слишкомъ подражать прошедшему, я считаю важною ошибкою; стоитъ только разсмотрѣть коренныя разности предметовъ, чтобъ убѣдиться, что они не могутъ быть управляемы однимъ и тѣмъ же образомъ. Нужно изучить потребности новаго матеріала, и это изученіе должно служить основаніемъ всему что связано съ его содержаніемъ.

Распоряженія декрета 20 Мая произвели уже хорошіе результаты, они обратили вниманіе на состояніе машинъ. Поэтому желательно сохранить этотъ декретъ въ цѣлости, особенно теперь, когда онъ въ полномъ дѣйствіи. Относительно чистоты и содержанія, командиры судовъ и начальники резервовъ приняли хорошія предосторожности. Ихъ роль была трудная, какъ всегда случается, когда вступаютъ на новый путь и на каждомъ шагу представляются маленькія препятствія, которыя трудно преодолѣть по ихъ числу и потому что не всегда понимаютъ что нужно сдѣлать. Имъ удалось, я полагаю, поставить машины въ такое положеніе, что ими тотчасъ можно располагать. И такъ, пока нечего прибавлять къ тому чего они просили и что рѣшила коммисія, по этому предмету собранная. Пока не будутъ смотрѣть на машину какъ на обыкновенный матеріальный предметъ, подобный многимъ другимъ, можно допустить что употребленные средства достаточны и придется ихъ измѣнять только мало по малу, когда опытъ покажетъ необходимость; но также, пока тѣмъ ограничатся, будутъ имѣть чистыя части механизма и не должно полагаться на цѣлое.

Необходимо показать, что въ машинѣ есть кое-что кромѣ чистоты всѣхъ ея частей, увлекла меня въ такія подробности. Я хотѣлъ обратить вниманіе на то чего не достаетъ еще въ нынѣшнихъ постановленіяхъ, которыя оставляютъ на произволъ машину, не надзираютъ за нею и не слѣдятъ за нею, посреди безпрестанныхъ перемѣнъ лицъ ею управляющихъ. Я особенно стараюсь изложить потребности въ хорошемъ управленіи винтовыми снарядами и показать какое вліяніе ока-

зываютъ служащія при нихъ лица на механическїи матеріалъ болѣе чѣмъ на всякой другой. Обязанности механиковъ не опредѣлены, покрайней мѣрѣ относительно снаряда отданнаго имъ на руки; они управляютъ имъ какъ хотятъ или какъ могутъ, безъ всякаго контроля надъ ними и безъ всякой отвѣтственности. Это конечно чины флота надъ которыми менѣе всего надзираютъ и которые менѣе всего опасаются порицанія или надѣются на похвалы; и однаковъ отъ снаряда отданнаго имъ на руки нынче все зависитъ.

Нужно необходимо обременить механиковъ отвѣтственностію и взысканіемъ болѣе строгимъ, чѣмъ капитановъ кораблей, потому что при исполненіи своихъ обязанностей они не подвергаются случайностямъ мореплаванія. Но чтобъ эта отвѣтственность была дѣйствительная и хорошо опредѣленная, нужно также чтобы механики имѣли свои ручательства, безъ чего они будутъ имѣть право слагать вину на другихъ, и пусть высшая власть судить и рѣшаетъ.

Безъ рѣшительныхъ предосторожностей такого свойства какъ выше предложено, пусть не надѣются имѣть винтовые машины хорошо дѣйствующія. Онѣ будутъ чисты во всѣхъ частяхъ, ничего не украдутъ, вотъ и все. Но онѣ не будутъ имѣть въ частяхъ той точности положенія и той гармоніи движенія,—предметъ изученія строителя и установщика, — безъ которой первая сила дурно употребляется, даетъ малую скорость и ведетъ къ порчѣ снаряда отъ нагрѣваній и толчковъ. Машины окажутся безсильными въ ту минуту когда онѣ всего нужнѣе, и число кораблей истинно полезныхъ уменьшится длиннымъ спискомъ безсильныхъ. Когда винтовые машины будутъ призваны къ службѣ столь же дѣятельной, какъ колесныя, то почувствуютъ всю истину того что я говорю. Просвѣщенные и постоянныя заботы, однѣ могутъ уменьшить зло, и какъ это дѣло механиковъ, то изъ этого слѣдуетъ, что содержаніе машинъ и управленіе ими суть вопросы касающіеся столько же служащихъ лицъ какъ и матеріала.

(Съ французскаго).

### КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТЪ Э. В. ГРОТЕ.

Отъ 20 Августа н. с. сего года въ швейцарскихъ газетахъ было помѣщено первое извѣстіе (\*) изъ Цермата, въ Валлійскомъ кантонѣ, что погибъ на Финделенъ-глетчерѣ богатый русскій, какъ говорятъ, братъ старшаго секретаря русскаго посольства въ Лондонѣ. Онъ упалъ въ расщелину глетчера съ высоты 60 футовъ и въ продолженіе трехъ часовъ подавалъ признаки жизни, но помощь ему была оказана слишкомъ поздно, такъ что изъ пропасти вытащили, послѣ неимоверныхъ трудовъ, только замерзшій трупъ, который и былъ преданъ землѣ 16 Августа, въ присутствіи мѣстныхъ властей.

Мы беремъ на себя печальный долгъ уведомить нашихъ товарищей моряковъ, что путешественникъ погибшій въ глетчерѣ — нашъ любезный сослуживецъ капитанъ-лейтенантъ Эдуардъ Васильевичъ Гроте. Смѣлый морякъ погибъ въ швейцарскихъ горахъ, жертвою неумныхъ изученій и трудовъ, къ перенесенію которыхъ онъ терпѣливо приготовлялся, на пользу науки. Недолголѣтняя жизнь покойнаго была полна подвигами самоотверженія, великодушія и той высокой доброты, которая надолго сохраняются въ памяти товарищей и особенно подчиненныхъ.

Бывши въ близкихъ отношеніяхъ съ Э. В. Гроте, мы обязанностью сочли представить нѣкоторыя черты изъ жизни нашего товарища и друга.

Лифляндскій дворянинъ Эдуардъ Васильевичъ Гроте, окончивъ курсъ наукъ по физико-математическому факультету въ С. Петербургскомъ Университетѣ, съ званіемъ действительнаго студента, опредѣлился въ 1845 г. юнкеромъ въ 10 флот-

(\*) Перепечатанное потомъ въ Гамбургской газетѣ, № 213.

скій экипажъ. Осенью того же года онъ, на кораблѣ «Ингерманландъ», совершилъ плаваніе въ Средиземное море. Произведенный въ 1846 г., по окончаніи кампаніи, въ мичманы, онъ въ 1847 г. служилъ на томъ же кораблѣ, находившемся въ эскадрѣ контръ-адмирала Епанчина, крейсеровавшей въ Нѣмецкомъ морѣ. Въ 1848 году Э. В. ушелъ къ восточнымъ предѣламъ Россіи, на транспортѣ «Байкалъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Невельскаго, по представленію котораго въ 1849 году, за отлично-усердную службу въ амурской экспедиціи, награжденъ чиномъ лейтенанта. Возвратившись изъ Охотска берегомъ въ 1850 году и прослуживъ два года въ Балтійскомъ морѣ, Гроте въ 1852 году отправился вторично въ кругосвѣтное плаваніе, на транспортѣ «Двина», подъ командой капитанъ-лейтенанта Бессарабскаго, гдѣ правилъ вахтою, былъ ревизоромъ и содержателемъ офицерской каютъ-компаніи. По окончаніи экспедиціи и сдачѣ груза въ Августѣ 1853 года, Гроте изъ Петропавловска отправился берегомъ въ Петербургъ, и въ 1854 году, во время войны съ англо-французами, служилъ на запасной гребной флотиліи, подъ начальствомъ вице-адмирала Купреянова, расположенной на восточномъ Кронштадтскомъ рейдѣ. 11 Апрелья 1854 года Гроте, за отлично-усердную службу, награжденъ орденомъ Св. Анны 3 степени. Въ этомъ же году находился онъ при проводкѣ изъ С. Петербурга въ Кронштадтъ винтоваго фрегата «Марія», на которомъ служилъ и въ слѣдующемъ 1855 году въ должности старшаго офицера.

Въ 1856 году 6 Февраля Гроте былъ назначенъ командиромъ винтовой канонирской лодки «Сѣкира», но по желанію усовершенствовать себя въ наукахъ просилъ увольненія отъ службы, отъ которой и былъ уволенъ 16 Апрелья того же года, съ чиномъ капитанъ-лейтенанта.

Въ службѣ Эдуардъ Васильевичъ былъ образцомъ, матросы любили его до безконечности, ибо знали, что онъ ничего не прикажетъ, чего бы самъ не сдумалъ сдѣлать или перенести лучше лучшаго изъ нихъ; кромѣ того онъ всегда съ любовью лечилъ матросовъ—холерныхъ, цынготныхъ и

пр., выкупалъ крѣпостныхъ, помогалъ бѣднымъ, воспитывалъ неимущихъ мальчиковъ и пр.

При отличномъ образованіи и знаніи жизни и общества, онъ былъ образецъ честности, прямоты, самоотверженія, но къ несчастію имѣлъ мало друзей, ибо ненавидѣлъ глупцовъ и въ особенности непрямыхъ, корыстныхъ и хитрыхъ людей. Многіе непонимавшіе Эдуарда Васильевича, считали его чудачкомъ, не зная, что благородная гордость и чувство собственного достоинства часто невольно отталкивали его отъ людей, которые не могли возбудить къ себѣ симпатію благородной души.

Еще до выхода въ отставку Эдуардъ Васильевичъ говорилъ своимъ друзьямъ: «оставляю флотъ, ибо выучился всему, что надо знать моряку: командовалъ вахтой, занимался описью береговъ и промѣрами, былъ хозяиномъ судна, кормилъ товарищей, довольно съ меня—еще годика два поучусь и приѣду въ Россію готовый всюду, куда ни пошлутъ академія или географическое общество».

Преобладающей страстью Э. В. Гроте были путешествія; и для того чтобы путешествовать съ пользою, онъ неутомимо запасался различными свѣдѣніями, а на морскую службу смотрѣлъ онъ какъ на школу, гдѣ болѣе всего могъ развиться и окрѣпнуть духъ твердости, столь необходимый въ разнообразныхъ случаяхъ плаванія по житейскому морю.

Оставивъ службу, Э. В. предпринялъ путешествіе по Россіи, по своему способу, именно: онъ купилъ лодку и на ней съ двумя гребцами, которыхъ перемѣнялъ по дистанціямъ—чтобъ имѣть дѣло съ людьми знающими мѣстность,—спустился по Волгѣ до Астрахани; бросивъ здѣсь лодку онъ посѣтилъ Донъ, Азовское море, Крымъ, и черезъ Одессу и Кіевъ возвратился въ Петербургъ. Въ Ноябрь 1856 г. Гроте уѣхалъ за границу, въ Октябрь 1857 г. возвратился не надолго въ Петербургъ, и той же осенью отправился въ Парижъ, для слушанія лекцій естественныхъ наукъ и намѣреваясь возвратиться въ Россію осенью 1859 г., чтобъ предпринять большое путешествіе.

Объѣзжая Европу, а также и Россію, Гроте на желѣзныхъ дорогахъ всегда предпочиталъ садиться въ вагоны третьяго класса, собственно для изученія нравовъ меньшихъ братьевъ и для узнанія отъ нихъ мѣстныхъ подробностей, о которыхъ путешествующіе въ вагонахъ 1 и 2 классовъ не могли бы ему дать сведеній.

Въ послѣднее время Эдуардъ Васильевичъ оканчивалъ заданную себѣ задачу въ Парижѣ, входилъ въ сношенія съ извѣстными путешественниками, и во время вакацій нынѣшняго лѣта предпринялъ прогулку, съ ученой цѣлью, по Швейцарскимъ горамъ, гдѣ и погибъ жертвою любви къ наукѣ.

Вотъ какъ описываетъ его смерть корреспондентъ газеты Times: (24 Авг.)

Письмо къ издателю газеты «TIMES» изъ Швейцаріи.

*Церматъ, 18 Августа 1859 г.*

Милостивый Государь.

12 Августа въ окрестностяхъ нашего города случилось весьма горестное происшествіе, кончившееся весьма трагически. И такъ какъ, благодаря Бога, среди Альповъ такія несчастія очень рѣдки, то будетъ любопытно и полезно многимъ изъ вашихъ читателей узнать подробности случившагося. Весьма трудно было добраться до истинныхъ обстоятельствъ происшествія, и такъ какъ въ публикѣ, вѣроятно, распространились противурѣчащія слухи, то я сообщаю вамъ отчетъ о происшествіи, тщательно мною изслѣдованномъ, отчетъ, который, надѣюсь, ваши читатели найдутъ согласнымъ съ изслѣдованіями мѣстныхъ властей.

Въ пятницу 12 Августа, русскій джентельменъ, Эдуардъ де Гроте оставилъ Риффельбергскую гостиницу, чтобъ пройти чрезъ Вейсторъ. Я его видѣлъ предъ тѣмъ какъ онъ пустился въ путь. Онъ былъ высокій, сильный мужчина, около 6 ф. 3 л. росту и вѣсилъ, по моему мнѣнію, около 6 пудовъ; но при своемъ цвѣтушемъ видѣ имѣлъ въ глазахъ что

то дикое и непостоянное. При немъ небыло шеста (alpenstock), необходимой вещи при восхожденіи на горы и онъ наотрѣзъ отказался отъ этого сопутника, предложеннаго ему хозяиномъ гостиницы. Г. Гроте пустился въ путь съ двумя церматскими проводниками и прошедъ благополучно Вейсторъ и Монте-Моро, достигъ къ вечеру деревни Матмаркъ въ долину Сазъ. Тамъ встрѣтился онъ съ господами, съ которыми я впоследствии имѣлъ удовольствіе познакомиться и которые, между прочими подробностями о встрѣчѣ ихъ съ г. Гроте, мнѣ рассказывали, что онъ слишкомъ самоувѣренно полагался на свои тѣлесныя силы и обнаруживалъ презрѣніе къ трудностямъ и опасностямъ, которыя неразлучны съ восхожденіемъ на высшіе слои Альпъ. Въ субботу утромъ, оставилъ онъ, съ двумя проводниками, Матмаркъ, имѣя въ рукахъ только обыкновенную трость. Дойдя до Вейстора, онъ вмѣсто того чтобъ итти влѣво, по обыкновенному пути вдоль глетчера Горнъ, пошелъ чрезъ глетчеръ Финделенъ, ведущій прямо въ долину Церматтъ, — путемъ хотя и кратчайшимъ, но несравненно опаснѣйшимъ.

Всѣ трое были связаны другъ съ другомъ веревкою; путешественникъ находился въ срединѣ между проводниками. У него веревка была обвита вокругъ пояса; у проводниковъ же она не была взята вокругъ тѣла, какъ бы слѣдовало, а только въ нѣсколько шлаговъ навита на ихъ лѣвыя руки. Такъ прошли они благополучно большую часть глетчера; оставалось еще нѣсколько минутъ ходьбы, чтобъ миновать его совсѣмъ, какъ путешественники встрѣтили предъ собою большое снѣжное пространство, которое проводники намѣревались, какъ сами говорятъ, обойти, но по требованію путешественника пошли черезъ него. Первый проводникъ прошелъ невредимъ. За нимъ послѣдовалъ путешественникъ, и дошелъ уже до середины, какъ вдругъ снѣгъ подъ его ногами осыпъ и онъ провалился въ разсѣлину глетчера. Не имѣя при себѣ шеста, путешественникъ не могъ отворотить своего паденія, мгновенно положивъ, по обыкновенію, шестъ поперегъ пропасти, но упалъ туда всею своею тяжестью, и съ верев-

кою, которая не выдержавъ груза лопнула на обоихъ своихъ оконечностяхъ.

Вскорѣ раздался голосъ путешественника, требующій помощи; но проводники не были довольно искусны, чтобъ оказать ее немедленно. Разсѣлина была особеннаго свойства: сверху узкая, она потомъ расширялась и чрезъ нѣкоторое разстояніе снова суживалась до того, что на глубинѣ 200 футь, стѣны ея совсѣмъ сходились. Это обстоятельство содѣлывало помощь невозможною безъ пособія веревокъ. Казалось, что путешественникъ завязъ въ разсѣлинѣ между стѣнами льда, на глубинѣ 60 ф. Проводники же не имѣли другихъ веревокъ, кромѣ обрванныхъ концовъ (около аршина у каждаго) оставшихся въ ихъ рукахъ. Поэтому они рѣшили, чтобы одинъ изъ нихъ побѣжалъ за новою веревкою, въ ближайшую хижину, отстоявшую на разстояніи двухъ часовъ ходьбы. Непостижимо, какъ имъ не пришло на умъ составить веревку на мѣстѣ, разрѣзавъ рубашки, платье и въ особенности свои кожаные мѣшки. Такъ злополучный г. Гроте оставался четыре часа безъ помощи. Въ продолженіе этого времени онъ часто разговаривалъ съ оставшимся на верху проводникомъ. Онъ говорилъ, что находился въ наклонномъ положеніи, головой ниже ногъ; свободна только одна правая рука и что тѣло его скользитъ все ниже и ниже. По прошествіи трехъ часовъ у него сдѣлался приливъ крови къ головѣ и силы его чрезвычайно ослабли. Онъ говорилъ уже изрѣдка, и повторялъ, что смертельно страдаетъ отъ холода.

Наконецъ, послѣ четырехъ часовъ, ушедшій проводникъ явился съ помощью изъ финделенской хижины. Веревка была опущена, но оказалась на 12 ф. короче нежели нужно. Едва вѣроятно, но это фактъ, что когда веревка оказалась слишкомъ короткою, то не придумали ничего другаго, какъ только послать людей въ Церматтъ, на разстояніи четырехъ часовъ ходьбы, за новыми веревками, такъ что несчастный осужденъ былъ, по ненаходчивости людей, оставаться еще восемь часовъ въ своей ледяной темницѣ, въ непрерывной



агоніи. Сперва, отъ теплоты тѣла, снѣгъ таялъ подъ нимъ, вслѣдствіе чего онъ опускался все глубже и глубже; когда же жизненная теплота уменьшилась, то холодъ постепенно взялъ свое, и несчастный замерзъ въ тѣсныхъ ледяныхъ оковахъ, между двухъ стѣнъ, сдавившихъ его съ страшною силой.

Онъ скончался послѣ четырехъ-часовыхъ страданій: упавъ между полднемъ и часомъ, умеръ около 5 часовъ. Въ полночь принесли веревки изъ Церматта и достали трупъ съ глубины 72 ф. Тѣло было передано мѣстнымъ властямъ, которыя приступили 16 числа къ изслѣдованію дѣла. Мнѣ и нѣкоторымъ другимъ англичанамъ позволено было осмотрѣть трупъ, находившійся въ томъ положеніи, какъ его вынули изъ расщелины, съ веревкою по поясу. Я осмотрѣлъ веревку весьма тщательно, она была толщиною въ полъ-дюйма и подобна тѣмъ, которыя употребляются на постромки для самыхъ тяжелыхъ дилижансовъ. Веревка была здоровая и могла бы, по моему мнѣнію, поднять тяжесть въ 5 центнеровъ. Непостижимо какъ подобная веревка могла разорваться одновременно у обѣихъ концовъ. Я осмотрѣлъ оборванные пряди ея и нашелъ ихъ совершенно одинаковой длины, а извѣстно, что порванная веревка никогда не представляетъ подобнаго вида. Разныя лица, видѣвшія ее, соглашались со мною, что концы веревки были обрѣзаны и потомъ потерты. Если они были перерѣзаны, то конечно не льдомъ, ибо во первыхъ ледъ, покрытый снѣгомъ, не можетъ рѣзать, и во вторыхъ веревка оборвалась вплоть у проводниковъ, въ равномъ разстояніи отъ каждаго изъ нихъ.

Должно признаться, что это подозрительное обстоятельство требуетъ основательнаго изслѣдованія. Слѣдовало бы уничтожить сомнѣніе и добраться: какъ путешественникъ былъ перевязанъ, былъ ли онъ одинъ перевязанъ, и какъ веревка получила видъ, который имѣетъ? Глядя на непростительную глупость и неловкость, отъ которыхъ г. Гроте умеръ по недостатку въ 12 футахъ веревки, принимая въ соображеніе неудовлетворительныя объясненія нѣкоторыхъ

важныхъ пунктовъ этого дѣла, я полагаю, что путешествующая въ Швейцаріи публика имѣетъ право требовать болѣе основательнаго и научнаго изслѣдованія, нежели то какое до сихъ поръ было произведено. Далѣе, я надѣюсь, что если вы сочтете полезнымъ публиковать мое письмо, то швейцарскія газеты обратятъ вниманіе высшихъ властей на это дѣло.

— Въ отвѣтъ на это извѣстіе, въ Аугсбургской газетѣ помѣщено: «Желаніе корреспондента «Times» исполнено: швейцарскія газеты перепечатали его письмо вполнѣ. вмѣстѣ съ тѣмъ Швейцарскій сеймъ, дипломатическимъ путемъ, пригласилъ правленіе кантона Валлиса сообщить по дѣлу подробныя объясненія. Благоразуміе требовало бы обождать окончанія слѣдствія, но такъ какъ въ «Times» выражено подозрѣніе въ преступленіи, то швейцарскія газеты позволяютъ себѣ замѣтить, что при всей правдивости разказа корреспондента, онъ необдуманно поспѣшилъ приговоромъ. Газета Bund утверждаетъ, что г. Гроте самъ виноватъ въ своемъ несчастіи. Онъ погрѣшилъ противъ двухъ капитальныхъ правилъ: 1) проводники хотѣли обійти снѣжную поляну; г. Гроте потребовалъ, чтобъ его вели чрезъ нее; 2) онъ шелъ безъ шеста (Aipenstock), не взирая на предостереженіе. Далѣе, газета Bund находитъ въ порядкѣ, что одинъ изъ проводниковъ побѣжалъ за веревкой, потому что составленная изъ ремней, рубашекъ и платьевъ не выдержала бы вѣсъ 6 пудовъ; но также приписываетъ оплошности, что принесенная веревка оказалась короткою. Bund также соглашается, что должно строго изслѣдовать: оборвана ли веревка или обрѣзана.

— Въ Times отъ 8 Сентября, помѣщено также письмо брата покойнаго Э. В. Гроте (поспѣшившаго къ мѣсту несчастія), въ которомъ онъ благодаритъ всѣхъ жителей Церматта, за исключеніемъ того, который доставилъ его брату несвѣдущихъ и неопытныхъ проводниковъ.

А. В.

## IV.

## С М Ъ С Ъ.

## О НѢКОТОРЫХЪ НОВЫХЪ ИНСТРУМЕНТАХЪ (\*) ДЛѢ НАБЛЮДЕНІЯ ВЫСОТЪ СВѢТІЛЪ.

Описанные въ этой статьѣ инструменты, въ настоящемъ ихъ видѣ не могутъ быть приняты мореплавателями для наблюдения высотъ свѣтилъ въ морѣ, но они могутъ быть интересны для желающихъ ближе ознакомиться съ различными

(\*) Въ «New York Inventor's» помѣщена таблица, въ которой показано полное число патентовъ, на различные изобрѣтенія, взятыхъ Американцами и иностранцами въ республикѣ Соединенныхъ Штатовъ. Тамъ сказано, что съ 1790 года до 1857 года взято 24 204 патента Американцами и 527 иностранцами, изъ коихъ 2 Русскими (однимъ Нью-Йоркскимъ штатомъ взято 5 864 патентовъ.)

Въ «New York Scientific American» помѣщена статья о патентахъ взятыхъ въ Россіи.

Въ 1852 году 11 Русскими 12 иностранцами.

• 1853 • 19 • 11 •

• 1854 • 26 • 18 •

Тамъ сказано, что статья эта заимствована изъ «Журналовъ Россійскаго Императорскаго Земледѣльческаго Общества», въ С. Петербургѣ, за 1852—53—54 годы, напечатанныхъ на нѣмецкомъ языкѣ, который считается ученымъ языкомъ въ Россіи.

основаніями, на которыхъ эти инструменты были испытываемы, для опредѣленія астрономически мѣста въ морѣ, когда нѣтъ видимаго горизонта.

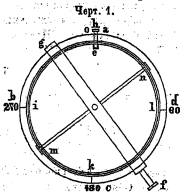
Секстаны, и всѣ отражательные углоизмѣрныя инструменты, имѣютъ важный недостатокъ, состоящій въ томъ, что ими нельзя дѣлать наблюденія высотъ свѣтилъ ночью, когда нѣтъ видимаго горизонта, и днемъ, когда онъ бываетъ закрытъ туманомъ или пасмурностью.

Прежде было предлагаемо нѣсколько инструментовъ, неимѣющихъ вышесказаннаго недостатка, и съ тою же цѣлью были сдѣланы различныя приспособленія въ секстанѣ; но какъ они не вошли въ употребленіе, то надо полагать, что даваемые ими результаты, имѣли погрѣшности болѣе тѣхъ, какія допускаются мореплавателями для практическаго употребленія.

Упомяну сначала о тѣхъ инструментахъ, которые случилось мнѣ видѣть прежде, а потомъ перейду къ разсмотрѣнію вновь предложенныхъ Американцами.

1) Инструментъ для наблюденія высотъ свѣтилъ днемъ и ночью безъ горизонта.

Онъ состоитъ изъ раздѣленнаго на градусы круга *abcd*



(черт. 1), около котораго внутри помѣщена стеклянная кругообразная трубочка *eikl*, съ цвѣтною жидкостью, занимающею  $180^\circ$  по дугѣ; трубочка эта имѣетъ вверху отверстіе *e* закрывающееся пробкою *h*. Въ центрѣ окружности помѣщена зрительная труба *gf*,двигающаяся свободно по окружности; перпендикулярно къ оси ея

идутъ два радіуса съ верниерами *m*, *n*.

Для взятія высоты этимъ инструментомъ, держать его вер-

тикально; пробку  $h$  открываютъ для того чтобы давленіе воздуха на жидкость было съ обѣихъ сторонъ одинаково, и черезъ то поверхность ея сохраняла бы горизонтальное положеніе, при движеніи инструмента. Зрительную трубку  $gf$ , двигая около оси ея  $o$ , наводятъ на свѣтило и закрѣпляютъ верніеръ нажимательнымъ винтомъ; потомъ, когда свѣтило будетъ точно находиться въ фокусѣ трубы, затыкаютъ пробкою  $h$  стеклянную трубочку  $e$ . Отъ этого горизонтальная поверхность цвѣтной жидкости, въ трубочкѣ находящейся, не можетъ имѣть болѣе движенія ни въ которую сторону, потому что давленіе воздуха на поверхность жидкости будетъ съ обѣихъ сторонъ одинаково, и пробкою  $h$  разобщено, какъ отъ сообщенія воздуха между частями обѣихъ трубокъ  $ei$  и  $ei'$ , такъ и съ наружнымъ давленіемъ. Потомъ отсчитываютъ, съ обѣихъ сторонъ, число градусовъ высотъ, соотвѣтствующихъ горизонтальной поверхности жидкости, въ стеклянной трубочкѣ  $eikl$ ; полусумма ихъ, дастъ отсчетъ перпендикуляра къ нимъ или вертикальную линію; изъ сравненія этого показанія, съ числомъ градусовъ на верніерахъ, получится высота свѣтила.

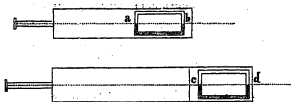
Выше было сказано, что когда стеклянная трубочка съ цвѣтною жидкостью закрыта сверху пробкою, то давленіе воздуха на поверхность жидкости будетъ съ обѣихъ сторонъ одинаково. Этотъ законъ можетъ быть и несправедливъ, если часть занимаемая воздухомъ съ одной стороны трубочки не равна другой, и инструментъ при отсчетѣ находится не совершенно въ томъ же положеніи, въ какомъ онъ былъ во время наблюденія; отъ этого произойдутъ нѣкоторыя погрѣшности. Другой недостатокъ инструмента тотъ, что при отсчетѣ высота жидкости можетъ имѣть съ одной стороны выпуклую поверхность, а съ другой впаую, и эта неодинаковость можетъ сдѣлать значительную ошибку; наконецъ испареніе жидкости и многіе другіе недостатки вѣроятно были причиною, что наблюденія этимъ инструментомъ не достигали точности, потребной для мореплаванія; въ противномъ случаѣ по простотѣ устройства, и легкости наблюденія, вышото-

мѣръ вошелъ бы въ употребленіе, тѣмъ болѣе что онъ можетъ служить какъ для ночныхъ, такъ и для дневныхъ наблюденій.

2) Секстантъ, у котораго въ зрительной трубѣ установлена стеклянная колѣнчатая трубочка съ жидкостью.

При наблюденіи высотъ обыкновеннымъ секстантомъ, зрительную трубу наводятъ на горизонтъ и отраженное свѣтло приводятъ къ нему. Въ секстантъ же, съ приспособленіемъ къ нему въ зрительной трубѣ колѣнчатой трубочки съ жидкостью, получается искусственная горизонтальная линія, къ которой приводятъ отраженное свѣтло, при взятіи высоты его.

Черт. 2.



Эту стеклянную трубочку съ налитой въ ней жидкостью, прикрѣпляютъ къ зрительной трубѣ *ad* (черт. 2), или представляютъ къ ней въ отдельной части *cd*. Она установлена такъ, что когда зрительная труба горизонтальна, то высоты поверхностей жидкостей въ обоихъ трубочкахъ должны находиться точно въ совмещеніи, какъ между собою, такъ и съ горизонтальною нитью помѣщенной въ фокусъ зрительной трубы; при всякомъ же наклонномъ положеніи — жидкость въ одномъ изъ колѣнъ трубочки, будетъ выше горизонтальной нити въ фокусъ зрительной трубы и закрывать ее.

При наблюденіи надо держать инструментъ вертикально, въ одной плоскости со свѣтломъ, и смотри на высоты жидкости въ трубочкахъ — улавливать моментъ, когда онѣ будутъ находиться въ одной линіи съ фокусомъ трубы, чтобы

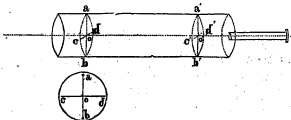
въ этотъ моментъ привести точно отраженное свѣтло въ соприкосновеніе съ ними, тогда отсчетъ верниера дастъ высоту свѣтила.

Этотъ инструментъ можетъ служить только для дневныхъ наблюденій; но и при этомъ показанія его не могутъ быть точны и для практики онъ неудобенъ, потому что, во первыхъ, ничѣмъ не опредѣляется положеніе инструмента въ вертикальной плоскости; во вторыхъ, линія фокуса зрительной трубы затемнена стеклянною трубкою; отъ этого трудно дѣлать наблюденія; въ третьихъ, малая разность поверхности высотъ жидкости въ трубочкахъ не примѣтна, тогда какъ погрѣшность отъ этого, при такомъ маломъ разстояніи между концами трубочки, можетъ быть весьма значительна. И еще многіе другіе недостатки дѣлаютъ инструментъ этотъ для практики неудобнымъ.

3) Секстанъ, въ которомъ для полученія искусственной горизонтальной линіи въ зрительной трубѣ, — устроены качающіяся перекрестныя нити.

Это устройство сдѣлано слѣдующимъ образомъ: въ фокусѣ зрительной трубы секстана протануты перекрестныя нити, одна  $c'd'$  горизонтально, другая  $a'b'$  вертикально (черт. 3).

Черт. 3.



Соотвѣственно имъ у предметнаго стекла находятся подобныя же, но свободно качающіяся, двѣ перпендикулярныя нити  $cd$  и  $ab$ , которыя дѣйствиємъ своей тяжести сохраняютъ одна вертикальное, а другая горизонтальное положеніе. Точка

пересѣченія этихъ нитей совпадаетъ съ линіею фокуса только тогда, когда зрительная труба направлена горизонтально, и фокусная линія  $a'b'$  вертикально; при всѣхъ же другихъ положеніяхъ, пересѣченіе качающихся нитей  $o$  будетъ находиться выше горизонтальной фокусной линіи, и въ сторонѣ отъ вертикальной, если послѣдняя будетъ въ наклонномъ положеніи.

При наблюденіи поступаютъ какъ и въ предъидущемъ инструментѣ; ловятъ моментъ, когда точки пересѣченій обѣихъ нитей совмѣстятся и тогда приводятъ къ нимъ отраженное изображеніе свѣтила, въ прикосновеніе къ нимъ; это покажетъ, что высота свѣтила взята въ вертикальной плоскости отъ искусственной горизонтальной линіи.

Допуская, что приспособленіе свободныхъ нитей такъ удачно устроено, что онѣ отъ дѣйствія своей тяжести постоянно и вѣрно сохраняютъ свое вертикальное и горизонтальное положенія (чего весьма трудно достигнуть на практикѣ), и полагая что ошибка, которую мы дѣлаемъ, замѣчая совмѣщеніе въ зрительной трубѣ—не превосходитъ двухъ толстотъ нитей; то и тогда результатъ наблюдений дастъ погрѣшность въ градусахъ, потому что значительное наклоненіе трубы производитъ малую перемѣну въ совмѣщеніи; отъ этого ошибки въ наблюденіяхъ, секстаномъ подобнаго устройства, должны быть весьма значительны.

#### АМЕРИКАНСКІЕ ИНСТРУМЕНТЫ.

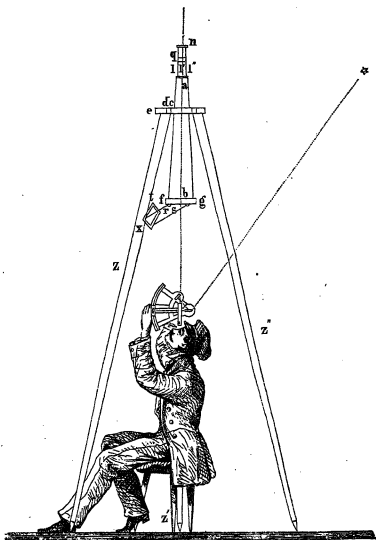
- 1) *Треножникъ для зенитальныхъ наблюдений, капитана Кавенди.*  
*Captain Cavendy's «Tripod for zenith observations».*

Названіе инструмента показываетъ главную цѣль его, которая состоитъ въ томъ, чтобы брать зенитальныя разстоянія свѣтилъ; слѣдовательно для выполненія этого, надо имѣть искусственную вертикальную линію, чтобы измѣрять углы, между свѣтиломъ и зенитомъ.

Этотъ инструментъ состоитъ изъ металлической, коничес-



Черт. 4.



кой трубы *ab*, длиною около 3 футъ, висящей на 3 кругахъ *c, d, e* (черт. 4). Труба эта около оси своей двигаться не можетъ. Чтобы при качкѣ судна она всегда сохраняла верти-

кальное положеніе, внизу ея прикрѣплена тяжесть  $fg$ . Надъ трубою на трехъ проволокахъ  $l, l', l''$  находится маленькая трубочка съ сферическимъ стекломъ  $n$  и сверху и съ крестообразными нитями  $q$  подъ нею, въ разстояніи около 3 дюймовъ.

Для полученія направленія вертикальной линіи, смотреть снизу въ трубу  $ab$ , и приводить пересѣченіе нитей  $q$  въ средину выпуклаго стекла  $n$ . Внизу трубы на двухъ прутьяхъ  $r, s$ , придѣлано зеркало  $ix$  подъ угломъ  $45^\circ$  къ оси ея, такъ что отраженіе оси трубы или пересѣченіе нитей  $q$  отразится отъ зеркала по горизонтальной линіи. При наблюденіи зенитальныхъ разстояній, зеркало откидывается въ сторону. Инструментъ установленъ на 3 подставкахъ  $x, x', x''$  или треножникъ высотой около 9 футовъ. Зеркало устроено такъ, что при наблюденіи высота свѣтла оно находится на высотѣ глаза наблюдателя. Въсь трубы, съ двумя внутренними кругами, около пуда.

Въ такомъ видѣ инструментъ вышелъ изъ мастерской, и поступилъ на буксирной пароходъ *Mazerra*, который 27 Августа 1857 года, при собраніи капитановъ коммерческихъ судовъ и другихъ лицъ, отправился изъ Нью-Йорка къ Sandy Hook, для испытанія инструмента.

Въ газетахъ на другой день были опубликованы слѣдующіе результаты:

«Общество находившееся на суднѣ *Mazerra*, выразило единогласно свое удовольствіе, могущее служить доказательствомъ практической пользы прекраснаго изобрѣтенія кап. Кавенди, предназначеннаго для опредѣленія широты и долготы въ туманную погоду. Слѣдовательно цѣль его устройства ученая, и дѣйствіе имъ точное. Сдѣланное въ этотъ день сравненіе, полученной по немъ широты и долготы, съ Sandy Hook, показываетъ его правильность. Митингъ единогласно рекомендуетъ, всѣмъ владѣтелямъ судовъ, приобрести треножникъ кап. Кавенди для зенитальныхъ наблюденій, и увѣренъ въ

томъ что употребленіе его будетъ способствовать къ обезпеченію судовъ въ морѣ и облегчить мореплаваніе» (\*).

Это рѣшеніе подписано: предсѣдателемъ, шестью членами и секретаремъ, находившимися на пароходѣ *Maxerra*.

Послѣ такою отзыва, кажется лучшаго инструмента ожидать нельзя, если только вполнѣ вѣрить газетнымъ публикаціямъ.

Разсматривая инструментъ въ томъ видѣ, какъ онъ былъ испытанъ митингомъ, нахожу въ немъ слѣдующіе недостатки, полагая наивыгоднѣйшее обстоятельство, т. е. что инструментъ находится въ спокойствіи и судно не имѣетъ качки:

Первое. При наблюденіи зенитальнаго разстоянія, искусственная вертикальная линія опредѣляется такъ: смотря снизу трубы и приводить пересѣченіе нитей  $q$  въ совмѣщеніе съ серединою выпуклаго стекла  $n$ . Это разстояніе не болѣе 3 дюймовъ, тогда какъ глазъ наблюдателя находится отъ нихъ около  $\frac{1}{4}$  футъ въ низу, поэтому въ наблюденіи совмѣщенія могутъ произойти ошибки. Центръ середины выпуклаго стекла  $n$  ничѣмъ не означенъ, отчего точное совмѣщеніе съ нимъ не можетъ быть вѣрно замѣчено, а слѣдовательно и зенитальное направленіе не есть точное.

Второе. Когда берутъ зенитальное разстояніе, то зеркало на прутьяхъ закидываютъ въ сторону; это положеніе лишней тяжести съ боку, непремѣнно должно произвести отклоненіе отъ вертикальнаго положенія, наблюдаемой линіи.

---

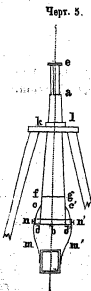
(\*) .Resolved, that the Company on board the *Maxerra* hereby unanimously express their satisfaction at the practical demonstration of the utility of Capt. Cavendy's beautiful invention for ascertaining Latitude and Longitude in foggy weather. The principle of its construction is scientific, and its operation is perfect. They have this day compared its results with a number of horizon observations, and its operation is perfect. They have tested it by the well ascertained latitude and longitude of Sundy Hook, and verified its correctness.

Resolved, that this meeting unanimously recommend to all Ship Owners, to procure Capt. Cavendy's Tripod for Zenith Observations, feeling certain that by its use the security of Ships at sea will be promoted, and navigation facilitated».

Третье. Когда дѣлаютъ наблюдения съ отраженною осью трубы отъ зеркала, т. е. когда берутъ высоту свѣтила до горизонтальной линіи, то для этого опускаютъ зеркало внизъ зрительной трубы, и крѣпятъ его гладкимъ болтикомъ, проходящимъ сквозь боковые прутья у зеркала—въ основаніе трубы. Подобное механическое устройство не можетъ дать точныхъ результатовъ, тѣмъ болѣе что каждая величина угла отклоненія зеркала отъ  $45^\circ$ , производитъ двойную погрѣшность въ наклоненіи отраженной линіи оси трубы.

Четвертое. Для наблюдения высоты свѣтила, надо, чтобы горизонтальная отраженная ось трубы была въ одной вертикальной плоскости со свѣтиломъ, а какъ труба не имѣетъ движенія около оси своей, то надо переставлять ножки штатива, передъ каждымъ наблюденіемъ, и приводить отраженную ось трубы въ одинъ вертикаль со свѣтиломъ. Эта установка инструмента продолжительна, и какъ повѣряема она можетъ быть только глазомѣрно, то нельзя надѣяться на вѣрные результаты наблюдений.

Въ послѣдствіи изобрѣтателемъ были сдѣланы слѣдующія перемѣны въ устройствѣ инструмента:



1) Къ низу трубы прибавлены тяжести  $cd$ ,  $c'd'$  (фиг. 5), для большей остойчивости инструмента.

2) Вверху трубы на трехъ проволокахъ оставлено одно только выпуклое стекло  $e$ .

3) Крестообразныя металлическія нити  $fg$  перенесены съ верху въ низъ трубы надъ тяжестью, онѣ вставлены въ круглую раму, передвигаемую четырьмя винтами съ боку инструмента.

4) Трубѣ дана возможность двигаться около оси своей во внутреннемъ кругѣ, помощью заплечиковъ  $kl$ .

5) Прутья отъ зеркала  $mm'$  укрѣпле-

ны неподвижно къ кругу *nn'* надѣваемому на низъ трубы инструмента.

Во время пробнаго рейса почтового парохода *Adriatic* (линіи Коллинса), были назначены, правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ, два морскихъ описныхъ офицера, для испытанія инструмента кап. Кавенди.

Случай позволилъ мнѣ быть свидѣтелемъ этихъ опытовъ, и самому удостовѣриться въ результатахъ показаній инструмента.

Во время каждаго ряда дневныхъ наблюдений, продолжавшихся по нѣскольку часовъ въ разные сутки, погода стояла тихая, волненіе малое, качка самая незначительная, горизонтъ чистый и небо ясное.

При первыхъ рядахъ измѣреній зенитальныхъ разстояній, брали за прямовидимый предметъ солнце, а за отраженный — ось трубы инструмента; пересѣченіе нитей приводили въ центръ солнца.

Каждый разъ въ моментъ взятія зенитальнаго разстоянія солнца, другой наблюдатель бралъ высоту его секстаномъ до видимаго горизонта.

Эти первые ряды наблюдений представляли болѣе трудности, нежели измѣреніе зенитальнаго разстоянія, принимая ось трубы инструмента за прямовидимой предметъ, а солнце за отраженный.

Во время испытанія, отъ малой качки парохода, инструментъ постоянно совершалъ неправильныя колебанія, подобно маятнику, дѣлая качанія около полусекунды времени, и отходя въ сторону до 3 и болѣе дюймовъ. Отъ этого трудно было улавливать моменты спокойствія инструмента, и если оно было замѣчено, то вѣроятно ось инструмента была тогда въ сторонѣ отъ вертикальной линіи; потому что, подобно качанію маятника, спокойное состояніе или наименьшее движеніе всегда бываетъ при наибольшемъ уклоненіи въ сторону. А такъ какъ наблюдателю нельзя знать, въ какомъ положеніи находится ось трубы инструмента, то стараясь двигаться взадъ и впередъ, чтобы слѣдить за качаніемъ оси,

и въ тоже время двигая алидаду—приводить отраженное свѣтло, въ совмѣщеніе съ нитями, первый такой попавшійся удачный моментъ принимали за наблюденное разстояніе. Иначе дѣйствовать было нельзя, потому что инструментъ не сохранялъ спокойствія.

При наблюденіи секстаномъ зрительная труба не употреблялась, алидада нажимательнымъ винтомъ не крѣпилась, а движеніе ее производились рукою; потому что только при такихъ способахъ возможно было, и то съ трудомъ, брать зенитальное разстояніе свѣтила,—такъ быстры были качанія инструмента.

Откинувъ тѣ изъ наблюденій зенитальныхъ разстояній, которыя много различествовали, и взявъ среднее, нашли, что наблюденія не достигаютъ точности на 15 минутъ, и это въ тихую погоду, при малой, покойной качкѣ, и на такомъ большомъ суднѣ какъ пароходъ *Adriatic* (5888 тоннъ водоизмѣщенія).

Послѣ этихъ опытовъ, снизу трубы было надѣто зеркало, для взятія высоты солнца, — къ горизонтальной отраженной оси трубы инструмента.

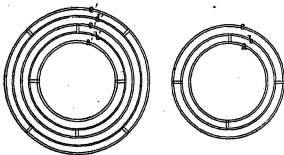
Смотря простыми глазами на видимый горизонтъ и на отраженную отъ зеркала ось трубы, и слѣдя за измѣненіемъ ее наклоненія, видно было какъ быстро отраженная ось то поднималась выше горизонта, то опускалась ниже его; по этому одному можно было прямо сказать, что приведеніе солнца къ отраженной оси, дастъ погрѣшности болѣе тѣхъ, какія были получаемы при зенитальныхъ разстояніяхъ. При этомъ было замѣчено, что когда отраженная ось трубы была направлена поперегъ судна, т. е. когда боковая качка имѣла вліяніе на движеніе инструмента, то углы измѣненія колебанія оси были болѣе, нежели когда наблюденія производились вдоль судна.

Изъ вышесказанныхъ опытовъ видно, что инструментъ кап. Кавенди, можетъ быть употребляемъ въ морѣ, только въ томъ случаѣ когда судно совершенно не имѣетъ качки; при всѣхъ же другихъ обстоятельствахъ трудно полагать чтобы

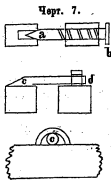
погрѣшности въ наблюденіяхъ были менѣе тѣхъ, какія допускаются мореплавателями. Но можно надѣяться, что со временемъ сдѣланы будутъ значительныя усовершенствованія въ этомъ инструментѣ, и онъ будетъ для большихъ случаевъ полезнѣе, нежели какъ онъ есть въ настоящее время.

По моему мнѣнію, улучшенія эти должны состоять въ слѣдующемъ:

Черт. 6.



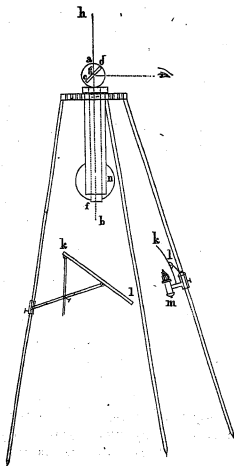
1) Чтобы дать возможность инструменту сохранять постоянно вертикальное положеніе, надо вмѣсто трехъ круговъ  $a, b, c$ , (черт. 6), на которыхъ онъ качается, сдѣлать пять  $a', b', c', d', e'$ , и расположить первыя двѣ оси качанія круговъ перпендикулярно между собою, а двѣ вторыя подъ угломъ  $45^\circ$  къ первымъ осямъ; тогда при качкѣ судна, передача дѣйствія ее на инструментъ значительно уменьшится.



2) Вмѣсто коническихъ осей  $ab$  (черт. 7), дѣйствующихъ въ средину круговъ, какъ устроено въ инструментѣ кап. Кавенди, надо сдѣлать оси цилиндрическія  $cd$  и укрѣпить ихъ на равнѣ съ верхнею гранью круговъ. Отъ этого треніе уменьшится и каждый кругъ отдѣльно будетъ сохранять свою остойчивость.

3) Вмѣсто того чтобы брать зенитальныя разстоянія, устроить инструментъ этотъ для надирныхъ наблюденій  $ab$

Черт. 8.



(черт. 8) и брать всегда высоты свѣтила до горизонтальной отраженной оси трубы, отъ зеркала установленнаго неподвижно вверху инструмента. При этомъ измѣненіи не понадобится имѣть такой громоздкой инструментъ съ ножками, занимающій 9 футовъ въ высоту, который съ трудомъ можетъ быть установленъ на маломъ суднѣ, по недостатку мѣста; кромѣ того при такомъ устройствѣ паруса не будутъ закрывать свѣтила отъ наблюдателя.

4) Зеркало *cd* установить неподвижно вверху трубы ин-



струмента, подъ угломъ  $45^\circ$  къ оси ея, лицевою стороною внизъ; закрыть его металлическою коробкою, чтобы при укладкѣ инструмента оно не могло бы измѣнять своего положенія.

5) Для обозначенія оси трубы установить въ ней внизу перекрестныя нити  $f$ , которыя бы винтами снаружи трубы могли бы быть вѣрно установлены и въ срединѣ зеркала провести горизонтальную линію; тогда линія проведенная отъ пересѣченія нитей до средины зеркала обозначить ось трубы.

6) Инструментъ долженъ свободно вертѣться около оси своей, во внутреннемъ кругѣ; форма трущихся поверхностей должна быть коническая.

7) Чтобы постоянно и вѣрно приводить линію отраженной оси трубы въ вертикаль со свѣтиломъ, надо установить надъ зеркаломъ проволоку  $gk$ , въ одной линіи съ осью; при наблюденіи, когда тѣнь отъ этой проволоки или пленгъ на свѣтило, падаетъ на отраженную линію оси трубы, то это покажетъ, что она находится въ одной вертикальной плоскости со свѣтиломъ, высоту котораго желаютъ наблюдать.

8) Чтобы инструментъ могъ служить и для ночныхъ наблюдений, надо освѣтить ось трубы; для этого установить подъ нимъ на ножкахъ штатива рефракторъ  $kl$ , въ наклонномъ положеніи и передъ нимъ лампу  $m$ .

9) Для защиты инструмента отъ дѣйствія вѣтра—надѣвать на треножникъ чехоль.

10) Металлическую трубу инструмента уменьшить до 1-го фута, потому что длина не дѣлаетъ большой разности.

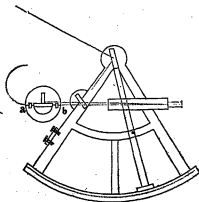
11) Величина тяжести  $n$ , снизу трубы, не можетъ быть постоянная, она должна измѣняться по величинѣ качки; а потому надо устроить нѣсколько различныхъ тяжестей, легко и правильно надѣваемыхъ на инструментъ.

Желательно было бы узнать опытами, въ какой мѣрѣ справедливо мнѣніе мое о предполагаемомъ надирномъ инструментѣ; быть можетъ недостатки его, указали бы ближе путь къ истинѣ.

2) Секстанъ съ приспособленіемъ къ нему искусственной горизонтальной линіи. Изобрѣтеніе С. Ланъ (C. Lane).

Для приспособленія къ секстану искусственной горизонтальной линіи, г. Ланъ привинчиваетъ коробку *ab* (черт. 9) съ боку инструмента, противъ малаго зеркала, на линіи оси зрительной трубы; въ этой коробкѣ устроенъ кругъ съ осями, на которыхъ свободно качается зеркало, сохраняющее, отъ дѣйствія тяжести, вертикальное положеніе. Поперекъ малаго зеркала, перпендикулярно плоскости секстана, протянута металлическая нить. Малое зеркало по длинѣ раздѣлено пополамъ, правая сторона нагнута, лѣвая нѣтъ.

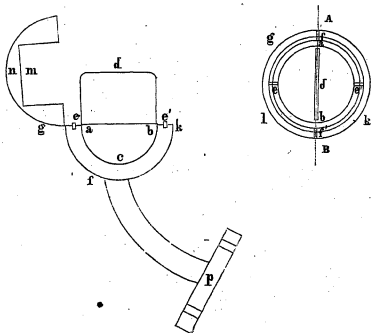
Черт. 9.



Устройство качающагося зеркала слѣдующее: на металлическомъ полушарѣ *abc* (черт. 10), установлено неподвижно, перпендикулярно къ нему, зеркало *abd*; все это качается на оси *ee'* круга *efe'f'*, соединеннаго осями съ полушарною коробкою *dki*; съ боку ея придѣлана крышка *qm* съ выемкою *n*, обращенною къ зрительной трубѣ. Снизу, коробка, полоскою *lp*, прикрѣплена къ секстану. Оси, остроконечными концами, упираются въ средину круговъ, гдѣ сдѣланы выемки и вставлены внутрь агаты.

Черт. 10.

Разрѣзъ по линіи А В.



При наблюденіи высоты стараются удерживать нити въ совмѣщеніи и отраженное свѣтло приводить къ нимъ; черезъ что получится высота отъ горизонтальной линіи.

Искусственная горизонтальная линія обозначается такъ: держа инструментъ вертикально и смотря въ зрительную трубу, наблюдатель видитъ противъ фокуса ея, на маломъ зеркалѣ, горизонтальную нить, которая отражается зеркаломъ въ коробкѣ; если направленіе паденія луча (или что тоже самое ось, зрительной трубы) горизонтально, то оно отъ вертикальной плоскости зеркала въ коробкѣ отразится по тому же горизонтальному направленію. Во всякомъ же наклонномъ положеніи оси трубы, видимая и отраженная нити будутъ расходиться.

Производя испытаніе этого инструмента, я получилъ слѣдующіе результаты:

см.

8

Высота 1-й церкви.

1)  $14^{\circ} 12' 30''$ 2) »  $14' 15''$ 3) »  $25' 10''$ Наиб. разность  $12' 40''$ 

Высота 2-й церкви.

1)  $13^{\circ} 25' 15''$ 2) »  $38' 15''$ 3) »  $27' 30''$ Наиб. раз.  $13' 00''$ 

Высоты солнца труднѣе брать, нежели высоты предметовъ, потому что затемнённой свѣтъ его, не позволяетъ хорошо видѣть нити, отраженной отъ зеркала въ коробкѣ. Взятые высоты солнца имѣли послѣдовательность, я думаю оттого, что промежутки между наблюденіями были велики. Послѣ я опять взялъ высоты тѣхъ же церквей и получилъ совсѣмъ не то, что было прежде.

1) Высота 1-й церкви  $14^{\circ} 34' 00''$  т. е.  $9'$  болѣе прежнихъ.2) Высота 2-й церкви  $13^{\circ} 21'$  т. е.  $4'$  менѣе прежнихъ.

Слѣдующія наблюденія были сдѣланы на другой день тѣмъ же инструментомъ.

Высоты взятые самимъ изобрѣта- телемъ.	1-я церковь.	2-я церковь.	$14^{\circ} 21' 40''$	$13^{\circ} 31' 30''$
			» $23' 30''$	» $31' 00''$
			» $18' 00''$	» $21' 00''$
	Наиб. раз.	Наиб. раз.	$5' 30''$	$10' 30''$
мною.			$14^{\circ} 17' 30''$	$13^{\circ} 21' 50''$
			» $17' 30''$	» $23' 20''$
			» $21' 30''$	» $10' 00''$
	Наиб. раз.	Наиб. раз.	$4' 00''$	$13' 20''$

Эта не одинаковость показаній высотъ тѣхъ же предметовъ, доходящая до  $13'$ , вѣроятно происходитъ отъ тренія осей, при колебаніи зеркала, которое такъ значительно, что зеркало можетъ останавливаться и не бывши совершенно вертикально.

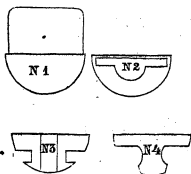
При дѣланіи наблюденій на берегу, качаніе зеркала довольно спокойно; можно, послѣ нѣкотораго промежутка времени, слѣдить за движеніемъ отраженной нити и приблизительно направлять зрительную ось трубы въ средину кача-

нїя нитей, пока зеркало не остановится. Освѣщеніе отраженной нити слабо, что представляет затрудненіе въ наблюдени высоты солнца.

Главное дѣйствіе этого инструмента основано на плавности качанія зеркала и на перпендикулярности его, когда оно находится въ спокойствіи. Вотъ опыты, которые были произведены надъ этимъ:

*№ 1.* При полушарномъ днѣ подъ низомъ зеркала (черт. 11), налитомъ сплошною массою свинца, качанія были быстры,

Черт. 11.



почти невозможно было видѣть отраженной нити и зеркало долго не приходило въ спокойствіе.

*№ 2.* Когда внутри полушара, вынули свинецъ по формѣ показанной на чертежѣ, то качанія были плавнѣе.

*№ 3.* Когда сдѣлали цилиндрическую дыру внутри и выемку по окружности, качанія были плавнѣе нежели *№ 1* и *№ 2*.

*№ 4.* Это та фигура, которую инструментъ имѣлъ во время вышесказанныхъ наблюденій,—при этомъ колебанія довольно плавныя, но тяжесть внизу вѣроятно мала, такъ что не пересиливаетъ тренія; отъ этого, когда зеркало приходитъ въ спокойствіе, то не всегда сохраняетъ вертикальное положеніе.

Въ морѣ, при наблюденіи высотъ солнца и при качкѣ судна, результаты будутъ давать значительно большую по-

грѣшность, нежели на берегу при спокойномъ состояніи. Надо имѣть большой навыкъ, чтобы удерживать инструментъ въ спокойствіи въ продолженіи времени наблюденія.

Этотъ приборъ г. Лана, имѣетъ то достоинство, что его легко прикрѣпить къ каждому секстану и инструментъ отъ этого не испортится, а въ случаѣ нужды можно легко отнять его; устройство прибора несложно. Желательно, чтобы дальнѣйшія улучшенія доставили результаты болѣе вѣрныя, а также чтобы облегчился способъ наблюденія, освѣщеніемъ отраженной нити, и было бы сдѣлано приспособленіе для ночныхъ наблюденій.

### 3. Высотомѣръ Холль Колби (*Altimeter Hall Colby*).

Основаніемъ этого инструмента служить свободно висѣщая въ немъ тяжесть, которая при наблюденіи высотъ свѣтила всегда остается вертикальною.

Высотомѣръ состоитъ изъ мѣднаго сплошнаго сегмента въ три четверти окружности круга *abc* (черт. 12) (радіусъ равенъ полуфуту); верхняя часть сегмента *ac* срѣзана по прямой линіи и вмѣсто нея прикрѣплена узкая площадка *de*, на одномъ концѣ которой придѣлана глазная трубочка *fg*, съ продолговатымъ отверстіемъ, а на другомъ концѣ трубочка *lm*, съ металлическими нитями *k* накрестъ, для обозначенія оси трубы. Сзади нитей придѣланы два цвѣтныхъ стекла *n, n'*, для закрыванія отверстія трубы, когда она наведена на солнце или на луну. По срединѣ между этими трубочками привинченъ, ниже оси ихъ, спиртовой уровень *pq*.

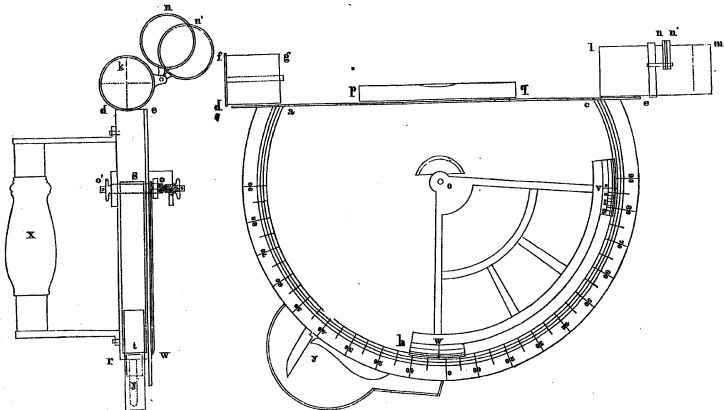
Въ центрѣ круга инструмента, на оси *oo'*, находится свободно качающаяся тяжесть *st*. Полагается, что тяжесть эта при всевозможномъ обращеніи инструмента въ вертикальной плоскости, остается всегда въ вертикальномъ положеніи.

Сзади инструментъ закрытъ сплошнымъ металлическимъ сегментомъ *dr*. Къ оси *oo'*, движущейся посредствомъ тяжести *st*, придѣлана, съ лицевой стороны инструмента, алидада *uov* съ двумя верніерами *u* и *v*, расположенными въ разстояніи

Черт. 12.—Высотомѣръ г-на Шелъ Селы.  
(Уменьшенъ вполонину).

Видъ сбоку.

Видъ спереди.



90° одинъ отъ другаго. На одномъ изъ нихъ, *w*, написано: высота (Altitude), на другомъ, *v*—зенитальное разстояніе (Zenith).

Дѣленія на окружности идутъ отъ 0° въ срединѣ до 90° по бокамъ, дуга раздѣлена черезъ 15' и помощію верниеровъ получается отсчетъ съ точностію до 1'. Къ заднему сегменту *dr* придѣлана ручка *x*, для держанія инструмента въ лѣвой рукѣ.

Чтобы при наблюденіи высоты, остановить свободную тяжесть въ данной моментъ, снизу сегментовъ приспособлена спусковая пружина, которая легкимъ нажатіемъ правой руки, моментально и неподвижно зажимаетъ тяжесть; и тогда отсчетъ на одномъ изъ верниеровъ дастъ высоту, а на другомъ зенитальное разстояніе свѣтила.

Уровень *ac* придѣланъ для того, чтобы получить точной отсчетъ нуля дѣлений (или какъ у насъ принято называть: погрѣшность инструмента).

Высотомѣръ былъ испытываемъ слѣдующимъ образомъ:

1) Держа инструментъ глазомѣрно въ вертикальной плоскости, и уперши его для большей неподвижности о столъ, приводили пузырекъ уровня точно на средину трубки; потомъ, когда тяжесть успокоивалась, спускали пружину; отсчеты были получены слѣдующіе:

+0° 9', +0° 10', +0° 12', +0° 8', наибольшая разность 4'.

2) Держа инструментъ на вѣсу въ рукѣ, отсчеты были:

+0° 3', +0° 9', —0° 10', —0° 2', +0° 15', наиб. раз. 25'.

3) Наблюдая высоту отдаленнаго предмета получили отсчеты:

1° 01', 1° 31', 0° 49', 0° 47', 1° 02', наиб. раз. 24'.

4) При наблюденіи ночью отдаленнаго свѣта фонаря, разность показаній доходила до 1° и съ трудомъ можно было приводить свѣтъ въ пересѣченіе нитей, такъ слабо были онѣ видны.

5) При наблюденіи высоты звѣздъ разность доходила до 1½°, пересѣченія нитей въ трубѣ не видать и приводить звѣзды въ полѣ трубы трудно.



6) При взятіи высоты солнца или луны, приводя пересѣченіе нитей къ центрамъ свѣтилъ, разность показаній доходила до  $1\frac{1}{4}^{\circ}$ ; при этомъ яркость свѣта вредно дѣйствуетъ на глаза, потому что надо давать время успокоиться инструменту, чтобы по возможности избѣжать большихъ ошибокъ въ высотѣ.

7) Погрѣшность эксцентриситета доходила до 3 минутъ.

Эти наблюденія показываютъ, что результаты, полученные отъ наблюденій этимъ инструментомъ на берегу, имѣютъ такія большія погрѣшности, которыя ни въ какомъ случаѣ нельзя допустить въ морѣ, тѣмъ болѣе, что астрономическія наблюденія служатъ для повѣрки навигаціоннаго счисленія.

Этотъ высотомѣръ имѣетъ слѣдующіе практическіе недостатки: 1) держаніе инструмента передано въ лѣвую руку, менѣе привычную для наблюденій, нежели правая; 2) при спускѣ пружины, для задержки тяжести въ данной моментъ, происходитъ содроганіе въ инструментѣ, а отъ этого невѣрность въ показаніи; 3) нельзя узнать когда инструментъ находится въ вертикальной плоскости, а потому наблюденія производятся и внѣ ея; 4) ничѣмъ нельзя удостовѣриться находится ли тяжесть въ спокойствіи, а какъ передвиженіе конца ея на одну линію, равно  $1^{\circ}$ , то погрѣшности въ показаніяхъ могутъ быть весьма значительны.

По этимъ очевиднымъ недостаткамъ высотомѣра, наблюденія на суднѣ, въ особенности при качкѣ, могутъ привести наблюдателя къ заблужденію и никакія среднія, большаго числа наблюденій, не могутъ служить даже для приближеннаго опредѣленія мѣста.

Изъ всего вышесказаннаго видно, что описанные нами инструменты не доставляютъ мореплавателямъ средства съ увѣренностью наблюдать высоты свѣтилъ, когда нѣтъ видимаго горизонта, и что результаты получаемые изъ наблюденій ими не точнѣе обыкновеннаго навигаціоннаго счисленія. Но въ тоже время всѣ эти приспособленія служатъ залогомъ того, что многіе стремятся различными путями сдѣлать подоб-

1859.)

С М Ъ С Ъ .

111

ные инструменты практически годными для моряковъ и тѣмъ по возможности обезпечить плаваніе ихъ. Будемъ надѣяться.

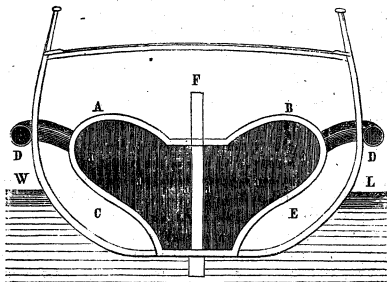
Лейтенантъ Н. Бѣлавецъ.

Нью-Йоркъ; 1858 г.

### НОВЫЯ СВѢДѢНІЯ О ГИДРАВЛИЧЕСКОМЪ ДВИГАТЕЛѢ РУТ-ВЕНА.

Въ дополненіе замѣчаній моихъ, напечатанныхъ въ СМЪСѢ третьей книжки Морскаго Сборника 1859, стр. 64, о гидравлическомъ двигателѣ Рутвена, я при семъ имѣю честь препроводить въ Редакцію Морскаго Сборника, собранныя мною свѣдѣнія, и сдѣланные опыты относительно парохода *Albert*.

Гидравлическій двигатель Рутвена.



A B C E — вертикальный разръзъ бассейна.

a, a — лопасти горизонтальнаго колеса числомъ 6.

D, D — выбрасывающія трубы.

F — гребной валъ или ось колеса.

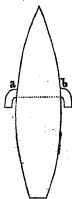
W, L — ватерлинія.

5-го Юня пароходъ этотъ мною былъ нанятъ, и вмѣстѣ съ штурманскими офицерами Бенедиковскимъ и Клевербергомъ и механикомъ Томсономъ, въ продолженіи 4 часовъ былъ испытанъ въ Штеттинскомъ гафѣ, при среднемъ вѣтрѣ отъ SW съ небольшимъ волненіемъ. Ходъ парохода, при всѣхъ положеніяхъ относительно къ вѣтру, былъ 6 узловъ, причемъ машина дѣлала 56 и 57 оборотовъ, при 17 ф. пара.

Съ полного хода пароходъ останавливается, при поворотѣ, трубъ чрезъ  $\frac{1}{2}$  минуты.

Пароходъ поворачиваетъ съ переложеннымъ рулемъ и поворотомъ съ одной стороны трубы впередъ на прежній курсъ, въ  $5\frac{1}{4}$  мин., не перемѣняя мѣста.

При поворотѣ парохода не обращая трубы, разницы во времени нѣтъ, но при этомъ бываетъ значительная циркуляція.



Одними трубами безъ руля, при бывшихъ тогда обстоятельствахъ, какъ то: вѣтеръ и небольшое волненіе, пароходъ не поворачивалъ, и вообще полагаю, что одними трубами на *Альбертъ* поворотить нельзя, такъ какъ трубы расположены по самой срединѣ судна по линіи *ab*, проходящей чрезъ плоскость центра тяжести судна, и точки приложенія силъ *a* и *b*, дѣйствующихъ въ разные стороны, совершенно диаметрально противоположны, ибо сила движущая пароходъ впередъ—не струя воды выбрасываемая изъ трубъ и упирающаяся въ поверхность воды, а давленіе воды на стѣны трубъ въ точкахъ *a* и *b*. Жидкость въ сосудѣ давитъ на всѣ стороны одинаково, а если жидкость съ одной стороны сосуда будетъ свободно вытекать, то давленіе останется на противоположной сторонѣ, точно такъ же, какъ орудіе при выстрѣлѣ откатывается назадъ, или какъ извѣстная игрушка, горизонтальная трубка, у коей концы загнуты въ разные стороны, и изъ коней вытекающей паръ заставляетъ трубку вертѣть-

ся въ противоположную сторону отъ той, въ которую направлены колѣна трубки. Доказательствомъ, что пароходъ приводится въ движеніе дѣйствительно давленіемъ на колѣна трубу, служить весьма простой опытъ: если трубы поставить подъ какимъ либо угломъ, такъ что вода выбрасывается вверхъ фонтаномъ и падаетъ вертикально на поверхность воды, то судно бы не могло идти впередъ, если движущая сила находилась бы въ струѣ, падающей на поверхность воды, а при этомъ опытѣ судно движется впередъ, разумѣется со скоростію соотвѣтственно углу возвышенія трубы.

Хотя скорость 6 узловъ не большая, но нѣтъ сомнѣнія, что эту скорость можно увеличить, если штеттинскій инженеръ и строитель парохода Зейденъ, которому часть этого парохода принадлежитъ, имѣлъ бы средства сдѣлать надъ нимъ свои испытанія; ибо отъ діаметра, погиба и устройства трубъ много должно зависѣть. Какое новое открытіе вошло сей часъ во всеобщее употребленіе и было съ разу устроено въ совершенствѣ? Стоитъ только вспомнить объ архимедовомъ винтѣ, который семь лѣтъ оставался почти безъ вниманія, а потомъ вдругъ, когда удостовѣрились въ его преимуществѣ, быстро сталъ распространяться. Если наконецъ скорость парохода съ гидравлическимъ двигателемъ невозможно будетъ увеличить, то другія преимущества и достоинства такого парохода предъ рѣчными колесными пароходами заставляютъ почти забыть этотъ недостатокъ, особенно въ мелкихъ и узкихъ рѣкахъ, гдѣ колесо парохода тѣмъ шире, чѣмъ менѣе оно по малому углубленію судна можетъ углубляться. Пароходы же съ гидравлическими двигателями могутъ весьма мало сидѣть въ водѣ не теряя дѣйствующей силы, что противорѣчитъ моему мнѣнію высказанному въ Морскомъ Сборникѣ ибо бассейнъ въ которомъ вертится горизонтальное выгоняющее воду колесо, можетъ лежать выше ватеръ-линіи, такъ какъ вступающая въ бассейнъ вода по большой центробѣжной своей силѣ, въ которую она приводится лопастями колеса, не только должна подыматься, но и вы-

гоняетъ находящійся въ бассейнѣ воздухъ, и потому вода слишкомъ достаточно можетъ возвыситься, чтобы быть выбрасываемою въ большой массѣ.

Строитель парохода *Альбертъ*, инженеръ, г. Зейденъ, между прочимъ мнѣ рассказывалъ случай, доказывающій что пароходъ съ гидравлическимъ двигателемъ, скорость свою противъ теченія менѣе теряетъ, нежели суда съ двигателями другихъ родовъ.

Дѣлая однажды въ Эдинбургѣ, по рѣкѣ, на подобномъ пароходѣ пробу, и приближаясь къ мосту, между быками котораго теченіе было значительное, онъ былъ догоняемъ легкимъ колеснымъ пароходомъ, но между быками этотъ пароходъ замѣтно началъ отставать. Сколько въ семъ возможнаго, не знаю и пусть эту задачу рѣшаютъ физики и гидравлики. Котель на пароходѣ *Альбертъ* имѣетъ 330 □ ф. огненной поверхности 96 дымогарныхъ трубъ, по 5 ф. длины и 2 д. въ діаметрѣ, которые расположены между и подъ топками; при такомъ устройствѣ почти нѣтъ тяги, трубки засариваются, и особенно нижніе три ряда ихъ, сей часъ забиваются наглухо сажею; поэтому вмѣсто предположенныхъ 28 ф. пару, только съ трудомъ могутъ держать отъ 14 до 17 фун., при чемъ сжигаютъ много угля, а именно по 3½, берлинскаго шефеля въ часъ или около 350 ф., что для машины въ 17 силъ разумѣется много.

#### *Размѣренія парохода.*

Длина по ватеръ-линіи . . . . .	90 ф.
Ширина . . . . .	13 »
Углубленіе . . . . .	2 » 9 дюйм.
Машина низкаго давленія въ 17 силъ съ двумя цилиндрами . . . . .	
Діаметръ цилиндра . . . . .	17 дюйм.
Ходъ поршня . . . . .	24 »
Паръ отсѣкается по ¼ хода, т. е. на ¾ хода паръ дѣйствуетъ расширеніемъ . . . . .	
Діаметръ воздушнаго насоса . . . . .	18 дюйм.

Ходъ его поршня . . . . . 12 д.

Діаметръ резервуара. . . . . 7 ф.

Выкидывающія трубы: въ діаметрѣ . . . . . 10 дюйм.

Черезъ нѣсколько мѣсяцевъ выйдетъ изъ печати подробное описаніе — съ полными чертежами — этого двигателя, соч. самаго Зейдена, которое тогда мною будетъ представлено въ Редакцію.

### Капитанъ-Лейтенантъ Зрдманъ.

#### ОВЪ ОПЫТАХЪ, ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ ДЛЯ СРАВНЕНІЯ ДОСТОИНСТВЪ ВИНТА ГРИФТА СЪ ВИНТОМЪ ОБЫКНОВЕННОЙ ФОРМЫ.

Въ Юнѣ мѣсяцѣ нынѣшняго года въ Англіи производились опыты, въ присутствіи членовъ адмиралтейства, надъ гребнымъ винтомъ обыкновеннаго устройства и винтомъ системы г. Грифта; оба винта были нарочно сдѣланы для военнаго фрегата *Doris*. Опытъ этотъ былъ можно сказать первый и единственный, потому что производился въ довольно большихъ размѣрахъ и именно для того чтобы точнѣе и безошибочнѣе оцѣнить и выбрать систему выгоднаго винтового двигателя для судовъ большаго ранга.

Многіе результаты до сего времени получаемые, при сравненіяхъ: одного судна съ другимъ, были очень невѣрны и сбивчивы, потому что заключали множество вопросовъ и условій, относительно постройки самаго судна, морскихъ его качествъ, вооруженія его и устройства механизма. Для дѣйствительнаго сравненія достоинствъ гребнаго двигателя, надо было основываться на полученныхъ результатахъ, изъ всѣхъ данныхъ, въ какихъ нибудь десятихъ частяхъ узла въ часъ, и то еще при самомъ строгомъ и точномъ опредѣленіи, какое только возможно было сдѣлать. А поэтому, то и результаты, приобретенные нѣсколько лѣтъ

тому назадъ, изъ опытовъ надъ паровыми судами *Fairy* и *Conflict*, могли только служить, такъ сказать, началомъ для болѣе обширныхъ настоящихъ опытовъ и заключеній.

Но каковы бы эти заключенія ни были, относительно механическаго достоинства извѣстныхъ гребныхъ винтовъ, въ разное время испытанныхъ, введеніе во всеобщее употребленіе котораго либо изъ нихъ вообще зависѣло отъ тѣхъ лицъ, которыя предпочитали имѣть дѣло съ винтами дающими прямыя результаты, а не относительныя; отъ лицъ которымъ доказательства пользы того, что хорошо для малыхъ судовъ, не могли быть достаточнымъ убѣжденіемъ, что тѣ же самыя средства дадутъ тѣ же результаты и на судахъ большихъ размѣровъ.

При нынѣшнихъ испытаніяхъ ничто не могло дать точнѣйшихъ заключеній, какъ опытъ произведенный на фрегатѣ *Doris*. Прекрасный фрегатъ этотъ, съ двумя машинами и (въ 800 нарицательныхъ силъ) Пена, отличное дѣйствіе которыхъ было постояннымъ предметомъ удивленія, во все время опытовъ, — доставлялъ, во всѣхъ отношеніяхъ и при всѣхъ условіяхъ, все необходимое къ разрѣшенію вопроса.

Когда фрегатъ былъ изготовленъ для перваго опыта, то его углубленіе было замѣчено: форштевня 19 ф. 5 д., achterштевня 21 ф. 7 д., и на всѣхъ опытахъ площадь погруженнаго миделеваго сѣченія при этомъ углубленіи была 742 квадр. фута.

Обводы *Doris* безъ сомнѣнія очень острые, отчего фрегатъ этотъ, какъ и прочія военныя, изъ дерева построенныя, суда, притяженіемъ воды въ струю его четырнадцати дюймоваго старнъ-поста, безъ сомнѣнія, никакимъ образомъ не получалъ прибавки въ скорости своего хода.

Предѣлъ часовой скорости фрегата съ 18 футовымъ адмиралтейскимъ винтомъ, безъ всякаго измѣненія, полученъ въ 11,823 узла; при увеличеніи же діаметра до 20 футъ, скорости прибавилось только на 0,003 узла; но за то при этомъ увеличилось сотрясеніе въ кормовой части судна.

Мы не будемъ входить въ изслѣдованія устройства и фор-

мы винта Грифита, потому что можно и такъ себѣ представить выигрышъ сближеніемъ оконечностей подшипниковъ ближе къ центру и тѣмъ произвести уменьшеніе сопротивленія прохождению воды чрезъ винтовое отверстіе въ рамѣ. Полагаемъ, что отрѣзкою угловъ винта, мы не можемъ совершенно доказать по какому способу это измѣненіе можетъ придать скорости судну, но между прочимъ это измѣненіе произошло съ фрегатомъ *Doris*, ибо когда загребной уголъ (*leading*) на каждой лопасти винта, въ 20 футовъ діаметра, былъ отрѣзанъ по формѣ Грифита, а чрезъ то и дѣйствующая поверхность уменьшилась, то тотчасъ же былъ полученъ выигрышъ въ скорости на 0,206 узла въ часъ. Съ передѣлкой обыкновеннаго винта, предѣлъ его скорости, дошелъ до 12,032 узла. Потомъ, когда обрѣзали углы лопастей, какъ у винта Грифита, уменьшеніе поверхности начало показывать дѣйствіе, котораго ожидали, то есть, уменьшеніе самой скорости, именно на 0,02 узла, или получена сумма всей скорости до 12,012 узла въ часъ; но между прочимъ тогда для достиженія этой скорости потребовалось большее число оборотовъ. Длина хода винта (*pitch*) оставалась неизмѣнною, но скольженіе (*slip*) было гораздо больше.

Когда же загребной уголъ былъ опять возстановленъ, какъ было прежде, и только одинъ задній отрѣзанъ, то скорость судна сдѣлалась нѣсколько меньше, то есть 11,815 узловъ въ часъ, слѣдовательно менѣе нежели съ тѣмъ же винтомъ, въ его первоначальномъ видѣ.

Винтъ Грифита, съ формою котораго читатели вообще знакомы, имѣлъ 20 футовъ въ діаметрѣ и установленъ при первой пробѣ съ ходомъ (*pitch*) въ 32 фута. При винтѣ этого діаметра, его центральная часть (*boss*), имѣющая сферическую форму (которая и есть одна изъ отличительныхъ частей системы г. Грифита) была діаметромъ въ 5 футовъ 6 дюймовъ.

При этомъ изобрѣтатель предпочитаетъ, чтобы самая широкая часть лопасти или корень, имѣла ширину равную одной трети діаметра самага винта, что и составитъ въ



этомъ случаѣ 6 ф. 8 д.; оконечности же лопастей должны быть въ одну третъ ширины при корнѣ или самой широкой части лопасти. На фрегатѣ *Doris*, ширина лопастей винта была сперва сдѣлана въ 5 футовъ 9 дюймовъ. Но когда начали вставлять винтъ въ раму, то оказались нѣкоторыя къ тому препятствія, и крылья не входили въ нее, но такъ какъ начальство не дозволило ничего дѣлать съ рамой, то пришлось обрѣзать самыя лопасти винта и сдѣлать ихъ значительно уже, дабы они свободно проходили въ раму, что, само собою, разстраивало въ нѣкоторой степени особенность и свойство винта, на которыя изобрѣтатель рассчитывалъ какъ на главные его превосходства.

Однакожь не смотря на эти невыгоды, винтъ при 49,83 оборотахъ давалъ 11,981 узловъ и даже, по точнѣйшему наблюденію, до 12 узловъ въ часъ. Скользеніе (slip) было 3,739 узловъ въ часъ или почти 24% скорости самаго винта. Но при этомъ нашли, что длина хода винта была слишкомъ велика, а потому на слѣдующую пробу ее уменьшили до 26 ф. 5 д.; тогда, при 58 $\frac{1}{4}$  оборотахъ, судно достигло самаго большаго хода 12,269 узловъ въ часъ; скользеніе же винта при этомъ оказалось 2,9 узловъ или 19% скорости винта.

Слѣдующая проба, съ среднею длиною хода и при 53 $\frac{3}{4}$  оборотахъ, дала 12,158 узловъ съ меньшимъ сотрясеніемъ въ кормовой части, чѣмъ при прежнихъ опытахъ.

Считаемъ долгомъ замѣтить, что во время всѣхъ опытовъ, тронковыя или хоботовыя машины (trunk), имѣющія диаметръ цилиндровъ въ 90 дюймовъ, съ длиною хода поршня 4 фута, и работающія при 21 фунтѣ давленія пара, — давали до 3000 и въ одномъ случаѣ до 3091 индикаторныхъ лошадиныхъ силъ, дѣйствіе ихъ было наивозможно плавное спокойное, кромѣ звука пара переходящаго въ холодильники, не было слышно ни малѣйшаго шума въ машинномъ отдѣленіи. Это происходило отъ уменьшенія въ числѣ, а слѣдовательно и въ вѣсѣ, подвижныхъ частей машины, а равно также и отъ превосходнаго исполненія системы хоботовыхъ (trunk) машинъ. Такихъ результатовъ трудно ожидать при машинахъ

со штоками и съ ихъ тяжеловѣсными и сложными движущимися частями, во время дѣйствія съ подобною большою скоростію.

Вышеописанные опыты доказали несомнѣнное преимущество каждой изъ отличительныхъ частей винта г. Грифита; въ нихъ заключается не только одинъ выигрышъ въ скорости хода и уменьшеніи сотрясенія, но также и большое удобство и легкость въ управленіи рулемъ, когда отрѣзаны загребные углы винта; сверхъ того сберегается сила употребленіемъ сферическаго босса (boss), то есть центральной его части, между тѣмъ какъ оконечности обыкновенныхъ лопастей представляютъ почти плоскую поверхность, безъ всякой двигающей силы, то есть упирающейся въ направленіи противоположномъ ходу судна.

Если положимъ, что обыкновенный винтъ съ лопастями, обрѣзанными по формѣ Грифита, требуетъ 2920 лошадиныхъ силъ для доставленія 12 узловъ хода, то винтъ Грифита, съ такою же почти формою и пропорціею лопастей, исключая сферическаго босса, который отрѣзаетъ внутреннюю или къ центру лежащую часть поверхности обыкновенныхъ лопастей, — потребуетъ только 2825 лошадиныхъ силъ, чтобы дать судну ту же самую скорость.

Не можетъ быть никакого сомнѣнія, что при дѣйствіи винта Грифита, соприкосновеніе съ водою поверхностей противоположныхъ дѣйствующимъ, совершается гораздо однообразнѣе, нежели при обыкновенномъ винтѣ; и это еще тѣмъ ощутительнѣе, чѣмъ болѣе будетъ оставлено отверстіе, въ винтовой рамѣ. Это въ особенности замѣчается когда винтъ бываетъ привѣшенъ позади руля, какъ болѣею частію дѣлаютъ на винтовыхъ судахъ перевозящихъ уголь; на которыхъ сотрясеніе, даже и съ простою формою винта, бываетъ очень легкое.

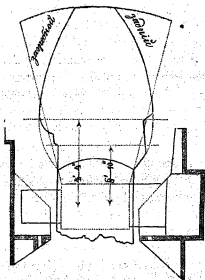
Г. Пеннъ, въ особенности выставляетъ фактъ, что ни одинъ изъ подшипниковъ ни разу не нагрѣвался въ продолженія этихъ трехъ опытовъ на фрегатѣ *Doris*, между тѣмъ какъ прежде, съ простымъ винтомъ, это затрудненіе было

довольно часто. Намъ также извѣстно, что механикъ съ пароваго транспорта *Himalaya* доносилъ, что подшипники на этомъ суднѣ снабженномъ винтомъ Грифита, ни разу не нагрѣвались во все продолженіе его послѣднихъ рейсовъ, на переходѣ въ 25 452 миль, на мысъ Доброй Надежды и назадъ. Переходъ этотъ сдѣланъ въ меньшее время сравнительно съ тѣмъ, когда онъ имѣлъ винтъ обыкновенный, отъ усиленнаго вращенія котораго, въ то время когда лопасти ударяютъ воду, было частое разгоряченіе подшипниковъ; а также и самый упоръ винта Грифита, безъ сомнѣнія, болѣе правильный нежели винта обыкновеннаго. Неправильное же напряженіе обыкновеннаго винта показалъ индикаторъ, приспособленный на *Rattler's* о чемъ г. Воупне упоминаетъ въ своемъ сочиненіи о винтовыхъ двигателяхъ.

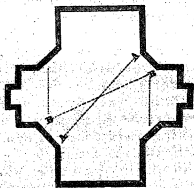
Судя по результатамъ, приобретеннымъ въ описанныхъ испытаніяхъ адмиралтейства, и которыя, мы должны согласиться, были произведены въ наилучшемъ видѣ,—винтъ г. Грифита есть въ настоящее время самый дѣйствительный и надежный изъ всѣхъ, съ которыми опыты насъ ознакомили. Вслѣдствіе чего, мы можемъ надѣяться на введеніе этого винта во всеобщее употребленіе и, какъ кажется, винтъ этотъ уже усовершенствованъ окончательно.

Прилагаемъ при семъ чертежъ, на которомъ показаны: форма винтовъ, адмиралтейскаго и г. Грифита, въ томъ самомъ видѣ какъ они были испытаны на фрегатѣ *Doris*.

Прямыя пунктирныя линіи въ верхней фигурѣ показываютъ очеркъ лопасти обыкновеннаго винта съ развернутою поверхностью. Сплошныя линіи представляютъ очеркъ винта Грифита, какъ онъ былъ обрубленъ, чтобы войти въ раму и свободно вращаться въ ней. Кривыя пунктирныя линіи, представляютъ настоящую форму винта Грифита, форму, съ которою не удалось его испробовать на фрегатѣ. Обрѣзаніе же загребнаго и задняго угловъ простаго винта было сдѣлано, сколько возможно подобно съ формою винта Грифита.



Нижняя фигура представляет вид въ планѣ колодца для подъема винта, пунктирные же линіи АА и ВВ показываютъ различныя длины хода (pitch), при которыхъ винтъ Грифита былъ испытанъ.



Съ англійскаго, П. Чвановъ.

## ПАРОХОДЪ «GREAT EASTERN».

Наконецъ преодолевъ всѣ затрудненія, которымъ можетъ подвергаться коммерческое предпріятіе, миновавъ всѣ опасности, которыя только служили доказательствомъ силы и крѣпости судна, *Great Eastern* отдалъ швартовы и оставилъ Дептфордъ.

Г-нъ Atkinson, штурманъ Нью-Йоркскаго пароходнаго общества, — которому вѣрено это замѣчательное судно, прибылъ на пароходъ на канунъ отплытія. Едва слабый разсвѣтъ утра пролился на рѣку, приготовленія къ отплытію уже были окончены; нѣсколько буксирныхъ пароходовъ были наготовѣ. Кстати замѣтимъ, что, по странному стеченію обстоятельствъ, имена четырехъ изъ этихъ пароходовъ слѣдующія: *Victoria*, *Napoleon*, *Alliance* и *True Briton*. Ровно въ четверть осьмага отданы послѣдніе швартовы, но какъ въ это время теченіемъ прилива корму парохода повернуло по направленію къ госпитальному кораблю, стоящему у берега, то, для болѣе удобнаго прохода крутаго поворота рѣки, ниже Гринича, необходимо было дать задній ходъ. Сначала были пущены въ ходъ винтовыя машины, и когда уже начали дѣйствовать колесныя, то достаточно было нѣсколькихъ оборотовъ для приведенія его на требуемое направленіе. Послѣ этого поворота, при маломъ ходѣ впередъ, *Great Eastern* въ первый разъ пришелъ въ движеніе, и отъ медленныхъ ударовъ его гигантскихъ колесъ величественно спускался по рѣкѣ. Первый поворотъ, совершенный въ Гриничѣ, доказалъ капитану Harrison'у и всѣмъ пароходскимъ офицерамъ, что *Great Eastern* отлично слушается руля; и что, при проходѣ по крутымъ поворотамъ рѣки въ Вуличъ и Блэквалъ, единственное затрудненіе происходило отъ его длины.

Въ Гриничѣ по обоимъ берегамъ рѣки толпилось необыкновенное собраніе народа, но въ Блэквалѣ выразилось настоящее торжество: всѣ дома были биткомъ набиты, крыши строеній, пристань, мачты и реи судовъ, стоявшихъ въ

докѣ, были усѣяны зрителями, и когда пароходъ приближался, казалось восторгъ превзошелъ тотъ предѣлъ, который обыкновенно выказываетъ англійскій народъ въ подобныхъ случаяхъ, и если только всеобщій восторгъ не достигъ крайней степени, то это потому, что при семъ торжествѣ не присутствовалъ тотъ, кто первый подалъ мысль о такомъ громадномъ предпріятіи:—Брюнель, которому опасная болѣзнь воспрепятствовала присутствовать при первомъ торжествѣ осуществленія величайшей идеи, которая только проявлялась въ искусствѣ кораблестроенія.

Можно сказать, что вся будущность *Great Eastern*'а повидимому зависѣла отъ успѣшнаго поворота въ Блэквалѣ. Здѣсь Темза поворачиваетъ подъ острымъ угломъ и теченіе прилива стремительно—неровное. При искусствѣ капитана Haggison'a и штурмана Atkinson'a, силѣ и правильности дѣйствія машинъ, пароходъ прошелъ бы быстро это мѣсто, еслибъ на пути не встрѣтилось особыхъ препятствій; но какъ будто нарочно посреди рѣки стояла барка, а не далеко отъ нея шкуна, такъ что прямой путь по рѣкѣ былъ совершенно загороженъ. Подали сигналъ буксирнымъ пароходамъ повернуть носъ, но помощь ихъ оказалась безуспѣшною: два буксира лопнули въ самый критическій моментъ, и въ продолженіе нѣсколькихъ минутъ это громадное судно находилось въ самомъ опасномъ положеніи, такъ какъ сильнымъ приливнымъ теченіемъ его несло прямо на берегъ. Изъ этого затруднительнаго положенія, можно сказать, пароходъ былъ выведенъ только огромной силой его машинъ, и искуснымъ управленіемъ ими, потому что нужно было въ одно время отойти отъ одного берега и не наткнуться на противоположный. Къ счастью этотъ маневръ удался: барка стоявшая по срединѣ рѣки снялась съ якоря, подали новые буксиры, и послѣ 10-ти и 15-ти минутнаго затрудненія *Great Eastern* двинулся впередъ и прошелъ опасное мѣсто; такое благополучное окончаніе было утѣшительно для всѣхъ, особенно г.г. Campbell'ю и Jackson'у, главнымъ распорядителямъ, которые весь день и всю ночь наканунѣ присма-

тривали за всѣми приготовленіями къ первому рейсу. По минованіи опасности тотчасъ были выпущены и съ берега и съ парохода голуби—разнести повсюду пріятную вѣсть.

Ниже Вулича уже не предстояло опасности, но буксирные пароходы все таки еще придерживались на всякій случай, хотя пароходъ такъ хорошо повинуется рулю, что легко можно было обойтись и безъ нихъ. Еслибъ не задержка въ Блэквалѣ, то пароходъ прибылъ бы въ Грэвзэндъ къ 11 ч., но теперь онъ долженъ былъ стать на якорь въ Пурфлитѣ до слѣдующаго утра. Замѣчательно, что только бросили одинъ изъ Тротманскихъ якорей, ходъ вдругъ прекратился, и когда пароходъ, приходя на канатъ, сталъ поперегъ теченія, онъ представлялъ, буквально, мостъ; правда ему оставалось мѣсто повернуться, но ни одного фута лишняго.

Простоявъ всю ночь на якорѣ, *Great Eastern* оставилъ Пурфлитъ утромъ въ  $\frac{3}{4}$  девятаго, въ четверкъ. Ночью сначала дулъ легкій вѣтеръ съ порывами и, казалось, обѣщаль засвѣжить, но при восходѣ луны вѣтеръ стихъ и образовался мертвый штиль. Въ продолженіе ночи приливной волной пароходъ еще разъ поставило поперегъ теченія, но потомъ онъ опять пришелъ на канатъ, а къ разсвѣту уже лежалъ носомъ по теченію, готовый продолжать плаваніе внизъ по рѣкѣ. Кажется почти невѣроятнымъ, чтобъ судно такой величины могло ворочаться въ какой нибудь части Темзы, и только одни моряки могутъ оцѣнить тотъ фактъ, что ворочаясь при сильномъ приливѣ только на одномъ якорѣ въ 370 пуд., вокругъ котораго судно обошло нѣсколько разъ, канатъ не запутался и якорь не подался ни на одинъ дюймъ. Въ этотъ день только одну часть рѣки ниже Long Reach нужно было проходить съ большею осторожностію, но и здѣсь при большой глубинѣ и ширинѣ рѣки этотъ переходъ совершился безъ особеннаго труда. Ниже Long Reach'a встрѣтили не большой бригъ, подымавшійся вверхъ по рѣкѣ; онъ, казалось, испугался увидавъ такое чудовище, началъ мѣнять курсъ и чуть не попалъ подъ форштевень.

Противъ Грэвзэнда, передъ пристанями затопленными,

такъ сказать, толпами зрителей, стояло нѣсколько большихъ судовъ съ отрядами, отправляющимися въ Индію. Команда этихъ судовъ заняла всѣ ванты, реи, и топы мачтъ; солдаты толпились на палубѣ и всѣми корабль-великанъ былъ при-вѣтствованъ. Немного выше Long Reach'a буксирные пароходы оставили *Great Eastern* и тогда тотчасъ прибавили ходу. Всякій сколько нибудь знакомый съ паровыми судами согласится, что при такихъ обстоятельствахъ нельзя даже покуситься идти большимъ ходомъ. Но и при среднемъ ходѣ *Great Eastern* показалъ чего отъ него можно ожидать, когда онъ будетъ совершенно готовъ къ плаванію въ морѣ. Тогда, предполагается, что его машины будутъ дѣйствовать при 25 ф. пару, колеса будутъ дѣлать 14 оборотовъ, а винтъ 53. Въ этомъ же плаваніи, при углубленіи 21 ф. 10 л. кормой и 22 ф. 8 л. носомъ, и 17 фунтахъ пару, колеса не дѣлали даже девяти оборотовъ, а винтъ дѣлалъ только 27, слѣдовательно при дѣйствіи менѣе  $\frac{2}{3}$  всей силы, и идя противу приливнаго теченія онъ прошелъ отъ Лоуэръ Гонъ-Поэнта до Норскаго маяка, разстояніе въ 15 англ. миль (22  $\frac{1}{2}$  вер) въ 58 мин.

Основываясь на вышеприведенныхъ данныхъ, можно полагать, что *Great Eastern*, при его обыкновенномъ состояніи въ морѣ, будетъ имѣть среднюю скорость отъ 18 до 19 миль, т. е. около 16 узловъ. Нельзя не обратить вниманіе на то, что при 13 узлахъ ходу, машины дѣйствовали необыкновенно свободно, если примемъ во вниманіе ихъ величину и силу, и на пароходѣ, сколько можно было судить по окружающимъ предметамъ, не было замѣтно ни малѣйшаго дрожанья, такъ что сидя въ каютѣ можно было вообразить себя въ какомъ нибудь отличномъ салонѣ; вода за кормой почти не пѣнчилась, покрайней мѣрѣ менѣе чѣмъ на самыхъ мелкихъ рѣчныхъ пароходахъ, и гораздо менѣе, чѣмъ на сопровождавшихъ его буксирныхъ.

*Great Eastern* достигъ Норскаго маяка въ половинѣ первого и бросилъ якорь на 8 саж. глубины; канату имѣлъ 45 саж. Становясь на якорь онъ совершилъ полную циркуляцію на пространствѣ меньшемъ  $\frac{3}{4}$  мили. Какъ только бросили



якорь, къ пароходу тотчасъ присталъ адм. Гарвей на своей яхтѣ, а за нимъ множество другихъ яхтъ и шлюпокъ. На ходу отъ Грѣвезенда былъ установленъ рулевой аппаратъ Langley'я и дѣйствовалъ превосходно. Капитанъ и штурманъ все время были на правомъ кожухѣ; машинами управлялъ Scott Russell, а неутомимый Campbell, по обыкновенію, присутствовалъ вездѣ. Пароходъ вышелъ изъ Нора въ 9 ч. 15 м, наканунѣ, а на пути въ Portland пришелъ въ Мергетъ въ 11 ч.

(Unit. Serv. Gaz.)

Изъ газетъ уже извѣстно несчастное происшествіе съ *Great Eastern* омъ; вотъ подробное описаніе этого случая изъ *Monit. de la Flotte*.

Мы получили письмо изъ Лондона отъ <sup>11 Сентября</sup>/<sub>30 Августа</sub> отъ одного извѣстнаго моряка, который, благодаря своимъ специальнымъ познаніямъ въ морскомъ искусствѣ, присутствовалъ при пробномъ рейсѣ *Great Eastern*; въ письмѣ своемъ онъ подробно и занимательно излагаетъ происшествіе случившееся съ однимъ изъ котловъ этого судна. Исслѣдованія, которыя будутъ сдѣланы, говоритъ онъ, много разъяснятъ ужасныя явленія пара, которымъ мы ежедневно пользуемся, не зная еще всѣхъ его свойствъ. Вотъ что сообщаетъ намъ нашъ корреспондентъ:

Первый выходъ *Great Eastern*'а возбудилъ всеобщее вниманіе на столько, что публика вѣроятно будетъ весьма сожалѣть, узнавъ о происшествіи, которое ежели и не прекратило, то задержало исполненіе гигантскаго предпріятія на морѣ. Весьма вѣроятно также что это, произведетъ самыя разнообразныя толки на счетъ причинъ и слѣдствій этого происшествія; а какъ въ такомъ случаѣ вѣрнѣйшимъ судьей и руководителемъ для предотвращенія несчастій подобнаго рода, можетъ быть тотъ, кто имѣетъ практическое понятіе о вещахъ, то потому интересно было бы знать расположеніе и устройство котловъ, въ которыхъ произошло взрывъ. Итакъ вмѣсто того чтобы повторять подробности насчетъ спуска этого судна въ Норѣ (Nore), и

его выхода  $\frac{8 \text{ Септ.}}{27 \text{ Август.}}$  утромъ посреди восторженной толпы зрителей береговыхъ и слѣдовавшей на множествѣ пароходовъ вслѣдъ за нимъ, я постараюсь объяснить сначала расположеніе машинъ на *Great Eastern*, а потомъ ужъ и самое происшествіе.

*Great-Eastern* имѣетъ двухъ двигателей: винтъ и колеса, нарицательная движущая сила перваго въ 1600, а вторыхъ въ 1000, что вмѣстѣ съ давленіемъ, обыкновенно употребляемымъ въ нынѣшнихъ котлахъ, составляетъ тройную силу т. е. въ 7800 истинныхъ паровыхъ лошадиныхъ силъ, въ 75 километровъ каждая, т. е. способная поднять въ 1 секунду времени 75 километровъ на высоту одного метра. Паръ въ колесную машину идетъ изъ двухъ рядовъ котловъ; каждый рядъ состоитъ изъ четырехъ котловъ, дымъ изъ нихъ идетъ въ трубы общія четырехъ смежныхъ котламъ, такъ что для колесной машины есть двѣ трубы, которыя и находятся обѣ на бакѣ. Такъ какъ котлы поставлены на самомъ днѣ трюма, то надъ ними устроены огромныя залы отъ 6 до 7 метровъ вышиною, изъ которыхъ верхняя освѣщается двумя рядами длинныхъ люковъ. Черезъ эти залы проходятъ дымовыя трубы. Передній залъ, назначенный собственно для дамъ, былъ убранъ также роскошно и съ такимъ же вкусомъ какъ и большой обѣденный залъ, общій всѣмъ пассажирамъ перваго класса. Мелкія колонны покрытыя рѣзною работою или позолотою, изящныя украшенія во вкусѣ полу-мавританскомъ, полу-Людовика XV, но болѣе всего зеркала необыкновенной величины, давали этимъ роскошнымъ и удобнымъ покоямъ такой видъ, какого никогда не ожидаешь встрѣтить на суднѣ, гдѣ обыкновенно все бываетъ какъ бы сдвинуто малою высотой между палубами, а здѣсь находили высоту любого этажа богатаго отеля. Но такъ какъ вся эта роскошь находилась сверхъ котловъ, то для предохраненія ее отъ дѣйствія жара были устроены такія приспособленія, которыя и сдѣлались причиною взрыва.

Дымовая труба передняго котла проходила черезъ колодезь вырубленный въ палубахъ между дамскимъ и большимъ за-

лами, стороны котораго были украшены зеркалами и превосходною позолотою; но такъ какъ лучеиспусканіе нагрѣтой поверхности листоваго желѣза безпокою бы пассажировъ и чрезвычайно скоро испортило бы живопись и украшенія, то и придумали окружить трубу другою оболочкою не пропускающею течи, а чтобъ температура ея не превышала 100° С. (80° R), то пространство между дымовою трубою и этою оболочкою наполнили водою. Такъ какъ этотъ кожухъ, наполненный водою, имѣлъ только 6 дюймовъ толщины, а окружалъ на 38 футъ по высотѣ трубу имѣющую болѣе двухъ метровъ въ діаметръ, то слѣдовательно воды, относительно такой высоты, было чрезвычайно мало, и малѣйшее измѣненіе въ ея количествѣ, чувствительнымъ образомъ измѣняло бы высоту ея поверхности.

Надобно еще прибавить, что этотъ кожухъ находящійся сверхъ паровика, наполнялся водою посредствомъ крана, изъ трубы, снабжающей котлы. При вершинѣ наружной стѣнки кожуха, находился кранъ служащій для впуска и выпуска пара; отъ него внизъ и вдоль по трубѣ шла въ видѣ сифона маленькая трубочка и потомъ снова подымалась выше этого крана; она была предназначена для выпуска пара образовавшагося въ кожухѣ и вмѣстѣ съ тѣмъ должна была служить ему предохранительнымъ клапаномъ, потому что водяной столбъ ее былъ болѣе возвышенъ. Только эти двѣ дымовыя трубы имѣли подобное устройство, и часто видно было какъ паръ выходилъ изъ маленькой трубочки.

На вопросы, предложенные о томъ, съ какою цѣлію дѣлалась эта трубка, отвѣчали, что она предназначалась для выпуска пара изъ водянаго кожуха окружающаго трубу, для того, чтобы предохранить залы отъ жара; но подробно этого не объяснили. Г. Скоттъ Россель, строитель винтовой машины, совершенно чуждъ всѣмъ этимъ попыткамъ сдѣлать пребываніе въ залахъ болѣе приятнымъ. На такомъ огромномъ суднѣ необходимо было разнообразить мѣстопребываніе пассажировъ. Одну часть дня они проводили въ переднихъ залахъ, гдѣ можно было писать и читать книги изъ би-

библиотеки, устроенной вдоль по стѣнамъ дамскаго зала, а вечеромъ всѣ собирались въ дамскій залъ слушать пароходную музыку. Еслибъ несчастіе случилось въ то время, когда пассажиры находились въ дамскомъ залѣ, то оно произвело бы страшныя послѣдствія, выбросивъ на воздухъ вмѣстѣ съ палубою и всѣхъ слушателей музыки; но къ счастью оно было въ 6½ часовъ, въ то время, когда всѣ находились на верху.

Въ моментъ взрыва услышали съ бака какъ бы пушечный выстрѣлъ, и первую мыслью всѣхъ было, что такимъ образомъ праздновали счастливый успѣхъ этого огромнаго предпріятія; за первымъ ударомъ послѣдовали два другіе, менѣе сильныя (которые произошли вѣроятно отъ паденія двухъ частей дымовой трубы). Но въ скоромъ времени, паденіе множества осколковъ дерева и обломковъ зеркалъ, показало, что это было не радостное празднество, а скорѣе пагубное происшествіе. Тотчасъ всѣ отправились на бакъ откуда видно было, что дымъ и паръ выходили клубами, но впрочемъ безъ слишкомъ ощутительнаго запаха гари.

Нешолная и неопытная команда, собранная наскоро, не могла дѣйствовать такъ хорошо и съ такимъ порядкомъ, какъ привычныя моряки, поэтому употребили довольно много времени на то, чтобъ навпянуть длинныя кожаные рукава и провести воду изъ внятовой машины. Но къ счастью, нигдѣ ничто не загорѣлось, а уголь въ скоромъ времени самъ потухъ, по недостатку воздуха. Внутреннее расположеніе судна воспрепятствовало загорѣться даже обломкамъ деревянныхъ переборокъ, выброшеннымъ выше бляхи, закрывающей дымовую трубу; это случилось отъ того, что такъ какъ трубы болѣе не существовало, то тяга чрезъ нее прекратилось, и образовалась совершенно въ противоположномъ направленіи, чрезъ вентиляторныя трубы въ полтора квадратныхъ метра, идущія въ кочегарни (пространство между котлами) съ высоты 50 футовъ, которыя втянули огонь и заставили его выйти чрезъ дверцы зольниковъ.

Двѣ большія части дымовой трубы лежали на палубѣ. Внизу повсюду видны были страшныя слѣды опустоше-

нія: всѣ зеркала были разбиты, исключая только тѣхъ, которыми находились по сторонамъ и одного большого зеркала помѣщенного сзади взорванной трубы; палуба дамскаго зала была разбита, вездѣ валялись осколки дерева, обломки зеркалъ, скульптурныхъ украшеній, мебели, остатки живописи.

Въ нижней части судна, расположенной подобнымъ же образомъ, но только ничѣмъ не украшенной, палубы и каютныя переборки были обращены въ щепы, и огромныя скамьи изъ листового желѣза 0,80 метра вышиною и въ 0,25 метра толщиною, скрѣпленныя крѣпкими желѣзными угольниками, были свернуты. Подъ низомъ валялись въ безпорядкѣ, скрученные, разорванные, свернутые желѣзные листы. Только на другой день можно было оцѣнить всю силу бывшаго взрыва и сознать всю слабость нашихъ силъ въ то время, когда сила заключенная въ парѣ не хорошо направлена.

Труба изъ листового желѣза въ одинъ сантиметръ толщиною, была смята какъ бумага; ее можно было видѣть внутри кожуха разорваную и согнутую по всѣмъ направленіямъ; однако самъ кожухъ ничего не потерялъ, онъ только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ треснулъ, и эта противоположность между наружнымъ и внутреннимъ, между содержащимъ и между содержимымъ, произошла можетъ быть отъ того, что первое находилось въ соприкосновеніи съ воздухомъ и представляло отъ этого гораздо болѣе сопротивленія, нежели послѣднее, т. е. труба, находившаяся подъ дѣйствіемъ огня; она вѣроятно накалилась до красна и потеряла отъ этого всю свою крѣпость и силу.

Когда постороннія лица, присутствовавшія на пароходѣ, могли наконецъ, на другой день, осмотрѣть поврежденные мѣста, то всѣ были чрезвычайно удивлены, что сила которая расколола, разорвала и разбросала по всѣмъ направленіямъ желѣзные листы скрѣпленные между собою двумя рядами заклепокъ, не произвела еще большаго разрушительнаго дѣйствія на деревянныя предметы, вблизи ихъ находящіеся. А сила эта была очень велика, потому что вырвала трубу по-

чти въ 60 футъ вышиною и всбросила ее на палубу находящуюся на 38 футъ выше основанія этой трубы. Хотя несчастіе случившееся такъ внезапно и имѣло важныя матеріальныя послѣдствія; но намъ остается утѣшеніе, покрайней мѣрѣ, что взрывъ этотъ не произвелъ большаго опустошенія между машинистами. Одинъ изъ кочегаровъ умеръ чрезъ нѣсколько минутъ, а другой, обожженный со всѣхъ сторонъ, кинулся въ море. Нѣсколько другихъ обожженныхъ заставляютъ безпокоиться объ ихъ участи. Но эти частныя несчастія, которыми мы отдаемъ должное сожалѣніе, не мѣшаютъ намъ въ тоже время благодарить Бога за то, что онъ не допустилъ сдѣлаться имъ еще ужасѣе и произвести большихъ опустошеній.

Такъ какъ погода стояла хорошая, остальные котлы и машины находились въ исправномъ состояніи, то *Great Eastern* продолжалъ идти своей дорогой, т. е. къ Портленду, гдѣ <sup>40 Сентября</sup> <sub>20 Августа</sub> сталъ на якорь и высадилъ пассажировъ.

Весьма естественно, что послѣ такихъ происшествій должно стараться узнать причину, ихъ произведшую, чтобы изъ этой причины вывести средства для предотвращенія несчастій подобнаго же рода. Поэтому нѣсколько человекъ просвѣщенныхъ инженеровъ, находившихся на суднѣ во время пробы, тотчасъ же приступили къ подробнымъ изслѣдованіямъ, такъ что можно надѣяться, что ихъ изысканія, которыя въ скоромъ времени будутъ извѣстны публикѣ, научатъ во многомъ машинныхъ фабрикантовъ. Изъ разсмотрѣнія на мѣстѣ, и изъ того что было говорено, очевидно, что вода въ кожухѣ довольно много понизилась, что впрочемъ было очень естественно при такомъ его устройствѣ. Нѣкоторые предполагаютъ, что одна часть листоваго желѣза долгое время была накалена до красна, отчего произвела наконецъ водородный газъ, который вспыхнулъ и сдѣлалъ взрывъ; а другіе думаютъ, что горизонтъ воды въ кожухѣ нѣсколько разъ понижался, и приводятъ въ доказательство этого жаръ, который чувствовали въ залахъ чрезъ нѣкоторые промежутки времени; но

вѣроятно пониженіе это не доходило до нижнихъ частей, наиболѣе подверженныхъ дѣйствию пламени.

Нѣкоторые признаки заставляютъ думать, что воды въ кожухѣ оставалось очень мало передъ взрывомъ; но между объявившими свои мнѣнія, нѣсколько человѣкъ предполагаютъ, что его снабдили водою въ изишествѣ или что она сама вошла чрезъ кранъ, такимъ образомъ, что произвела паровой взрывъ, но не газовый. Впрочемъ въ странѣ столь просвѣщенной и промышленной какъ Англія, эти вопросы слѣдуетъ объяснять и разбирать не иностранцу; нечего беспокоиться, что ихъ оставятъ неизслѣдованными. Будемъ ждать, что скажутъ объ этомъ въ англійскихъ промышленныхъ листкахъ.

Взрывъ трубы *Great Eastern*'а есть безъ сомнѣнія несчастіе въ томъ отношеніи, что онъ замедлитъ окончательное рѣшеніе великой задачи, которую г. Брюнель создалъ, а Скоттъ Россель привелъ въ исполненіе.

Однако можно сказать, что подобно разрушенію передней трубы *Great Eastern*'а тоже самое могло бы случиться и на малѣйшемъ суднѣ, причемъ разрушилось бы вѣроятно и самое судно, потому что оно не можетъ имѣть ни объема, ни крѣпости *Great Eastern*'а, а происшествіе случившееся на послѣднемъ, ни въ чемъ не вредитъ его будущности. Изъ немногаго видѣннаго нами какъ онъ шелъ противъ свѣжаго вѣтра и довольно сильнаго волненія, можно заключить, что задача въ морскомъ отношеніи рѣшена. Если и остаются еще какія нибудь сомнѣнія, то это относительно боковой качки, потому что судно не было еще погружено до настоящей грузовой ватеръ-линіи и не шло поперекъ волненія. Но когда увидали, что при противномъ вѣтрѣ пароходъ едва на  $\frac{1}{4}$  градуса уклонялся отъ вертикальнаго положенія, и тонкимъ своимъ носомъ производилъ пѣны менѣе, нежели шляпка, тогда какъ сосѣднія суда совершенно зарывались въ волнахъ, то убѣдились, что никакая погода его не остановитъ, и что онъ будетъ разсѣкать волны съ такою силою и легкостію, что они не только не замедлятъ его хода, но даже не произведутъ килевой качки могущей беспокоить пассажировъ.

Въ противоположность столькимъ судамъ съ закругленными обводами, которыхъ волненіе беспокоитъ и останавливаетъ гораздо болѣе чѣмъ вѣтеръ, *Great Eastern*'у оно не представляетъ никакого сопротивленія; онъ разрѣзаетъ волны слишкомъ легко, чтобы почувствовать ихъ быстрое движеніе; единственное препятствіе, мнѣ кажется, которое можетъ противопоставить ему природа—это вѣтеръ, но всѣ тѣ которые были въ морѣ, знаютъ, какъ слабо его дѣйствіе въ сравненіи съ волненіемъ, и какъ скорость судна увеличивается, коль скоро оно идетъ противъ того же вѣтра, но только не подвергаясь дѣйствію волнъ.

Произведенная проба показала, что это огромное судно будетъ всегда господствовать на морѣ, не ощущая даже его дѣйствія, исключая только времени боковой качки, но и тогда длина и вѣсъ судна уменьшаютъ розмахи, чему ужъ имѣли доказательство въ продолженіе нѣсколькихъ минутъ, когда лопнулъ штуртъ-тросъ и судно стало поперекъ волненія.

Итакъ нѣкоторые вопросы касающіеся *Great Eastern*'а рѣшены, но другіе остаются еще нерѣшенными, а именно о томъ, какую машины могутъ дать наибольшую скорость. Пронесеніе въ машинѣ вдругъ прекратило всѣ эти важныя наблюденія, такъ что теперь нѣтъ никакой возможности что нибудь изъ нихъ вывести.

Однако вычисленія основанныя на аналогіяхъ судовъ всѣхъ возможныхъ размѣреній, показываютъ, что *Great Eastern* будетъ ходить не менѣе 18 узловъ, т. е. что градусъ меридіана онъ пройдетъ въ 3 ч. 20 м. или иначе говоря въ сутки онъ слѣдуетъ  $7^{\circ} 12'$  по меридіану; такъ что еслибъ онъ могъ идти по великому кругу, то обошелъ бы весь земной шаръ въ 50 дней; правда, такой скорости онъ бы достигъ только при огромномъ израсходованіи топлива, но уменьшивъ скорость до 15 узловъ, угля сгорало бы немного менѣе половины. Эта необыкновенная скорость происходитъ скорѣе отъ размѣровъ судна, нежели отъ относительной силы машинъ, и когда она будетъ хорошо изслѣдована, то подтвер-



дить правила еще мало извѣстные, не смотря на ихъ вліяніе на мореплаваніе.

Итакъ прежде чѣмъ произнести свое рѣшеніе надъ *Great Eastern*'омъ нужно подождать, но ждать должно съ довѣріемъ, ибо то, что онъ намъ показалъ, есть первое доказательство того что онъ можетъ сдѣлать. Но съ происшествіемъ случившимся въ машинѣ не такъ должно поступить; въ этомъ случаѣ, напротивъ, нужно дѣлать самыя ученые и подробныя изысканія, чтобы они могли служить руководителями въ будущемъ. Строя паровыя машины мы дали неодушевленнымъ предметамъ жизнь и силу доселѣ считаемою невозможною; но разнообразные органы этого новаго существа не достигли еще того удивительнаго совершенства, какое мы видимъ въ органахъ животныхъ.

Человѣку надлежитъ все предвидѣть, и опираясь на прошедшее пользоваться каждымъ несчастіемъ, чтобы избѣжать подобнаго ему въ будущемъ. Поэтому о всемъ что касается паровыхъ машинъ никогда не должно говорить, что они производятъ такія несчастія, какихъ человѣческое благоразуміе не могло бы предвидѣть. Говоря такимъ образомъ, значило бы предоставить машины на произволъ нерадивыхъ неслѣдующихъ людей, потому что онѣ не подвержены случайностямъ мореплаванія, подобно паруснымъ судамъ, и несчастіе случившееся въ машинѣ есть всегда слѣдствіе или дурнаго ея изготовленія, или нерадиваго присмотра и невѣжества тѣхъ, которые ею управляютъ.

Предполагаютъ, что всѣ поврежденія могутъ быть исправлены чрезъ двѣ недѣли, и хотя сами котлы, какъ кажется, не повреждены, но все таки это будетъ примѣръ необыкновенной дѣятельности. Итакъ будемъ надѣяться, что въ скоромъ времени всему морскому міру будетъ извѣстно рѣшеніе этой великой задачи, предложенной морскимъ искусствомъ.

NB. Только что сейчасъ прочиталъ я *Times*. Все что въ ней говорится о *Great Eastern*'ѣ, все это вѣрно, одна только скорость 13 узловъ мнѣ кажется преувеличена; хотя это и на суднѣ говорили, но я не видалъ какъ кидали лагъ; а

если предположить эту скорость, то должно думать, что производилъ ее только одинъ винтъ, потому что колеса дѣлали только 7 оборотовъ и не только не ускоряли хода, но даже его останавливали. Очень жаль, что не пробовали дѣлать эволюцій; соединеніе силъ винта и колесъ позволить дѣлать необыкновенные маневры.

Разсматривая слѣдствія взрыва на *Great Eastern*'ѣ (говоритъ *Times*) видно какая огромная сила была въ моментъ катастрофы, и тѣмъ болѣе должно удивляться судну, которое могло вынести подобный ударъ. Нѣкоторые ученые опредѣлили вычисленіями, основанными на количествѣ воды находящейся въ цилиндрѣ и на времени въ продолженіе котораго паръ долженъ былъ образоваться, что въ моментъ взрыва давленіе было отъ 500 до 600 фунтовъ на одинъ квадратный дюймъ.

Можно представить себѣ силу этого давленія, если вспомнить только, что въ котлахъ машинъ высокаго давленія оно бываетъ только отъ 20 до 40 фунтовъ на квадратный дюймъ. Въ котлахъ локомотивовъ обыкновенно давленіе бываетъ въ 30 фунтовъ, хотя они и устроены для давленія всего въ 15 фунтовъ. Говорятъ, что вся вода въ котлѣ еще за долго передъ взрывомъ обратилась въ пары; поэтому осужденіе падаетъ на того, кто не открылъ предохранительнаго клапана, который былъ закрытъ для дѣланія нѣкоторыхъ, гидравлическихъ опытовъ.

---

#### НОВЫЙ АТЛАНТИЧЕСКІЙ ТЕЛЕГРАФЪ.

Вопросъ объ учрежденіи телеграфической линіи между Англіей и Соединенными Штатами Америки готовъ кажется принять окончательное рѣшеніе. Въ то время какъ старое Общество Атлантическаго телеграфа, израсходовавъ капиталъ, доставленный акціонерами, просило пособія отъ правительства, чтобъ обезпечить себя отъ новыхъ неудачъ, которымъ мог-

ло подвергнуться въ новой попыткѣ, образовалось новое общество, которое, не заботясь о пособіи со стороны правительства, и разсмотрѣвъ съ полнымъ вниманіемъ планы этого огромнаго предпріятія, достигло до результатовъ, обѣщающихъ полный успѣхъ.

Новое общество предполагаетъ положить канатъ въ теченіи нынѣшняго года, принявъ за исходный пунктъ мысъ Ландс-эндъ, въ графствѣ Корнвалискомъ, и за конечный пунктъ Блонъ-Саблонъ, островъ находящійся въ проливѣ Бель-Иль, при входѣ въ заливъ Св. Лаврентія, немного въ право отъ Ньюфаундленда. Добавочная, очень короткая линія, положенная отдѣльной компаніей, приметъ канатъ въ Блонъ-Саблонѣ и поведетъ его до острова Антикости, гдѣ онъ встрѣтитъ уже дѣйствующія линіи сообщеній съ Квебекомъ, Монреалемъ и всѣми другими частями Канады. Другая короткая телеграфическая линія будетъ положена между Антикости и мысомъ Бретономъ, гдѣ она встрѣтитъ разныя линіи телеграфическаго сообщенія съ Галифаксомъ, Новою Шотландією, Бостономъ, Нью-Йоркомъ и пр.

Выгоды, представляемыя новой линіей передъ тою, которая отходила отъ южной Ирландіи, огромны, не только относительно экономіи, но также по причинѣ опасностей погруженія электрическаго каната между Валенціей и Ньюфаундлендомъ. Наблюденія надъ глубиною моря показали, что новая линія короче старой. Со стороны Ландс-энда, подводныя скалы западной Ирландіи, на которыхъ потеряны послѣдній канатъ, совершенно избѣгаются. Съ другой стороны Атлантическаго океана, телеграфическія линіи могутъ быть положены гораздо въ лучшихъ условіяхъ для передачи депешъ, чѣмъ существующія на Ньюфаундлендѣ.

Тарифъ за передачу депешъ будетъ на половину ниже тарифа Американской компаніи чрезъ Ньюфаундлендъ, потому что канатъ, погруженный въ цѣлости, будетъ менѣ подверженъ случайностямъ, нежели тотъ, который проходитъ чрезъ обитаемые пустыри Ньюфаундленда. По-сю сторону океана,

выгоды, происходящія отъ выбора Ландс-энда исходнымъ пунктомъ, еще значительнѣе.

Протяженіе линіи увеличится только на 150 миль; за то депеша пришедшая въ Ландс-эндъ отправляется прямо по назначенію за весьма умѣренную цѣну, тогда какъ издержки на депешу прибывшую въ Валенцію гораздо значительнѣе, не считая того, что телеграммы должны быть всегда передаваемы четыре раза и чаще. Кромѣ того, депешы, приходящія изъ Америки въ Лондонъ, не будутъ извѣстны въ Ливерпульѣ, куда онѣ должны быть переданы изъ Ирландіи, прежде чѣмъ придутъ въ самый Лондонъ, что для негоціантовъ чрезвычайно важно.

Англійская компанія Атлантическаго телеграфа предполагаетъ употребить канатъ самыхъ малыхъ размѣровъ; его легкость составляетъ впрочемъ его силу; металлической оболочки не будетъ. Число проводящихъ нитей — семь; они сдѣланы изъ мѣди; промежутокъ между ними вдвое больше противъ того, который раздѣлялъ нити стараго электрическаго проводника.

Мѣдныя нити будутъ одѣты оболочкою изъ гутта-перчи, которая разъединитъ ихъ между собою; наружная оболочка составлена изъ весьма гибкой пеньковой ткани, облегчающей изолированіе и придающей крѣпость канату; эта пеньковая оболочка будетъ покрыта въ свою очередь слоемъ гутта-перчи или каучука; потомъ канатъ будетъ сдавленъ стальною проволокою, которая придастъ ему повсюду однообразный размѣръ.

Диаметръ изолирующей оболочки изъ гутта-перчи почти вдвое больше чѣмъ въ старомъ канатѣ, а диаметръ всего каната равенъ почти тремъ четвертямъ дюйма. Вѣсъ менѣе 800 фунтовъ на милю. Сила сопротивленія на каждые два тонна можетъ поддержать 6 миль дѣйствительнаго вѣса на воздухѣ, и не менѣе 25 миль этого самаго вѣса въ морской водѣ. Стоимость цѣлаго каната будетъ на половину меньше противъ стоимости потеряннаго каната первой компаніи.

Канатъ долженъ быть сдѣланъ по особенному контрак-

ту, который обезпечиваетъ акціонеровъ противъ всякой случайности въ потерѣ; этотъ договоръ не опредѣляетъ постоянной цѣны на каждую милю погруженнаго каната, но полную стоимость цѣлаго каната; эта стоимость не превзойдетъ суммы 35 000 ф. ст. Подрядчики этого предпріятія берутся сдѣлать атлантическій канатъ, погрузить его, оградить отъ всякой дурной случайности и передать его компаніи готовымъ передавать депеши.

Компанія, съ своей стороны, обязывается ссудить строителей, въ продолженіе работъ и по мѣрѣ ихъ исполненія, извѣстною суммою, которая ни въ какомъ случаѣ не должна превышать 50 проц. полной суммы по контракту. Остальная сумма будетъ уплачена только тогда, когда канатъ станетъ дѣйствовать и будетъ вполнѣ переданъ въ распоряженіе компаніи.

Для устраненія всякаго замѣшательства и всякой задержки, тарифъ депешъ будетъ раздѣленъ на три разряда: первый для обыкновенныхъ депешъ, другой для нарочныхъ депешъ, и третій для особенныхъ депешъ; полагаютъ что цѣны будутъ 1 ф. ст. для перваго разряда, 5 ф. ст. для втораго, и 10 ф. ст. для третьяго. Ни одна обыкновенная депеша не будетъ отправлена, пока есть въ спискѣ нарочная депеша, и ни одна нарочная депеша, пока есть особенная депеша; тѣже правила будутъ наблюдаемы для возврата ожидаемыхъ ответовъ.

Вообще можно сказать, что главный проектъ Англійской компаніи Атлантическаго телеграфа по видимому хорошо соображенъ; при выгодахъ какими обладаетъ компанія, и при тѣхъ облегченіяхъ, которыя будутъ ей дарованы, мы нисколько не сомнѣваемся, что ея директоры преодолѣютъ вполнѣ немногія трудности, какия оставалось побѣдить для установленія ностояннаго электрическаго сообщенія между новымъ свѣтомъ и древнимъ материкомъ.

(Moniteur de la Flotte, № 67).

## ИЗВЕЩЕНИЕ ИЗЪ ПИСЬМА РУССКАГО КОНСУЛА ВЪ ЯПОНИИ.

Хакодате, 1-го Февраля 1859.

Для сближенія съ дѣйствующимъ чиновнымъ миромъ мы придумали о святкахъ разныя увеселенія и кажется достигли цѣли. На канунъ Рождества устроена была у меня для дѣтей ихъ елка; на которую явились не только все дѣти, но и почти все чиновники и одинъ изъ старшихъ совѣтниковъ правленія принесть отъ губернатора небольшой подарокъ. Еще заблаговременно присланъ былъ живописецъ, для срисованія комнаты, которая для этого случая была украшена оружіемъ и флагами русскимъ и японскимъ. Дамы наши раздавали конфеты; картинки и дѣтскія книжки и особенно поразили Японцевъ русскимъ національнымъ нарядомъ. Новый годъ также встрѣчали у меня многіе японскіе чиновники и по этому случаю было маскерадъ, въ которомъ участвовали офицеры линнера «Пластунъ»; имена всехъ танцоровъ записаны Японцами. Наканунъ 1-го Января утромъ присланы были ко мнѣ дѣйствіе кадеты, изъ которыхъ уже многіе учатся по английски, а нѣкоторые послѣ праздниковъ начнутъ брать уроки русскаго языка. Въ три часа прибѣлъ самъ губернаторъ и присланный предварительно чиновникъ не преминулъ замѣтить, что подобной чести до сихъ поръ не удостоивался американскій коммерческій агентъ. Я отвѣчалъ, что благодарю губернатора за посѣщеніе и всегда радъ принимать его; но считаю однакоже этотъ визитъ не болѣе какъ важливостію съ его стороны, такъ какъ я здѣсь не частное лице. Устроена была закуска для губернатора и пятнадцати прибывшихъ съ нимъ чиновниковъ, и онъ пробылъ у меня часа четыре. Съ особеннымъ вниманіемъ разсматривалъ карту Амура и восточнаго берега Сибири; причѣмъ я замѣтилъ изъ разговора его съ чиновниками, что они слышали объ озерѣ Хинка, но почему-то сомнѣвались въ его существованіи.

Вскорѣ послѣ нашихъ праздниковъ начались японскіе;

присутственные мѣста закрыты за три дня до новаго года и открыты не ранѣе восьмага числа; но у многихъ праздникъ продолжается до 16-го числа. Даже преступниковъ въ тюрьмахъ въ 1, 14, и 15 числа освобождаютъ отъ связывающихъ ихъ веревокъ и позволяютъ выбраться и одѣться почище. Во всѣхъ домахъ ворота украшены фонарями, гирляндами изъ разноцвѣтныхъ бумажекъ, зеленью и разными эмблематическими предметами, каковы: ракъ, лимонъ, стрѣла и пр. Они предохраняютъ домъ отъ злыхъ духовъ, болѣзней и разныхъ несчастій. Въ первые дни праздниковъ Японцы обыкновенно поздравляютъ всѣхъ своихъ знакомыхъ, въ каждомъ домѣ угощаются и многіе изъ заходившихъ ко мнѣ были порядочно навеселѣ. Но на улицахъ порядокъ и тишина удивительные; въ эти дни всѣ ложатся спать довольно рано, въ ожиданіи пріятныхъ сновъ, которые бывають наградою людямъ, прилично прожившимъ прошедшій годъ.

По предварительному условію (мы т. е. члены консульства, капитанъ «Джигита» и нѣсколько офицеровъ съ обоихъ клиперовъ) были у губернатора 6-го числа. Наканунѣ, въ числѣ подарковъ, отправлена къ нему великолѣпная башня изъ пирожного съ японскимъ знаменемъ, которая произвела большой эффектъ и, по всей вѣроятности, отправлена въ Едо, покрайней мѣрѣ въ рисунокѣ.

Праздниками чиновники, отъ бездѣлья, заходятъ ко мнѣ, спрашиваютъ, какіе товары могутъ быть предметомъ торговли съ Россією, приносили образцы корабельныхъ сухарей, отличныхъ по добротѣ, но довольно дорогихъ, а съ однимъ изъ этихъ господъ мы устроиваемъ модель вѣтряной мельницы, до сихъ поръ неизвѣстной въ Японіи. Къ сожалѣнію, я не имѣю хорошихъ технологическихъ сочиненій, а эта часть начинаетъ обращать на себя особенное вниманіе Японцевъ. Къ строенію судовъ они уже попривыкли и сами по европейскимъ чертежамъ дѣлаютъ разбивку довольно удачно. Въ скоромъ времени будетъ спущена здѣсь шкуна, которой всѣ части представляютъ, обыкновенную у Японцевъ, тщательную отдѣлку.

## ДѢЛО ПРИ ПЕЙХО.

Въ Лондонской газетѣ помѣщенъ слѣдующій рапортъ контръ-адмирала Гопа (Норе) о дѣлѣ при рѣкѣ Пейхо.

*Chesapeake.* Заливъ Печели  $\frac{23 \text{ Юня}}{5 \text{ Юля}}$  1859. Милостивый государь, прошу васъ увѣдомить лордовъ-коммисаровъ адмиралтейства, что  $\frac{6}{17}$  Юня я пришелъ на видъ острова Шали Тиень (Chalni Tier) въ Печелійскомъ заливѣ, гдѣ эскадрѣ было назначено рандеву, а на другой день пошелъ ко входу въ рѣку Пейхо, съ намѣреніемъ извѣстить тамошнія власти о скоромъ прибытіи туда г. Фредерика Брюса, чрезвычайнаго посланника Ея Величества, и де Бурбулона—Французскаго полномочнаго, имѣя между тѣмъ также въ виду осмотрѣть, въ какомъ состояніи находятся укрѣпленія рѣки.

Они казалось были перестроены изъ земляныхъ укрѣпленій, разрушенныхъ въ прошломъ году, усилены новыми глубокими рвами и застѣками. Я посылаю вамъ ихъ чертежъ съ описаніемъ. Орудій казалось было немного, но множество амбразуръ было замаскировано плетенками, вѣроятно съ цѣлю скрыть пушки.

Я послалъ на берегъ офицера для переговоровъ съ начальствомъ, но толпа народу не допустила его выйти, объявивъ что властей можно видѣть не ближе какъ въ Тиень-Тсингъ; тогда офицеръ объявилъ имъ, что я желаю чтобы они сняли преграды у входа въ рѣку и пропустили посланниковъ въ Тиень Тсингъ; Китайцы согласились и обѣщали начать эти работы въ теченіи 48 часовъ.

На другой день я собралъ всю эскадру у входа въ рѣку, помѣстивъ канонирскія лодки по сию сторону мелководія.

Видя что ничего не предпринималось къ снятію преградъ въ рѣкѣ, я написалъ письмо Тиень-Тсинскому Тантаю (tantai), въ которомъ извѣщалъ его о причинѣ приведшей меня сюда и просилъ разрѣшить свободное сообщеніе съ берегомъ. Чрезъ два дни я получилъ отрицательный отвѣтъ.  $\frac{9}{21}$  я получилъ письмо отъ г. Брюса, въ которомъ онъ просилъ меня принять необходимыя мѣры для освобожденія входа въ рѣку,



дабы онъ съ г. де Бурбулономъ могли поспѣть къ сроку въ Тиенъ Тсинъ; вслѣдствіе этого я увѣдомилъ Тантая, что посланники уже прибыли, а такъ какъ китайцы преградъ у входа не убираютъ, то я самъ сниму ихъ силою, и если мнѣ окажутъ противудѣйствіе, за послѣдствія не отвѣчаю. Я не получилъ на это отвѣта, а потому  $12/24$  перешелъ мелководіе и приготовился къ работѣ, снова извѣстивъ Китайцевъ, что если до 8 часовъ вечера не получу отвѣта, то стану дѣйствовать по своему усмотрѣнію.

Въ тотъ же вечеръ небольшой отрядъ, подъ командою капитана Уильза (Willes), успѣлъ разбить одну изъ преградъ, а двѣ другихъ взорвать порохомъ; послѣднія впрочемъ на другой день снова были соединены китайцами. Капитанъ Уильз съ вниманіемъ осмотрѣлъ эти преграды: это суть перекрещенныя въ разныхъ направленіяхъ бревна, представляющія видъ сруба шириною 120 футовъ и 3 фута высотой. Въ немъ онъ замѣтилъ проходъ, ширины достаточной для пропуска канонирской лодки, но весьма опасный и трудный по причинѣ сжатаго теченія. Разобравъ всѣ обстоятельства, я рѣшилъ, что мнѣ остается одно, — поразить непріятеля вдругъ на всѣхъ точкахъ и, если удастся, заставить молчать его артиллерию и уничтожить преграды.

Утро  $15/2$  прошло въ разстановкѣ судовъ: *Starling*, *Janus*, *Plover* (подъ моимъ флагомъ), *Cormoran*, *Lee*, *Kestrel* и *Quarterer* стали на шпрингахъ въ линію параллельную южнымъ укрѣпленіямъ; *Nemrod* — позади этой линіи, батареями обращенный на сѣверныя укрѣпленія. *Opossum*, подъ командою капитана Уильза, сталъ впереди, подлѣ перемычки, а *Forester* и *Haughty* позади линіи, въ резервѣ; первый сталъ за *Plover*'омъ для того, что если бы сей послѣдній двинулся на помощь *Opossum*'у, *Forester* могъ бы занять мѣсто *Plover*'а.

Правымъ флангомъ командовалъ капитанъ Шадвелль, лѣвымъ капитанъ Ванситартъ. Сильное теченіе и узкость устья (всего 200 ярд.) весьма затруднили это расположеніе судовъ. *Starling*, крайній съ лѣвой стороны, сталъ такъ, что не могъ вполнѣ участвовать въ дѣлѣ.

Въ 2 час. по полудни я приказалъ *Opossum*'у проложить себѣ путь сквозь первую преграду, что онъ чрезъ полчаса и исполнилъ; тогда онъ, уже сопровождаемый *Plover*'омъ, *Lee* и *Naughty*, двинулся на вторую. При подходѣ судовъ ко второй преградѣ, крѣпости открыли огонь, вдругъ изъ 30 или 40 орудій 32 ф. калибра; мы отвѣчали, сраженіе завязалось; *Plover* подошелъ вплоть къ преградѣ, *Opossum*, *Lee* и *Naughty* стали позади его.

Въ 3 часа я отодвинулъ *Plover* и *Opossum* отъ перемычки, такъ какъ тамъ они много терпѣли отъ неприятельскихъ выстрѣловъ, а тутъ получивъ подкрѣпленіе въ людяхъ, снова вступили въ дѣло. *Plover* былъ такъ избитъ, что я перенесъ свой флагъ на *Cormoran*, а въ 4 ч. 20 м. ослабѣвъ отъ полученной мною, часъ тому назадъ, раны, я принужденъ былъ потребовать капитана Шадвелля и вручить ему командованіе эскадрой.

Въ 5 ч. 40 м. *Kestrel* пошелъ ко дну; съ *Lee* было бы тоже самое, но для предупрежденія этого онъ поставленъ былъ на мель возлѣ берега.

Въ 6 ч. 30 м. сѣверныя укрѣпленія совершенно прекратили огонь; полчаса спустя южныя укрѣпленія также замолкли, исключая одного орудія въ наружномъ бастионѣ, одного въ куртинѣ съ каждой стороны, одного въ центральномъ бастионѣ и одного въ крѣпости, отдѣльно стоящей.

Въ 7 ч. 20 м. сдѣлана была высадка противъ наружнаго бастиона сѣверныхъ укрѣпленій—мѣсто наиболѣе пострадавшее отъ нашихъ выстрѣловъ, и потому особенно выгодное для атаки. Десантъ былъ встрѣченъ сильнымъ огнемъ изъ тѣхъ орудій, которыхъ, какъ я уже сказалъ, мы не могли заставить молчать, а также и огнемъ стрѣлковъ дѣйствовавшихъ нарѣзными ружьями; но не смотря на это и трудности представляемыя мѣстностью, 150 человекъ офицеровъ и солдатъ достигли второго рва, а 50 пробрались до самыхъ стѣнъ укрѣпленія; и если бы сопротивленіе, которое они тамъ встрѣтили, было подобно тому, какое Китайцы обыкновенно

оказываютъ во время сраженія, нѣтъ сомнѣнія, что крѣпость была бы взята.

Капитаны Шадвель, Ванситартъ и полковникъ Лемонъ были ранены; командованіе десантомъ перешло къ капитану Comerell'ю, который основываясь на мнѣніи майоровъ Fisher и Parke и капитана Fricault, далъ знать капитану Шадвелю, что отрядъ можетъ удерживать свою позицію, но двигаться впередъ, не получая подкрѣпленія, не имѣетъ возможности; имъ посланъ былъ приказъ отступить. Весь приступъ былъ вѣденъ съ храбростью и хладнокровіемъ; онъ кончился уже послѣ наступленія ночи; за ранеными и десантомъ посланы были шлюпки для возвращенія ихъ на суда.

(Рапортъ оканчивается исчисленіемъ понесенныхъ потѣрь и спискомъ отличившихся офицеровъ и матросъ).

#### О КОМПЛЕКТОВАНИИ АНГЛІЙСКАГО ФЛОТА ОФИЦЕРАМИ.

Всѣ нынѣ жалуются на недостатокъ младшихъ офицеровъ во флотѣ. Многіе фрегаты, корветы, и мелкія суда буквально не имѣютъ ни одного изъ младшихъ офицеровъ по исполнительной части. Когда нужно идти въ море, то съ трудомъ можетъ быть наберется нѣсколько мичмановъ; а если кораблю назначено отправиться на пріятную станцію, то обращаются къ Британіи для присылки двухъ или трехъ недочившихся кадетъ. Эти кадеты, вмѣстѣ съ однимъ или двумя помощниками штурмана, составляютъ тотъ существенный корпусъ молодыхъ офицеровъ, отъ строгаго вниманія которыхъ къ мелочамъ столь много зависитъ внутренняя дисциплина корабля. Меты встрѣчаются только на линейныхъ и флагманскихъ корабляхъ; вторые штурмана просто считаются рѣдкостью; старые офицеры, привыкшіе видѣть полный комплектъ метовъ, мичмановъ и новичковъ, не могутъ вообразить себѣ какъ исполняются дѣла на военномъ

корабль при нынѣшнихъ обстоятельствахъ. Лейтенанты не могутъ услѣдить за всѣми мелочами, которые тѣмъ не менѣе составляютъ существенную принадлежность военного судна, и наблюдение за ними — прямая обязанность младшихъ офицеровъ. Вахтенный лейтенантъ не можетъ быть въ одно и тоже время и на шканцахъ и на бакѣ и въ палубѣ, и когда корабль находится въ морѣ, то часто случается, что вахт. лейтенан. не имѣетъ при себѣ другихъ помощниковъ, кромѣ унтеръ-офицера.

Такое состояніе дѣлъ не только производитъ запутанность, но крайне вредно во всѣхъ отношеніяхъ для интересовъ службы. Прежде, когда корабль снаряжался въ море, молодые офицеры обыкновенно научались многому въ искусствѣ и подробностяхъ оснастки, знакомились съ характеромъ людей составляющихъ экипажъ, и такимъ образомъ готовились на дѣйствительную службу. Ихъ присутствіе предупреждало отлучки, ссоры и драки — однимъ словомъ, они научались на берегу вмѣстѣ съ тѣми, которые исполняли работы, тому, что впослѣдствіи было для нихъ неопредѣленно на службѣ въ морѣ. Теперь же и тѣ немногіе офицеры, сколько есть, отправляются на корабль уже тогда, когда онъ получитъ приказъ выйти на рейдъ; и часто они ведутъ себя какъ бы были пассажирами, или какъ ученики, которымъ нужно еще доучиваться; такіе помощники бываютъ почти столь же бесполезны какъ только могутъ быть молодые господа аристократы, которыхъ ожидаютъ патенты, когда они прослужили извѣстный срокъ.

Всѣ кричатъ: «Поставьте флотъ въ дѣйствительное состояніе, не заботьтесь о расходахъ, лишь бы служба была тѣмъ, чѣмъ должна быть». Но какъ это исполнить, когда дѣло идетъ о комплектованіи флота офицерами? Первый лордъ адмиралтейства, два или три раза въ году, отбираетъ сорокъ или пятьдесятъ молодыхъ людей, изъ дворянъ и другихъ званій, которые послѣ экзамена поступаютъ воспитанниками на корабль *Britania*, чтобъ приготовиться въ морскіе офицеры. Никто не сомнѣвается въ прекрасной программѣ наукъ, теоретическихъ и практическихъ, принятыхъ на этомъ кораблѣ; но, ради

здраваго смысла, слѣдуетъ ли мальчиковъ 14 или 15 лѣтъ, которые можетъ быть никогда не видѣли корабля, до своего прибытія въ Портсмутъ, подвергать гимназическому экзамену изъ всякой всячины, для того чтобъ они могли приобрести здравыя, прочныя познанія объ обязанностяхъ молодаго офицера, въ три или шесть мѣсяцевъ? Если ужъ непременно нужно чтобы всѣ наши будущіе морскіе офицеры подвергались окончательному образованію, на кораблѣ *Britania*, то мы должны имѣть по крайней мѣрѣ шесть такихъ заведеній; ибо рѣшительно невозможно приготовить на немъ и пятой части того числа, которое потребно будетъ для флота, какой Англія должна держать на будущее время въ кампаніи.

Нѣкоторые говорятъ, что должно открыть доступъ въ морскую военную службу молодымъ шкиперамъ и штурманамъ купеческой службы. Это уже было сдѣлано—т. е. адмиралтейство предложило принимать помощниками штурмановъ и вторыми штурманами тѣхъ, которые провели нѣсколько лѣтъ въ морѣ, или которые служили помощниками шкиперовъ. Сколько намъ извѣстно, это предложеніе было принято съ заслуженнымъ презрѣніемъ. Молодой человекъ съ рѣшимостію и талантомъ, который разъ прошелъ чрезъ учебную часть купеческой службы, смотреть на королевскій флотъ какъ на ремесло, въ которомъ снаружи позолота, а въ карманѣ пусто. Достигши званія помощника шкипера, онъ получаетъ доходъ, почти втрое большій противъ того, что онъ могъ бы получать во флотѣ; и здѣсь онъ имѣлъ бы въ виду оставаться шесть или восемь лѣтъ въ спискѣ вторыхъ штурмановъ, ниже всѣхъ молодыхъ матовъ состоящихъ на службѣ, которыхъ онъ старше восемью или десятью годами, и гораздо выше по морскимъ качествамъ. А если наконецъ и будетъ произведенъ въ чинъ штурмана, то какіе виды онъ имѣеть? Пусть покажутъ производства во время Крымской и Китайской войны.

Никакой военный корабль не можетъ быть въ хорошемъ боевомъ состояніи безъ полнаго комплекта подчиненныхъ и канечныхъ офицеровъ. Это аксіома, которую признаютъ всѣ

опытные офицеры. Хладнокровіе, выказанное молодымъ офицеромъ подь огнемъ, послужитъ примѣромъ для окружающихъ его и не допуститъ мысли о томъ, чтобъ обратиться къ непріятелю тыломъ. Хорошій примѣръ никогда не пропадаетъ, и теперь когда нашъ флотъ въ половину снабженъ людьми непривычными, особенно важно имѣть на немъ людей надежныхъ.

Отнимите препятствіе къ производству, вознаграждайте за службу, кѣмъ бы ни была она оказана: сыномъ ли дворянина или крестьянина, и великое препятствіе къ приему на флотъ опытныхъ молодыхъ моряковъ будетъ устранено, а помощникамъ штурмановъ, которые нынче оставляютъ службу, представится поощреніе оставаться въ ней. Если сословіе штурмановъ нужно увѣковѣчить, то не слѣдуетъ держать ихъ въ низшемъ чинѣ всю жизнь. Ихъ должно допустить къ повышенію, на ряду съ другими исполнительными чинами, и къ участию въ наградахъ за хорошую службу. Монополія почестей не должно быть. Мы считаемъ однако необходимымъ принять немедленно мѣры, чтобъ утратить число подчиненныхъ шканечныхъ офицеровъ. Адмиралтейство должно выбирать между этою необходимостію и недействительнымъ флотомъ, ибо мы повторяемъ, что никакой военный корабль не можетъ быть въ хорошемъ боевомъ состояніи безъ полного комплекта подчиненныхъ шканечныхъ офицеровъ.

(Изъ United Service Gazette, № 1389).

#### ВЪДСТВЕННОЕ ПЛАВАНІЕ СУДНА «INDIAN-QUEEN».

(Изъ Illustrated London News).

Купеческое судно *Indian Queen* въ 1050 тоннъ, подь командой капитана Бремера, отправилось 13 Марта 1859 года изъ Мальбурса въ Ливерпуль, съ 40 пассажирами и съ грузомъ золота и шерсти. *Indian Queen* было однимъ изъ австралійскихъ вакепботовъ и пользовалось заслуженной репутаціей.

По выходѣ изъ порта Филиппа мы—говоритъ одинъ изъ пассажировъ—пользовались хорошею погодою и быстро по-двигались впередъ до 27 Марта; къ этому времени мы уже были почти на половинѣ пути къ мысу Горну, надѣясь на скорый переходъ чрезъ Южный океанъ. Но погода, до того времени столь прекрасная, вдругъ перемѣнилась, подулъ сильный вѣтеръ отъ NW, съ огромнымъ волненіемъ отъ W; въ тоже время пасмурное небо замѣнило прежнее, столь ясное. Наступившій при этомъ холодъ сдѣлался особенно чувствителенъ для насъ, привыкшихъ къ теплему солнцу Австраліи. 31 Марта по нашему предположенію мы находились въ 58° южной широты и 151° западной долготы. За нѣсколько дней уже передъ тѣмъ, наблюденій нельзя было произвести по случаю пасмурной погоды. День 31 Марта былъ холодный, дождливый съ густымъ туманомъ и съ сильнымъ NW вѣтромъ. *Indian Queen* легла отъ 11 до 12 узловъ, мы чувствовали себя какъ то неловко, хотя и были вполне увѣрены, что опасности никакой не предстоитъ, обнадеженные при этомъ строгой и постоянной бдительностью, сохраняемой на суднѣ.

Сильный ударъ пробудилъ насъ въ два часа ночи 1 Апрѣля. За оглушительнымъ громомъ послѣдовалъ трескъ падающаго рангоута и звукъ на подобіе того, когда что нибудь толкутъ или растираютъ, былъ явственно слышенъ съ правой стороны. Въ торопяхъ, кое-какъ одѣтые, мы выбѣжали на ютъ. Ужасное зрѣлище представилось намъ. Судно навалило всѣмъ бортомъ на огромную ледяную массу, которая подобно горѣ возвышалась надъ нашими головами. Стѣнки съ брамстенгами и парусами были снесены въ море. Сломанная у самой палубы фокъ-мачта еще держалась подъ угломъ, удерживаемая своимъ такелажемъ; перебитый гротарей висѣлъ уже за бортомъ; крюйсъ марса-рей былъ переломленъ у самыхъ драйреповъ, а сломанный бушпритъ качался вдоль борта. Посреди всего этого разрушенія возвышалась одна только бизань-мачта, съ контрабизанью. *Indian Queen*, шедшее не задолго передъ тѣмъ подъ лиселями, бомъ-

брамселями и другими парусами, находилось теперь въ совершенно безпомощномъ состояніи. Темная и дождливая ночь съ сильнымъ NW вѣтромъ, еще болѣе усиливала ужасъ нашего положенія. Вскорѣ замѣтили мы, что спасительный ботъ былъ спущенъ и что не было никого у штурвала; равно и на ютѣ мы не видали никого изъ офицеровъ или матросъ.

Посреди всей этой сцены разрушенія, мы впервые услышали ободряющій голосъ тимермана Гоуарда, объявившаго, что онъ пробовалъ помпы и что судно крѣпко и течя нѣтъ. Эти слова значительно ободрили насъ, когда второй штурманъ М. Leuyget, выдя на верхъ, сообщилъ намъ грустное для насъ извѣстіе, что капитанъ, 1-й штурманъ и большая часть экипажа, покинули судно на спасительномъ ботѣ.

Когда судно наткнулось на льдину, я вызвалъ капитана на верхъ, сказалъ М. Leuyget. Тогда вмѣстѣ съ командой, бросившейся на бакъ, капитанъ и 1-й штурманъ овладѣли ботомъ. Вы видите безпомощное положеніе судна, судите, что могу я сдѣлать, прибавилъ онъ.

Первымъ дѣломъ нашимъ было поручить однимъ штурвалъ и остающіеся паруса, тогда какъ другіе принялись очищать палубу отъ льда, лежавшаго на ней въ большихъ массахъ. Обстенили по возможности крѣйсель и взяли контрбизанъ на гитовы. Тогда бросаемый волненіемъ ботъ показался на подвѣтренномъ нашемъ траверсѣ; онъ видимо старался добраться назадъ до судна. Но крики наши людямъ находившимся на ботѣ, о томъ что судно крѣпко и течя нѣтъ и чтобы они пристали къ борту, были заглушаемы завываніемъ вѣтра. Только крики о помощи долетѣли до насъ. Мы отвѣчали на этотъ призывъ всемъ что было въ нашей власти, бросая концы и спасительные буйки, но все было напрасно. Вѣроятно они потеряли весла, потому что мы видѣли какъ волненіе заливало ботъ и скоро наполнило его. Переброшенный обратнымъ волненіемъ происходившимъ отъ скалы на вѣтеръ отъ насъ, онъ скоро скрылся въ туманѣ. Для находившихся на ботѣ все было



кончено и *Indian Queen* требовало теперь всего нашего вниманія. Наше бѣдное судно дрейфовало подъ вѣтеръ мимо скалы, и скоро мы съ удовольствіемъ увидѣли, что оно миновало скалу и теперь находилось въ тихой водѣ, у нее подъ вѣтромъ. Начинало разсвѣтать и ужасное положеніе судна представилось намъ теперь совершенно ясно. Качалась какъ доска, съ обломками рангоута и кусками льда по борту, оно плыло, обладаемое волненіемъ. Казалось и насъ ожидала участь погибшихъ на ботѣ. Но благодаря Бога, судно не потерпѣло никакихъ поврежденій въ подводной части и не имѣло течи. Ободренные, мы принялись убирать обломки и уже успѣли освободить гротъ-мачту отъ поврежденнаго гота-рея и обломковъ, когда крикъ «ледъ подъ вѣтромъ!» вторично поразилъ насъ и возбудилъ съ новой силой наши опасенія. Недалеко въ туманѣ, все яснѣй и яснѣй обрисовывался силуэтъ плавающей на встрѣчу намъ огромной горы. Обрадовавъ наруса, поставивши контра-бизань и приведя по мѣрѣ силъ нашихъ къ вѣтру, мы съ неописаннымъ волненіемъ ожидали грозной и можетъ быть послѣдней для насъ встрѣчи. Но доброе судно наше двинувшись впередъ, прошло ледъ на вѣтрѣ, въ разстояніи какихъ нибудь 100 ярдовъ. Едва успѣли мы пройти гору, какъ фокъ-мачта съ громомъ рухнула, и разбила своимъ паденіемъ барказъ—послѣднее изъ гребныхъ судовъ, еще неповрежденнаго паденіемъ рангоута. Слова же нашей усмія были устремлены на то, чтобы отвести палубу отъ фокъ-мачты и ея вооруженія, что было счастливо исполнено, благодаря искусному распоряженію гайбармана, который какъ въ этомъ, такъ и въ другихъ случаяхъ нашего плаванія, оказалъ величайшее хладнокровіе и искусство. Тутъ мы имѣли случай убѣдиться въ прекрасныхъ морскихъ познаніяхъ и неустранимости М. Луутет, равно какъ и остальныхъ четырёхъ моряковъ. Въ этотъ день мы уже не встрѣтили болѣе льда и къ вечеру успѣли очистить всю палубу отъ обломковъ, и вытаснуть такелажъ гротъ-мачты.

На перекличкѣ оказалось, что кромѣ капитана Бревира,

1-го штурмана Джонеса и 15 матросъ покинувшихъ судно, оставались на немъ 2-й штурманъ М. Leuyget, тиммерманъ Гоуардъ, боцманъ Вильямъ, 4 искусныхъ матроса, одинъ 2 статьи и два юнга, также буфетчикъ, докторъ, комиссаръ и пассажиры: 30 мужчинъ, 3 женщины и 7 дѣтей. Мы раздѣлились на вахты, такъ что четыре пассажира должны были находиться постоянно на бакѣ. Нѣкоторые изъ насъ, занимающіе навигацію, переговорили съ М. Leuyget и рѣшили сообщая, что лучше всего было направиться къ Вальпарайзо, отстоявшій отъ насъ на 3800 миль—первоначально взявши путь на сѣверъ, чтобы избѣгнуть льдовъ. Нѣсколько дней гонимые сильнымъ NW вѣтромъ, носились мы между льдами, избѣгая столкновения съ ними по волю Провидѣнія. 3 Апрѣля вѣтеръ перемѣнился на южный, погода разгулялась, хотя все еще было холодно. Огромныя ледяныя горы плыли кругомъ насъ, но неся нѣсколько парусовъ на гротъ-мачтѣ, ундеръ-лисель, гротъ-стаксель, крьюсель и контра-бизань, при хорошемъ вѣтрѣ мы избѣгли ихъ. Мы шли отъ 3 до 4 узловъ, подвигаясь къ сѣверу. Но вотъ вновь огромная гора въ видѣ гигантскаго квадрата приближалась къ намъ. Едва мы успѣли оставить ее позади, какъ она раздѣлилась на двое и одна часть на подобіе лавины устремилась въ море, которое сильно взволновалось. Оторвавшаяся масса всплыла на поверхность въ двухъ или трехъ миляхъ отъ оставшейся части. До 7 Апрѣля мы находились постоянно между льдами: въ этотъ день находясь подъ  $54^{\circ}$  южной широты, мы видѣли послѣднія двѣ льдины. Наше первое наблюденіе, 3 Апрѣля, показало, что мы находились подъ  $59\frac{1}{2}^{\circ}$  и вѣроятно были подъ  $60^{\circ}$  ю. ш., когда сошлись съ горой. Пересѣкая обычный путь, возвращающихся въ Европу австралійскихъ судовъ, мы съ трепетомъ сердца ожидали не увидимъ ли судна, но ни одного паруса не показывалось на горизонтѣ. Достигши  $49^{\circ}$  ю. ш. мы направились прямо на Вальпарайзо, зная какъ мало шансовъ мы имѣли встрѣтиться съ кѣмъ нибудь до Американскаго берега. Тутъ мы до-стали запасный рангоутъ; къ остатку фокъ-мачты укрѣпили

стенгу и подняли на нее марса-рей, къ которому привязали форъ-марсель. Съ новыми парусами, при благоприятном вѣтрѣ, ходъ судна увеличился до 5 узловъ. Въ продолженіе этого времени мы выдержали нѣсколько штормовъ, при чемъ судно при сильномъ волненіи такъ сильно качало, что пазы въ палубахъ раздались, но въ остальныхъ мѣстахъ течи не было. Наконецъ 7 Мая мы увидѣли столь нетерпѣливо, давно ожидаемое и съ радостью привѣтствованное нами, появленіе судна державшаго на насъ. То былъ американскій китобойный корабль *La-Fayette* изъ Нью-Бедфорда, капитанъ Рае, который лично прибылъ къ намъ и предложилъ всякую помощь; сообщивъ свѣдѣнія о берегѣ и гавани, куда мы направлялись. Долгота была 75°, а не 78° какъ мы имѣли по нашимъ хронометрамъ, которые всѣ три были невѣрны. 8 Мая мы встрѣтили французское военное судно *Constantine*, командиръ котораго предложилъ намъ помощь и согласился остаться при насъ до тѣхъ поръ, пока не придемъ на видъ гавани. На слѣдующій день мы увидѣли берегъ, и къ вечеру огни Вальпарайзо были видимы въ двадцати миляхъ къ ОНО отъ насъ. Французское судно отправилось въ гавань, а на утро 10 Мая, когда мы приблизились къ заливу, шлюпки 84 пушечнаго корабля *Ganges*, адмиралъ Ваупес, вышли къ намъ на встрѣчу. Офицеръ и матросы вступили на *Indian Queen*, шлюпки взяли его на буксиръ и 10 Мая послѣ 40 дневнаго путешествія, по освобожденіи отъ льда, мы бросили якорь на рейдѣ Вальпарайзо.

#### ИЗВѢСТІЯ О ФРАНКЛИНѢ.

Винтовое судно *Fox*, ходившее въ полярныя страны по порученію леди Франклинъ, на поиски экспедиціи сэра Джона Франклина, воротилось къ острову Вайту въ среду  $\frac{9}{24}$  Сентября.—Капитанъ М' Clintock отправился прямо въ Лондонъ, взявъ съ собою два сундука съ вещами, принадлежавшими

людямъ экспедиціи Франклина.  $10\frac{1}{22}$  Сентября было напечатано въ англійскихъ газетахъ слѣдующее.

*Яхта Fox.*

Сэръ, прошу васъ извѣстить лордовъ комиссаровъ адмиралтейства о благополучномъ возвращеніи экспедиціи, ходившей подъ моею командою, по порученію леди Франклинъ, для открытія слѣдовъ экспедиціи сэра Франклина.

Лордамъ вѣроятно пріятно будетъ слышать, что поиски наши были вполне успѣшны.

У мыса Виктори, на сѣверо-западномъ берегу острова Короля Вильгельма, найденъ былъ рапортъ, подписанный капитанами Крозье (Crozier) и Фицджеромъ (Fitzjames),  $13\frac{1}{25}$  Апрѣля 1848 года. Въ немъ сказано, что корабли Erebus и Terror были покинуты  $10\frac{1}{22}$  Апрѣля 1848, во льдахъ, отсюда на NNW въ пяти миляхъ и что люди оставшіеся въ живыхъ числомъ до 105 человекъ, подъ командою капитана Крозье, направились къ рѣкѣ Греть-Фишъ (Great-Fish); также что Франклинъ умеръ  $\frac{30 \text{ Мая}}{11 \text{ Июня}}$  1847 года.

Много было найдено чрезвычайно интересныхъ вещей, принадлежавшихъ нашимъ погибшимъ соотечественникамъ на западномъ берегу острова Короля Вильгельма, другія были получены отъ эскимосовъ, которые сказали намъ также, что одно изъ покинутыхъ судовъ было раздавлено и пущено на дно льдами, а другое выкинуто на берегъ, гдѣ и теперь лежить, доставивъ тогда жителямъ источникъ богатства.

*Fox* не могъ перейти за проливъ Белло, а потому зимовалъ въ Брентфордскомъ заливѣ; поиски въ эту зиму дѣлались у устья рѣки Греть-Фишъ и простирались на 800 миль вдоль берега; этими открытіями мы соединили поиски слѣданные прежними экспедиціями къ сѣверу отъ насъ, съ тѣми, которые произведены сэромъ Джемсъ Россомъ (James Ross), гг. Дизъ (Dease), Симпсонъ (Simpson) и Рэ (Roe) къ югу отъ нашего положенія; поиски наши дѣлались на саняхъ подъ начальствомъ лейтенанта Гобсона (Hobson), капитана Алленъ Юнга (Allen Young) и моихъ.

Такъ какъ подробный рапортъ о нашихъ дѣйствіяхъ и поискахъ будетъ конечно интересенъ лордамъ, я посылаю его (\*); при первой же возможности, явившись самъ въ адмиралтейство, я вручу Лордамъ рапортъ найденный у мыса Виктори.

Имѣю честь быть.....

G. L. M' Clintock.

#### ПРОИСШЕСТВІЕ НА PIONEER'Ѣ.

Въ Times пишутъ: по справкамъ сегодня утромъ оказалось, что больные въ королевскомъ морскомъ госпиталѣ, раненые вчера во время несчастія въ машинѣ *Pioneer*'а, находятся въ самомъ опасномъ состояніи, а въ особенности кочегаръ Дуннъ (Dunn).—*Pioneer* шкуна съ клиперскимъ вооруженіемъ т. е. безъ крѣйселя; (bark rigged). Машина его помѣщена между фокъ-мачтою и шпилемъ, который около бизань-мачты, и так. обр. занимаетъ около двухъ третей судна. Построена Миллеромъ Равенхилемъ и Компаніей, въ 350 силъ, и имѣетъ четыре «fighting» котла и два «despatch» котла. Въ то время огонь былъ подъ двумя «despatch» котлами, паръ изъ нихъ проходитъ около 50 футовъ по трубѣ 9 дюймовъ въ діаметрѣ и утолщающейся до 12, въ цилиндры; труба эта круто огибаетъ задній уголъ котловъ, у котораго находится кранъ выпускающій паръ изъ всѣхъ котловъ въ главную паровую трубу. Кранъ былъ открытъ и кочегаръ Дуннъ только что пустилъ паръ въ цилиндры, какъ труба эта лопнула въ сгибѣ.

Всѣ бросились по трапу ведущему изъ машины въ переднюю каюту, оттуда въ каютъ-компанію, въ капитанскую каюту; изъ которой уже по трапу выбѣжали на верхъ. Г. Пиллеръ, помощникъ механика третьяго класса, за густотою пара не скоро нашелъ выходъ, а потому пострадалъ болѣе дру-

(\* ) Это донесеніе, также какъ и найденный рапортъ капитановъ Крове и Фицджермса, будутъ помѣщены въ слѣд. № Сборника.

гихъ. Бѣдный Дуннъ былъ послѣдній; онъ доползъ до крана, откуда его вынесли на верхъ. Во время смятенія Джемсъ Кенисонъ, машинистъ втораго разряда, находясь въ каютъ-компани, вмѣсто того чтобы прямо выбѣжать на верхъ, бросился къ трапу ведущему изъ машины. Шкафутная труба была, по несчастію, поворочена не въ ту сторону и онъ былъ обваренъ.

Г. Лейчестеръ, второй механикъ, только что посѣтившій переднюю кочегарню, въ то время стоялъ у заднихъ котловъ а потому возлѣ самаго люка и легко могъ дойти до кочегарни, гдѣ и остановилъ паръ изъ котловъ.

Фельдшеръ *Pioneer's* осмотрѣлъ всѣхъ раненыхъ и сдѣлалъ перевязки, прежде чѣмъ кто либо изъ медиковъ, съ другихъ судовъ на рейдѣ, успѣлъ пріѣхать.

Лицо хорошо знакомое съ паровыми машинами, описываетъ случай этотъ такъ:

Паръ изъ всѣхъ шести котловъ, посредствомъ главной паровой трубы, проведенъ къ заднему углу *despatch*-котловъ въ большой чугунный паровикъ (*valve-box*) съ кранами, который снабжаетъ паромъ машину; на днѣ его есть кранъ запирающій паръ изъ *fighting*-котловъ. Паръ изъ *despatch*-котловъ идетъ въ этотъ паровикъ по короткой согнутой чугунной трубѣ, 12 дюймовъ въ діаметрѣ, стѣны которой толщиною  $\frac{3}{4}$  дюйма. Черезъ нѣсколько секундъ по открытіи главной паровой трубы, изъ короткой трубы, при сгибѣ изъ угла, вылетѣлъ кусокъ около 9 л. въ діаметрѣ. Металлъ у угловъ паровика во многихъ мѣстахъ треснулъ въ глубину до 2 или 3 дюймовъ, а крышка паровика треснула пополамъ; трещина эта произошла вѣроятно отъ небольшой внутренней закраины, къ которой крышка была прикрѣплена. Г. Лейчестеръ въ то время находился въ машинѣ, но ему удалось выскочить на верхъ, откуда уже онъ сошелъ внизъ, въ кочегарню, гдѣ остановилъ паръ шедшій изъ *despatch*-котловъ въ главную паровую трубу, и тѣмъ остановилъ несчастіе. Давленіе пара было 20 ф. Въ изломѣ трубы не было замѣтно недостатковъ худой отливки. Вѣроятно это произошло отъ внезапна-

го толчка пара на сгустившуюся воду въ паровыхъ трубахъ. *Pioneer* кажется совсѣмъ не годится для занятія Африканской станціи. Машина его занимаетъ очень много мѣста, такъ что помѣщеніе для офицеровъ и экипажа очень стѣснительное, да къ тому же оно еще имѣетъ неудобства отъ близкаго сосѣдства съ котлами, жаръ отъ которыхъ еще болѣе тягостенъ вблизи южныхъ береговъ. Водоизмѣщеніе этой шкуны 870 тоннъ и она можетъ помѣстить 100 человекъ. Опрѣснительный аппаратъ находится въ нижнемъ декѣ, но воды имъ опрѣсняемой помѣщается очень мало. Во вторникъ, когда средняя температура воздуха была 56, въ нижнемъ декѣ *Pioneer*'а было 72 градуса. Не смотря на это онъ имѣетъ 10 сверхкомплектныхъ мѣстъ для войска.

#### ИЗВѢСТІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

— *С. Петербургъ*: 8 Сентября яхты и пароходы красовались предъ зимнимъ дворцомъ и происходила гонка яликовъ и ялботовъ. — Всѣ, знакомые съ разницею между значеніемъ народнаго флага и кокардою, были неприятно поражены смѣшеніемъ понятій о нихъ, еще 25 Іюня, но въ особенности 8 Сентября, когда, какъ будто по общему соглашенію, почти вездѣ развевались флаги бѣлаго, желтаго и чернаго цвѣтовъ, изобрѣтенные г. Языковымъ, авторомъ брошюры о государственномъ цвѣтѣ. Указывая здѣсь только на фактъ, мы не будемъ распространяться въ доказательствахъ его нелѣпости; замѣтимъ только, что еслибъ напр. Лондонъ, Гага и Туринъ, послѣдовали примѣру Петербурга, т. е. выставили флаги одинаковыхъ цвѣтовъ съ кокардами, то возбудили бы смѣхъ и негодованія въ своихъ жителяхъ, знающихъ различіе между кокардою и національнымъ цвѣтомъ (\*). — Пословица гласитъ:

(\*) Понимая и уважая значеніе кокарды не менѣе самаго г. Языкова, мы считаемъ долгомъ протестовать противъ его нововведенія. Цвѣты кокарды могутъ входить въ какія угодно украшенія: дра-

отъ великаго до смѣшнаго—одинъ шагъ. День 14 Сентября доказалъ, что отъ смѣха до горя не болѣе разстоянія. Пожаръ на баркахъ, вспыхнувшій въ девятомъ часу вечера и продолжавшійся долго за полночь, снова привелъ на память все то, что было написано о необходимости рѣчной полиціи.—16 Августа сего года Высочайше утвержденъ уставъ компаніи *С. Петербургско-Антверпенскаго* пароходства. Цѣль учрежденія компаніи: 1) Доставка въ С. Петербургъ изъ Бельгіи, Голландіи, Франціи и Англіи по возможно удешевленнымъ цѣнамъ: а) машинъ и снарядовъ для устройства въ Россіи фабрикъ, на которыхъ бы можно было со временемъ изготовлять изъ произведеній своего края разныя полезныя издѣлія; сверхъ того строить пароходы, паровозы, всякаго рода машины и снаряды необходимыя для развитія промышленности и сельскаго хозяйства; б) перевозка всѣхъ возможныхъ товаровъ изъ портовъ вышеозначенныхъ государствъ и въ томъ числѣ рельсовъ, паровозовъ и вагоновъ по заказамъ Глав. Общ. росс. желѣзн. дорогъ. 2) Перевозка изъ С. Петербурга всѣхъ доставленныхъ туда вышеозначенныхъ предметовъ во всѣ мѣста Россіи по востребованію. 3) Устройство агентствъ какъ въ Россіи, такъ и въ иностранныхъ городахъ, гдѣ они окажутся нужными; кромѣ того общество принимаетъ на комиссію доставку изъ-заграницы разныхъ предметовъ, по сельскому хозяйству и фабричной промышленности, а также вывозъ за границу, по мѣрѣ требованій, сырыхъ и разныхъ другихъ русскихъ издѣлій. 4) Перевозка на пароходахъ пассажировъ между С. Петербургомъ, Данією, Голландією, Бельгією, Францією и Англією съ Мая до Октября; съ Октября же до Мая—между Англією, Францією, Данією и Антверпеномъ.—Для разрѣшенія вопроса объ устройствѣ гавани для купеч. судовъ и перенесенія таможи на другое мѣсто, учрежденъ комитетъ при министерствѣ финансовъ. Членами его

---

цированн, фестоны, гирлянды, арабески и т. п., но флаги должны быть и не могутъ быть иными какъ бѣлаго, синяго, краснаго цвѣтовъ, что ясно было доказано въ М. Сб. (№ 9, 1858 года).



назначены депутаты отъ министерствъ: финансовъ, внутреннихъ дѣлъ, морскаго и главнаго управленія путей сообщеній.

— *Кронштадтъ* (Выписка изъ письма стараго кронштадтскаго жителя):.... Вижу отсюда вашу улыбку при этомъ словѣ: «Кронштадтъ»; «попалъ на конекъ свой!» говорите вы, «теперь пойдетъ писать!» Признаюсь въ слабости моей къ Кронштадту, и право удивляюсь только, какъ вы не раздѣляете этой слабости; неужели годы, проведенные нами вмѣстѣ въ этомъ городкѣ, — лучшіе годы нашей молодости, — не привязали васъ къ нему? Я объясню себѣ ваше равнодушіе тѣмъ, что вы еще въ Кронштадтѣ, а я далекъ отъ него — «что имѣемъ не хранимъ, потерявши плачемъ». Миѣ всякая вѣсточка изъ Кронштадта и о Кронштадтѣ дорога, — вотъ почему я постоянно васъ упрекаю за скупость на письма — и за скупость въ письмахъ на новости изъ Кронштадта.

Рѣдко долетаетъ до меня отрадная вѣсточка о миломъ городѣ, и я большую часть своихъ свѣдѣній черпаю изъ Морскаго Сборника, и то по большей части изъ статей официальныхъ, приказовъ и т. п. Хотя журналъ нашъ и обѣщаль намъ, когда-то, сообщать кронштадтскіе новости, и я уже мечталъ читать нѣчто въ родѣ «*Comptier de Cronstadt*» или «*Causegries*», — да и, согласитесь, что статейки этого рода были бы чрезвычайно любопытны, и въ сюжетахъ для нихъ не могло быть недостатка — «*ou bien je ne connais pas mon Cronstadt,*» — но увы, этихъ статейъ все еще нѣтъ какъ нѣтъ (\*). — И такъ я опять убѣдительноше васъ прошу и требую: пишите! Не можетъ быть чтобъ нечего было писать; сходите къ m-me X или къ mг. Z, узнайте всѣ новости, садитесь и пишите; и сплетни даже интересны.

Не знаю, слышали-ли вы? на дняхъ наша рѣчка вздумала пошалить, выступила изъ береговъ, и чуть не надѣлала намъ порядочной кутерьмы; это происшествіе напомнило миѣ то время, когда въ Кронштадтѣ, послѣ наводненія 24 года, всѣ умы были направлены на предохраненіе города отъ наводненій.

(\* Увы! повторимъ и мы вмѣстѣ съ авторомъ. Пр. редакц.)

Въ то время было даже представлено нѣсколько весьма замѣчательныхъ проектовъ для предохраненія Петербурга—въ Кронштадтѣ же, гдѣ исполненію не представлялось никакихъ особыхъ затрудненій, идея осуществлена. Весь городъ обнесенъ валомъ или плотиною въ 12 ф. выше ординара; валъ этотъ насыпался съ удивительнымъ тщаніемъ, до самыхъ мелочей, все было обдумано,—даже нѣкоторыя городскія трубы, при выходѣ въ морѣ, были снабжены хитро-сплетеннымъ приборомъ, не позволяющимъ водѣ съ моря проникать въ городъ; приборы эти, я думаю, стоили не мало денегъ, да и самый валъ, должно быть, сталь въ копѣйку! Не могу сказать навѣрно сколько, но вотъ расчетъ, по которому хоть приблизительно, но можно судить, во что онъ могъ обойтись: периметръ Кронштадта что-то около 6 верстъ; считая среднюю ширину вала въ 4 сажени и высоту насыпи хоть въ 1 сажень, выходитъ насыпки 12 тысячъ кубическихъ сажень; инженеры говорятъ, что съ трамбовкою, планировкою, одеждами, дорожками, аллеями, каждая сажень должна обойтись не менѣе 15 р. с., то есть всего 180 т. рублей; скажемъ: вся работа стоила, съ разными мелочами, 200 тысячъ—конечно не дорого, если этимъ предохраненъ городъ отъ несчастія, какое постигло его 7 Ноября, вѣдь помните: въ Нѣмецкой улицѣ, домъ снесло, навалившимъ на него кораблемъ!! что тутъ 200 тысячъ!! Но въ томъ-то и бѣда, что 200 тысячъ израсходованы, а городъ отъ наводненія не предохраненъ! Два отверстія оставлены, какъ нарочно, для свободнаго входа воды. Оконечности адмиралтейскаго канала остались не закрытыми; для О-вой оконечности, упирающейся въ новый докъ, были даже сдѣланы ворота;—они, много лѣтъ, лежали подъ навѣсами, около того мѣста, гдѣ имъ слѣдовало висѣть; въ послѣднее мое посѣщеніе Кронштадта, я ихъ уже не видѣлъ, вѣроятно они отъ времени сгнили и удостоены въ дрова! Для W-вой оконечности, идущей въ Итальянскій прудъ дѣлались только проекты шандаръ—но проектами, кажется, дѣло и кончилось. Говорили, въ то время, что для полнаго окончанія работъ, по предохраненію Кронштадта отъ

наводненія, нужно было тысячъ десять! Неужели—въ 1859 году Кронштадтъ еще не предохраненъ отъ наводненія?

Къ удовольствію моему слышу, что новый докъ, переименованъ въ Николаевскій докъ—до сего времени его все называли мокрымъ докомъ—вѣроятно потому, что онъ сухой докъ!! у насъ часто такъ бываетъ, кто-то назвалъ кронштадтскій докъ мокрымъ,—онъ и пошелъ за мокрымъ!

У насъ въ Кронштадтѣ есть уже и пловучіе доки; читалъ я даже, что за извѣстную плату, могутъ пользоваться ими и купеческія суда; это истинно благодѣтельная мѣра. Какъ подумаешь, что однихъ иностранныхъ судовъ приходитъ въ Кронштадтъ болѣе полуторы тысячъ, послѣ плаванія по Финскому заливу—а починиться имъ рѣшительно негдѣ!

Въ 47 году частная компанія просила позволенія постронить мортоновъ эллингъ, но тогда на компаніи у насъ еще не было моды, и ей было отказано; теперь портъ имѣетъ и мортоновъ эллингъ. Желательно чтобъ купцамъ было дѣлано всякое возможное облегченіе для починки судовъ,—вѣдь бывали случаи, что для починки ходили изъ Кронштадта въ Стокгольмъ!

У насъ, правда, были киленбанки, казенный даже давался купцамъ даромъ, но, не знаю, почему-то, никто его не бралъ; предпочитали брать вольный киленбанокъ (кажется былъ такой у купца Чаусова) и платили по 25 р. въ день, да за тали и проч. особо. Вѣроятно причина была та, что для полученія казеннаго киленбанка, нужно было подать прошеніе въ контору, — что для иностраннаго шкипера не легко;—просьба эта подавалась, на гербовой бумагѣ, въ присутственное время капитану надъ портомъ, тотъ помѣчалъ ее, передавалъ журналисту, журналистъ помощнику, помощникъ въ столъ, въ столъ дѣлалась справка, по справкѣ докладъ капитану, приказъ содержателю, содержателя не легко найти, а тамъ надо искать унтеръ-офицера.... *et que sais-je!* время—деньги и вѣрно дешевле было платить за частный киленбанокъ по 25 р., чѣмъ брать казенный даромъ! Съ пловучими доками этого не будетъ....

— 13 Сентября осуществились отрядныя слова: «.... Мнѣ всегда будетъ особенно пріятно находиться съ ними (членами Кронштадтскаго Морскаго клуба) и Я увѣренъ, что мы будемъ составлять весьма дружную Морскую семью (\*).» Въ этотъ день Ихъ Императорскія Высочества, Великій Князь Константинъ Николаевичъ и Великая Княгиня Александра Іосифовна очастливили своимъ присутствіемъ семейный вечеръ, бывшій въ Кронштадтскомъ клубѣ.

— *Шлиссельбургъ*: Торги на устройство новаго Ладожскаго канала назначены на 26 Октября. Онъ будетъ построенъ по проекту, напечатанному въ «Указат. Полит. Эконом.» Длина новаго канала будетъ 102 вер. и 40 саж. Ширина по дну 12 саж. Глубина при обыкновенномъ стояніи водъ допустить осадку 7 четв. Откосы канала будутъ двойныя и укрѣплены большею частію каменною одеждою. Вода съ окружающей мѣстности будетъ отведена отъ канала особымъ кюветомъ. Каналъ начнется у Волхова близъ новаго Ладожскаго устья теперешняго канала, отъ котораго устье новаго канала будетъ отдѣлено только дамбою. Въ Ладогѣ не полагается никакихъ сооруженій для защиты вступающихъ въ каналъ судовъ отъ сильнаго волненія, часто разводимаго въ устьѣ Волхова. Въ Шлиссельбургѣ новый каналъ войдетъ въ Неву выше стараго устья теперешняго канала, и для защиты судовъ отъ волненія и вѣтра, каналъ будетъ продолжаться въ Невѣ между берегомъ и накидною дамбою, до Преображенской горы, гдѣ обыкновенно уже тихо. Бичевникъ шириной 2 саж. будетъ имѣть возвышеніе самое удобное для тяги при меженной водѣ. Каменная одежда откосовъ канала дастъ возможность ходить по немъ небольшими пароходами.

Новый Ладожскій каналъ полагается устроить въ 5 лѣтъ,

---

(\*) См. Рескриптъ Его Императорскаго Высочества, Государя Великаго Князя Константина Николаевича на имя г. Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, вице-адмирала Новосильскаго, отъ 2 Октября 1858 года (М. Сб., № 11, 1858 года).

при непрерывной работѣ. Стоимость его по сметамъ 4074219 руб. Нѣкоторыя работы по устройству канала будутъ отданы на подрядъ оптомъ, а нѣкоторыя задѣльно.

— *Либава*: Комитетъ по устройству порта будетъ состоять изъ начальника работъ, въ званіи предсѣдателя и трехъ членовъ: начальника II отдѣленія XII округа путей сообщеній, гражданскаго чиновника и депутата отъ дворянства Курляндской губерніи. Въ засѣданія комитета по хозяйственнымъ дѣламъ будетъ приглашаться, съ правомъ голоса, предсѣдатель торговаго комитета Либавы. Коммерческая газета, изъ которой это извѣстіе взято, не говоритъ, будетъ ли назначенъ и морякъ членомъ комитета, или обойдутся безъ него.

— *Уфа*: Бывшій здѣсь въ половинѣ Августа пароходъ *Ольга* общества «Дружина» взялъ изъ Уфы нѣсколько пассажировъ, а изъ Бирска на двухъ баржахъ до 20 000 пуд. клади. Это первый рейсъ, которымъ открывается на дѣлѣ пароходное сообщеніе по Бѣлой; доселѣ были здѣсь пароходы только для промѣра и опыта. Пароходу *Ольга* принадлежитъ честь приведенія въ исполненіе благодѣтельной для края мысли его пр — ва, А. А. Катенина; имъ открывается новая жизнь для Бѣлой и для цѣлаго края. Нельзя описать того высокаго, отраднaго участія, какое возбудилъ пароходъ въ мѣстныхъ жителяхъ; и въ самомъ дѣлѣ, какъ не сочувствовать этому благому предпріятію, имѣющему цѣлю сблизить нашъ богатый край съ мѣстами сбыта. Пароходы общества «Дружина», пассажирные и буксирные, будутъ здѣсь, какъ извѣщаетъ контора общества, въ срединѣ текущаго мѣсяца и послѣдній разъ—въ Сентябрѣ.

— *Оренбург*: Бывшій у насъ 17 Августа пароходъ *Ольга* общества «Дружина», взялъ изъ Уфы нѣсколько пассажировъ, а изъ Бирска на двухъ баржахъ до 20 000 пуд. клади. Это первый рейсъ, которымъ открывается на дѣлѣ пароходное сообщеніе по Бѣлой.

— *Ростовъ на Дону*: Углубленіе гирль Дона отдано обществу Волжско-Донской желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобъ оно

означило фарватеръ и устанавливало водомѣръ (футштокъ), ледорѣзъ и сторожевыя суда (брантвахты).

— *Одесса*: Судоходство, въ теченіе Іюля, ознаменовалось открытіемъ: Русскимъ обществомъ пароходства и торговли— Галацкой линіи, и Бельгійскою компаніею—прямого сообщенія Одессы съ Антверпеномъ. Съ окончаніемъ Итальянской войны, и пароходы Триестскаго Лойда начали, по прежнему, совершать правильные рейсы въ Средиземномъ морѣ. Всего прибыло въ Одесскій портъ, въ теченіе Іюля, 86 судовъ, въ томъ числѣ 20 пароходовъ, именно: 11 подъ русскимъ флагомъ, 6 подъ австрійскимъ, 2 подъ англійскимъ и 1 подъ бельгійскимъ (\*). Между пароходами, пришедшими подъ русскимъ флагомъ, показаны два, прибывшіе въ Одессу съ машинами, заказанными русскимъ правительствомъ въ Лондонѣ. Отошло изъ Одессы всего 148 судовъ, въ томъ числѣ 18 пароходовъ, именно: 10 подъ русскимъ флагомъ, 6 подъ австрійскимъ и 2 подъ англійскимъ. Должно замѣтить, что въ началѣ Іюля еще очень несходно фрахтавались суда подъ германскими и особенно подъ австрійскимъ флагами.

— *Николаевскъ*: Нагруженная баржа, принадлежавшая Амурской компаніи, сгорѣла на Амурѣ близъ станицы Пермакина.

— *Варшава*: Пароходы общества пароходства по рѣкѣ Днѣпру: *Десна*, *Припеть* и *Кіевъ*, отплывшіе въ Апрѣлѣ изъ Антверпена, прибыли въ исходѣ Іюля въ Варшаву. Заказанный обществомъ въ Бельгійи же седьмой пароходъ (буксирный въ 60 с.) прибудетъ тѣмъ же путемъ на Днѣпръ въ началѣ будущей весны.

— *Данцигъ*: Изъ 22 чел. бѣжавшихъ въ Англійю съ прусскаго фрегата *Gefion*, на возвратномъ пути этого судна изъ Вестъ-Индіи, 9 чел. пойманы, и доставлены на фрегатъ.

— *Штетинъ*: В.-адм. Шредеръ объявилъ, что на трехъ судахъ, назначенныхъ въ Китай и Японію, могутъ помѣстить—

(\*) *Gustavъ Pastor*, пришедшій 29 Іюля, въ 34 дни изъ Антверпена съ заходомъ въ Мальту, Сирю, Смирну и Константинополь, съ пассажирами и 622 т. грузу.

ся не болѣе двѣнадцати лицъ не морскаго вѣдомства. Такъ какъ уже назначены 4 дипломата (баронъ Рихтгофенъ съ тремя секретарями), 5 лицъ по торговымъ и промышленнымъ частямъ (3 купца и 2 фабриканта) и 1 специалистъ по земледѣльческимъ наукамъ, то остается не болѣе двухъ ваканцій для ученыхъ. Зоологомъ назначенъ г. Мартенсъ и ботаникомъ г. Вихнеръ. Барону Рихтгоферу назначены 12 000 тал. въ годъ, его старшему секретарю 2 400 тал. и двумъ младшимъ, каждому по 1 800 тал.—Едва скоронила Пруссія величайшаго естествоиспытателя—Гумбольдта, какъ въ Берлинѣ скончался 28 Сентября, на 82 году, знаменитый географъ—Карлъ Риттеръ.

— *Стральзундъ*: Вслѣдствіе сильной холеры въ Меклембургѣ, суда приходящія изъ этого порта, подвергнуты, съ 24 Августа, карантину.

— *Гамбургъ*: Пароходъ, на которомъ находился король Ганноверскій съ семействомъ и многочисленною свитою, сталъ на мель въ восточномъ устьѣ рѣки Эмсъ. Какъ съ Нордернея, такъ и съ Нордердейха увидѣли случившееся, но по свѣжести вѣтра рыбакамъ острова невозможно былойти на помощь. Съ Нордердейха отвалилъ ботъ, на который бѣдствовавшіе пересѣли при проливномъ дождѣ, чтобъ достигнуть парохода, который шелъ изъ Эмдена въ Нордерней. Къ несчастью, ботъ сталъ въ свою очередь на мель; такъ какъ вода шла на убыль, то его пассажирамъ пришлось просидѣть на немъ и голодать, пока онъ не обсохъ. Тогда король со свитою отправился пѣшкомъ на свой пароходъ, который всплывъ при полной водѣ, доставилъ своихъ высокихъ пассажировъ невредимо въ рѣку. — Коммисія, занимающаяся составленіемъ общаго германскаго морскаго права, окончить свои занятія въ Ноябрь мѣсяцъ сего года.

— 29 Августа происходила на Альстерѣ гонка 8, 6, 4 и 2 весельныхъ гребныхъ судовъ, въ продолженіи отъ 2½ до 10 часовъ. Кромѣ шлюпокъ *Alster-Club'a* въ гонкѣ участвовали и многія другія шлюпки, какъ гамбургской, такъ и чужой постройки.

— *Бременъ*: Чрезвычайно малая вода въ рѣкѣ Везеръ, причиняетъ большой убытокъ судоходству.—Прусская экспедиція въ Тихій океанъ принесетъ пользу и ганзеатическимъ портамъ, которымъ позволено Пруссіею поручить свои интересы попеченію барона Рихтгофена.

— *Копенгагенъ*: Между Даніею и Франціею заключены 31 Августа условія, по которымъ яхты или увеселительныя суда (*yachts ou embarcations de plaisance*) гражданъ обѣихъ націй допускаются безпошлинно: французскія въ Данію, и обратно, съ тѣмъ чтобы они не занимались торговлею и перевозкою товаровъ и отплывали обратно съ тѣми же лицами, съ которыми пришли. Но спрашивается: если напр. датчанинъ, прибывшій, положимъ, въ Гавръ, отправить свою яхту въ Марсель, съ тѣмъ, чтобы плавать на ней по Средиземному морю, а самъ поѣдетъ въ Парижъ и проживетъ въ немъ нѣкоторое время, то будетъ ли считаться тамъ, на основаніи договора, владѣльцемъ увеселительнаго судна, или подвергнется обыкновеннымъ паспортнымъ формальностямъ, какъ простой путешественникъ?—Русскій парох. «Олафъ» пришелъ 12 Сентября и того же числа отплыли: корв. «Посадникъ» и кл. «Наѣздникъ» и «Разбойникъ».—Заказанный въ Англіи для Россіи рѣчн. кол. парох. *Victoria*, разбился на пути изъ устья рѣки Клайдъ въ Петербургъ, 22 Сентября, въ Категатѣ. Экипажъ, успѣвшій спастись на гребныхъ судахъ, былъ взятъ прусскимъ баркомъ и высаженъ на Скагенѣ. Пароходъ *Dania* доставилъ оттуда погибавшихъ въ Копенгагенъ.

— *Лондонъ*: Артиллерійскій капитанъ Бурджессъ, секретарь и смотритель Клуба Соединенной службы, начавшій съ любовью и знаніемъ дѣла приводить музей клуба въ систематическій порядокъ, приходитъ къ концу своего добросовѣстнаго труда. Въ настоящее время, когда старые служебные предрассудки между моряками и сухопутными офицерами исчезаютъ, когда настала эпоха ихъ сближенія и взаимнаго пониманія, а ѣда и карты уже становятся на второмъ планѣ клубнаго препровожденія времени, полнота и легкій доступъ



библіотеки, клубнаго кабинета для чтенія и достопримѣчательностей музея сдѣлались первою потребностію. Независимо отъ суммъ, ассигнованныхъ клубомъ для пополненія книгъ, картъ, моделей, журналовъ и газетъ, бібліотека и музей постоянно обогащаются,—благодаря сочувствію членовъ этого полезнаго общества, —приношеніями рѣдкихъ книгъ, картъ и морскими и военными рѣдкостями всѣхъ родовъ, странъ и временъ. — Директоры Вестъ-Индскихъ доковъ открыли 23 Августа,—въ присутствіи приглашенныхъ гостей и до тысячи чел. мастеровыхъ и рабочихъ,—учрежденныя ими на пользу служащихъ бібліотеку и залы для чтенія: первую (Reading-room) для инженеровъ, механиковъ, шкиперовъ, торщиковъ и пр., а читательныя залы (lecture-hall) для мастеровыхъ и рабочихъ (\*).—Командиры судовъ, опускавшихъ заатлантическій подводный телеграфъ: *Agamemnon*'а кап. Приди, *Valorous*'а кап. Альгамъ и *Cyclops*'а кап. Дейманъ, получили отъ Соединенныхъ Американскихъ штатовъ, первый золотую табакерку и другіе два по золотой медали, всѣ три при весьма лестныхъ письмахъ. — Коммисія для укрѣпленія береговъ Великобританіи состоитъ изъ членовъ: ген. маіоровъ: Джонеса, Камерона и Аббота, к.-адм. Джорджа Эллиота, флотск. кап. Кея, подполк. Лефруа и Ферфюсона и производителя дѣлъ коммисіи, маіора Джервиса.—Для лучшей защиты англійскихъ береговъ адм. Сарторіусъ предлагаетъ построить по берегамъ всего соединеннаго королевства желѣзную дорогу съ подвижными батареями (locomotive batteries). Пока не знаемъ, какъ принято англичанами это предложеніе, повторяющее проектъ г. Лебедева, изданный имъ въ двухъ столбцахъ, съ русскимъ текстомъ и французскимъ переводомъ свой сестры, и подвергшійся въ свое вре-

(\*) Еслибъ у насъ хотя на гаубтвахты отпускались для нижнихъ чиновъ книги, то этобъ значительно бы сокращало время караула для людей, которые проводятъ его, за невозможностію заняться ничѣмъ инымъ, въ полудремотѣ или вредной правдиости. Книги можно было бы доставлять изъ тѣхъ же полковыхъ, экипажныхъ и ротныхъ бібліотекъ, если нѣтъ другихъ, лучшихъ.

мя злой критикѣ.—Говорятъ, что Портландъ будетъ превращенъ во второй Гибралтарь.—7 Сентября, *Great-Eastern* на буксирѣ пароходовъ *Victoria*, *Napoléon*, *Alliance* и *True Briton*, сдвинулся съ мѣста, но и на этотъ разъ знаменитый гигантъ-младенецъ не обошелся безъ несчастія: на немъ произошелъ взрывъ, причемъ погибло нѣсколько человекъ. Строитель машинъ, Скоттъ-Россель, обвиняетъ въ этой бѣдѣ командира, а командиръ,—строителя машинъ. Къ довершенію дурныхъ предназначеній, столь сильно дѣйствующихъ на публику, скончался строитель самаго корабля-гиганта г. Брюнель (отецъ котораго обезсмертилъ себя сооруженіемъ знаменитаго тунеля подъ Темзою).—Подвигъ кап. М. Маклинтона, отыскавшаго слѣды Франклина, возбуждаетъ всеобщій восторгъ. Надѣются, что правительство возвратитъ г-жѣ Франклинъ сумму, употребленную ею на сооруженіе и отправленіе судна *Fox*; что оно отведетъ ей, какъ вдовѣ знаменитаго человека, приличное помѣщеніе въ Кенсингтонскомъ дворцѣ; что оно не откажетъ офицерамъ и экипажу въ 10000 ф. ст. наградныхъ денегъ и зачтетъ имъ проведенное съ 1857 года время на *Fox*'ѣ за дѣйствительную службу.—Изъ десяти корветовъ заказанныхъ Турціею для Чернаго моря, пять готовы. Для принятія ихъ прибылъ турецкій морской штабъ-офицеръ. —Последнія извѣстія съ мыса Доброй Надежды о докторѣ Ливингстонѣ и о его успѣхахъ на рѣкахъ Замбезе Ширъ—отъ 1 Юня.

—*Вулчъ*: Огневый составъ, имѣющій свойство не гаснуть въ водѣ, изобрѣтенный французомъ *Silas*, былъ испытанъ на Темзѣ 16 и 20 Августа, и оказался совершенно удовлетворительнымъ, тѣмъ болѣе, что разливая яркій свѣтъ, онъ не опасенъ въ отношеніи пожара. Главная цѣль изобрѣтенія состоитъ въ освѣщеніи предметовъ, встрѣчающихся на пути судовъ, въ темную ночь. Пловучій огонь не только полезенъ для освѣщенія берега, фарватера, бакановъ, вѣхъ и голиковъ, но и весьма важенъ въ военное время для рекогносцировокъ. —31 Августа производились опыты надъ изобрѣтенною г. Тиллеттомъ паровою пожарною трубою, бросаю-

щею воду на высоту 170 футъ.—7 Сентября отправлено въ Гибралтаръ, для вновь воздвигнутыхъ тамъ батарей, значительное число Армстронговыхъ пушекъ. — Такъ какъ арсеналъ не успѣваетъ исполнять многочисленныхъ заказовъ, то въ помощь ему устроена вспомогательная литейная въ Нью-кестлѣ на Тайнѣ.—Съ тѣхъ поръ какъ получено извѣстiе о поражении союзниковъ въ Китаѣ, мастеровые работаютъ сверхъ урочнаго времени. Такъ напр. изготовляютъ три милiона патроновъ для нарѣзныхъ ружей, которые отправятся чрезъ Александрию.

— *Читамъ:* 23 и 24 Августа лорды адмиралтейства подробно осматривали всѣ сооруженiя въ этомъ портѣ и присутствовали при опытахъ надъ водолазнымъ приборомъ, изобрѣтеннымъ г-номъ Гейнке. На островѣ Сан-Мари будетъ устроенъ новый докъ и въ настоящее время тамъ работаютъ до 1000 арестантовъ. Строятся: 91 пуш. корабля *Atlas* и *Whark*, 80 пуш. *Irresistible*, 51 пуш. *Undaunted* (его не должно смѣшивать со старымъ парусн. фрегатомъ, служащимъ въ Портсмутѣ броненоснымъ щитомъ для артиллерiйскихъ ольтовъ), 29 пуш. *Rattlesnake* и 20 пуш. *Orpheus*. Канонирскiя лодки, построенныя для дѣйствiя въ Балтикѣ, во время войны съ Россiей, и хранящiяся на берегу, подъ крышею, предполагено отправить въ Китай.

— *Ширнессъ:* При испытанiи механизма 36 пуш. винт. шл. *Atrhion*, неожиданно оказались столь капитальныя поврежденiя въ корпусѣ судна, что вмѣсто отплытiя въ море по назначенiю, ему придется отправиться въ докъ.

— *Торбай:* Ламаншская эскадра к.-адм. Фрементля состоитъ изъ винт. судовъ: 121 пуш. *Royal Albert*, 91 пуш. *Hero*, *Algiers*, *Caesar*, *James Watt* и *Agamemnon*, 90 пуш. *Nile* и *Aboukir*, 51 пуш. *Emerald*, *Topaze*, *Imperieuse* и *Melpomene* и 32 пуш. *Diadem*.

— *Дувръ:* Фортификацiонныя работы продолжаются здѣсь уже нѣсколько лѣтъ. Не смотря на то, еще отпущено 150 000 ф. ст. для усиленiя обороны города съ моря.—Принцъ Альфредъ, который провелъ каникулы въ Англии, отплылъ въ

Калэ, откуда чрезъ Парижъ и Марсель отправится въ Средиземное море, чтобъ тамъ продолжать службу на фр. *Euryalus*.

— *Портсмуть*: Въ бытность свою на островѣ Вайтѣ, Великій Князь Константинъ Николаевичъ неоднократно посѣщалъ адмиралтейство, совершая переѣзды изъ Райта на обыкновенномъ пассажирскомъ пароходѣ. — 17 пуш. винт. шлюпъ *Harrier*, отплывшій 8 Юля изъ Рио-Жанейро, и пришедшій въ Портсмуть 26 Августа, во все время этого плаванія только три дня былъ подъ парами. — Транспортъ *Himalaya* отправился 3 Сентября, съ моряками и морскими солдатами, въ Канаду и Вестъ-Индію, для передачи ихъ на суда, находящіяся тамъ на станціи. — Отрядъ русскихъ судовъ, подъ флагомъ к. адм. Нордмана, пришелъ изъ Кронштадта 18 Сентября, заставъ на рейдѣ бразильскій корветъ *Bahian*. — Приказано со всею поспѣшностью изготовить къ выходу въ море канон. лодки: *Havak*, *Hardy*, *Swinger* и *Grasshoper* и 6 пуш. винт. тр. *Rindgove*. — Опыты надъ желѣзною обшивкою броненосныхъ судовъ изъ 32 и 68 фунт. пушекъ канон. лодки *Stork* не прекращаются. Приходятъ къ убѣжденію въ бесполезности панцыря, въ особенности если подобному судну дать залпъ судно подобное *Mersey*. Листы ломаются въ близкомъ разстояніи, на дальнемъ же, члены судна жестоко страдаютъ отъ сотрясенія листовъ при ударѣ ядеръ.

— *Плимуть*: Голл. 44 пуш. винт. фр. *Admiraal van Wassenaar*, на пути изъ Текселя въ Лиссабонъ, пришелъ 20 Августа, и ушелъ 22 числа. — 2 пуш. канон. лодки *Forward* и *Grappier* отплыли 25 числа на станцію къ острову Ванкуверъ. — Принадлежащій къ ламаншской эскадрѣ 32 пуш. шл. *Diadem* пришелъ съ поврежденіями въ корпусѣ и съ сломаннымъ грота-реемъ; онъ введенъ въ докъ. — На 2 пуш. канон. суднѣ *Pioneer*, назначенномъ къ западнымъ берегамъ Африки и ушедшемъ подъ парами съ рейда въ гавань, чтобъ изготавиться къ походу, лопнула паровая труба въ соединительномъ колѣнѣ съ цилиндромъ, въ самый моментъ, когда машинистъ готовился открыть паровой клапанъ. 3 машиниста, 3 кочегара и 1 юнга опасно обварены. (См. выше).

— *Ливерпуль*: На пришедшемъ 26 Августа изъ Плимута 101 пуш. винт. корабль *Donegal* не достаесть 300 чел. нижнихъ чиновъ; надѣются дополнить этотъ недостатокъ купеческими матросами, идя изъ портъ въ портъ.

— *Квинстоунъ*: Отплывшій изъ Плимута въ Галифаксъ 6 пуш. кол. парох. *Gorgon*, 30 Августа, пришелъ чиниться, потерпѣвъ при выходѣ въ море жестокую погоду, вслѣдствие которой три матроса были снесены за бортъ.

— *Парижъ*: На эскадрѣ Средиземнаго моря испытывались для употребленія во время тумановъ, вальдгорнъ (сог), горнъ (claigon) и свистокъ кондукторовъ на желѣзныхъ дорогахъ (согнетъ à Bouquin). Преимущество отдано свистку, какъ по его пронзительному звуку, такъ и по легкости употребленія этого свистка безъ всякаго предварительнаго обученія, почему морской министръ циркуляромъ отъ 10 Августа приказалъ употреблять помянутый свистокъ на всѣхъ судахъ въ туманное время. — Говорятъ объ учрежденіи въ непродолжительномъ времени морской префектуры въ Алжирѣ.

— *Гаверъ*: 22 Сентября отплылъ съ двумя послѣдними царскими вагонами англ. парох. *Millo* въ Кронштадтъ, куда недавно доставлены были 4 вагона пароходомъ *Hercule* и 2 пароходомъ *Vedra*, въ замѣнъ вагоновъ погибшихъ въ прошломъ году въ Октябрѣ мѣсяцѣ на переходѣ въ Россію.

— *Шербуръ*: Парусн. фр. 2 клас. *Cléopâtre*, подъ флагомъ к. адм. Пено, пришелъ 20 Августа изъ Сенъ Пьера на Ньюфаундландѣ. Адмиралъ вскорѣ возвратится на свою станцію на фр. *Bellone* въ 200 с.—Яхта *Aigle* отплыла 14 Сентября въ Біарицъ. — Въ непродолжительномъ времени будетъ заложенъ, по чертежамъ строящагося въ Брестѣ броненоснаго корабля *Magenta*, корабль *Solferino*.—22 пуш. парусн. корв. *Arthémise* и 8 пуш. бр. *Aigle* пришли 17 Сент. отъ береговъ Исландіи, гдѣ покровительствовали французскимъ рыбопромышленникамъ.

— *Брестъ*: Паров. фр. *Audacieuse* пришелъ 28 Августа изъ Китая.—23 Сентября разбился на пути изъ Тулона въ

Шербургъ паров. фр. *Sané*, близъ Бреста, на островѣ Сенъ (*Sein*). Экипажъ спасенъ.

— *Наптъ*: Правительство заказало судостроителямъ *Gouin et сопр.* девять желѣзн. паров. авизо малыхъ размѣровъ.

— *Рошфоръ*: 30 Августа спущенъ на воду винт. тр. *Libe*.

— *Сеттъ*: Въ гонкахъ гребныхъ судовъ, 29 Августа, участвовали три двухвесельныя шлюпки, на которыхъ гребли женщины, жены рыбаковъ.

— *Марсель*: 24 Августа привезены изъ Неаполя на судахъ: *Vesuvio, Adore, Davido, Carolina* и *Madona del buon consiglio* и подъ конвоемъ воен. парох. *Fulminante, Ercole* и *Tasso* 1125 швейцарскихъ солдатъ. 25 числа привезенъ оттуда же еще отрядъ швейц. солдатъ подъ конвоемъ воен. парох. *Stromboli* и *Guiscardo*. — Парох. *Valetta* пришелъ 1 Сентября изъ Александрии съ почтою изъ Египта и Мальты, но безъ ожидаемой изъ сѣ остр. Австрали, Маврикія и Реюніона почты, ибо почт. пароходъ *Northon* разбился близъ Дредды.

— *Тулонъ*: Эволюціонная эскадра, состоявшая изъ кораблей: *Bretagne* (в. адм. Дефосса), *Algésiras* (к. адм. Жюрьеиъ де ла Гравьеръ), *Donauwerth* (к. адм. Жегеннъ), *Eylau, Arcole, Redoutable, Alexandre* и *Saint Louis*, фр. *Foudre* и *Impératrice Eugénie* и трехъ канон. лодокъ, уменьшилась кораблями *Algésiras, Eylau* и *Redoutable*, отпльвшими 15 Сентября въ Брестъ. — Старыя береговыя укрѣпленія, время первой имперіи, отъ Антиба до Поръ-Вандра, большею частью тщательнo осматриваются. Ихъ находятъ въ весьма плохомъ состояніи; въ особенности батареи въ окрестностяхъ Марселя, которыя почти развалились.

— *Алжиръ*: 24 Августа воен. тр. *Mayenne*, съ 488 австрійскими плѣнными, ушелъ въ Триестъ.

— *Лиссабонъ*: 14 Сентября инфантъ португальскій отпльгъ съ паров. фр. *Estefania* и *Bartholomeo Diaz* къ Марокскимъ берегамъ, чтобъ принять мѣры для защиты португальскихъ подданныхъ, въ случаѣ опасности для нихъ въ распрѣ между Испанією и Мороко.

— *Кадиксъ*: Русск. фр. «Свѣтлана» пришелъ изъ Россіи

6 Сентября. — Винт. шкуна *Concordia*, построенная въ Каракѣ, сдѣлала необыкновенно быстрый переходъ въ Санта Крузъ на Тенерифъ: въ 68 часовъ.

— *Алжесирасъ*: Городъ, обыкновенно мирный и тихій, теперь превратился въ шумное средоточіе войскъ собираемыхъ противъ мароканцевъ.

— *Танжеръ*: Разъяренная толпа опустошила и сожгла, 16 Сентября, сады европейскихъ консуловъ.

— *Генуя*: Фрегаты: французскій *Ulloa*, и сѣверо американскій *Wabash* способствовали потушенію пожара въ одномъ изъ магазиновъ порта.

— *Спеція*: Сардинскіе фрегаты: *Vittore Emanuele*, *San Michele* и *Euridice* ушли ночью съ 14 на 15 Сентября въ крейсерство. — Эскадра к. адм. Мунди, состоящая изъ кораблей *St. Jean d'Acre*, *Hannibal*, *London* и *Brunswick* и aviso *Assurance*, отплыла 24 Сентября въ Мальту.

— *Ливорно*: На смѣну англійскаго 21 пуш. кол. фр. *Terrible* пришелъ 11 Августа изъ Мальты 21 пуш. винт. корв. *Cadmus*.

— *Чивитта-Веккіа*: 12 пуш. паров. корв. *Immacolata Concezione*, заказанный папою, пришелъ изъ Англій.

— *Неаполь*: На 131 пуш. англ. флагм. корабль *Marlborough*, снимавшемся 11 Августа съ якоря для слѣдованія въ Палермо, обнаружился мятежъ, для подавленія котораго нужны были энергическія мѣры самого адм. Феншау.

— *Мальта*: Фр. *Euryalus* пришелъ 18 Августа изъ Палермо, чтобъ перемѣнить поврежденный бушпритъ на новой. — 26 Августа на корабль *Marlborough* были наказаны главные зачинщики вышеупомянутаго мятежа въ Неаполѣ, и отправлены 29 числа на винт. тр. *Urgent* въ Англію. — 2 Сентября отплыли корабли: *Conqueror*, *Princess Royal*, *Renown* и *Centurion*, какъ говорятъ, къ испанскимъ берегамъ. Корабль *Marlborough* ожидаетъ прибытія эскадры к. адм. Мунди, чтобъ отплыть туда же.

— *Венеція*: Изъ трехъ пароходовъ ллойда: *Jupiter*, *Esitto* и

*Рота*, которые были затоплены въ проходахъ, послѣдній благополучно поднять 4 Сентября.

— *Триестъ*: Пришедшее 19 Августа изъ Гаванны американское судно *Von Volt* съ 4230 ящиками сахару и отплывшее по причинѣ низкихъ цѣнъ, разбилось на пути въ Англію, у Италянскихъ береговъ.— Не взирая на возобновленные путины пароходовъ австр. Ллойда, греческіе пароходы, какъ и во время войны, продолжаютъ свои плаванія въ Триестъ; такъ 28 Августа пришелъ пароходъ *Катеира* съ 21 пасс.— Всѣ военныя суда, за исключеніемъ 1 фр. и 2 корв., отправились 29 числа на зимовку въ Венецію и Пола.— 31 числа свирѣствовала, въ продолженіи пяти часовъ, жестокая буря, съ грозой и дождемъ, сдѣлавшая большія опустошенія на морѣ и на сушѣ.— Главное управленіе флота окончательно перебѣлосъ изъ Венеціи и было уже первое его засѣданіе 3 Сентября.— Французскій тр. *Мауенне*, пришедшій 8 Сентября изъ Алжира съ австрійскими плѣнными, ушелъ 14 числа.— Морская коллегія, закрытая при началѣ войны, все еще не открывается и многіе полагаютъ, что правительство намѣрено, имѣя теперь достаточное число офицеровъ, прибѣгнуть со временемъ къ другому средству образованія гардемаринъ или пріобрѣтенія морскихъ офицеровъ.— Начальнику бывшей экспедиціи фр. *Новара* приказано явиться къ 4 Октября въ Вѣну, чтобъ присутствовать тамъ при устройствѣ музея (*Novara-Museum*) привезенныхъ предметовъ.— Австрійскіе консула, имѣвшіе до сихъ поръ два начальства: министерство торговли и министерство иностранныхъ дѣлъ, новымъ распоряженіемъ правительства подчинены отнынѣ одному министерству иностранныхъ дѣлъ.— Греко-Иллирійскіе жители Триеста, получивъ разрѣшеніе построить новую православную церковь, обратились относительно плана для храма, на зло нѣмцамъ, не къ вѣнской, а къ венеціанской академіи художествъ, и проектъ миланскаго архитектора Карло Макиаккии былъ признанъ лучшимъ.

— *Пола*: Назначена коммисія для усиленія укрѣпленій и



приказано приступить къ построению двухъ винт. фрегатовъ и 12 канон. лодокъ.

—*Константинополь*: 29 Августа заключены между сербскимъ правительствомъ и марсельскимъ обществомъ, подъ фирмою: Маньянъ, Буйльонъ, Альфонсъ Контъ и комп., окончательные договоры на счетъ эксплуатаціи горныхъ рудъ и пароходства на Дунаѣ и Савѣ. Ожидаются изъ Марселя въ Белградъ два парохода новой особенной конструкции и предполагается тамъ же вырыть бассейнъ или гавань за 3 000 000 фр. — 3 Сентября, Султанъ, катаясь на каякѣ, едва не погибъ, вслѣдствіе неосторожности англійскаго парохода.

—*Островъ Св. Елены*: Прибыли на Джемстоунскій рейдъ французскія суда: 17 Августа фр. *Audacieuse* и 22 числа *Eurydice*. Офицеры осматривали исправляющійся домъ Наполеона I.

—*Аукландъ*: Докторъ Фердинандъ Гохштеттеръ, геологъ австрійскаго фрегата *Novaga*, оставшійся здѣсь, по просьбѣ мѣстнаго начальства, и окончившій теперь свои ученые изслѣдованія въ Новой Зеландіи, отправился въ исходѣ Іюля на островъ Нельсонъ, гдѣ намѣренъ остаться около мѣсяца для осмотра рудъ золота, мѣди и каменнаго угля.

—*Гонъ-Конъ*: Англо-французскій отрядъ претерпѣлъ 25 Іюня, въ рѣкѣ Пейхо, жестокое пораженіе, съ потерю 4 пуш. винт. канон. судна въ 200 с. *Cormorant* и канон. лодокъ: *Lee* въ 80 с. и *Plover* въ 60 с. Командиръ англ. фрегата *Magicienne* скончался отъ раны. Американцы, не участвовавшіе въ дѣлѣ, оказали союзникамъ большую пользу буксируя ихъ суда и подавая помощь раненымъ. — 7 Іюля пришло изъ Эддо французское зафрахтованное судно *Ville de Bâle* и 14 числа ушло въ Туранъ французское судно *Canrobert*. — Въ Шанхаѣ происходили безпорядки по случаю насильственного захвата *добровольныхъ* выходцевъ французскимъ судномъ *Gertrude*, для отвоза ихъ въ Гавану. Къ сожалѣнію, Китайцы, по ошибкѣ, отместили не тѣмъ, кому бы слѣдовало.

— *Хакодате*: 23 Июня на военномъ пароходѣ «Америка» прибылъ генералъ-губернаторъ восточной Сибири, графъ Амурскій.

— *Аянь*: Р. А. К. корабль *Нахимовъ*, съ грузомъ колониальныхъ пушныхъ промысловъ и пассажирами, окончившими срокъ службы въ колоніяхъ, пришелъ 27 Июня ст. ст.

— *Ванкуверъ*: Между этимъ островомъ и материкомъ находится островъ San Juan, причинившій споръ между англійскимъ губернаторомъ Дугласомъ и американскимъ генераломъ Гарнейемъ. Между тѣмъ какъ споръ о владѣніи островомъ рѣшится правительствами, оба начальника заняли островъ, имѣя въ подкрѣпленіе: англійскій, суда: 31 пуш. *Tribune*, 21 пуш. *Pylades* и *Sattelite* и 11 пуш. *Plumper*, а американскій, суда: *Massachussets*, *Jefferson*, *Davis*, *Schubrik* и *Active*.

— Ожидается англ. 84 пуш. корабль *Ganges* (подъ флагомъ к. адм. Байнеса).

— *Нью-Йоркъ*: Американскій шкиперъ судна *Amazon*, Эльдриджъ, открылъ въ Тихомъ океанѣ въ 0° 45' ш. N и 176° 30' долг. W небольшой островъ, на которомъ нашелъ слѣды разбившагося судна.

— *Ньюкестль* (въ Соед. Ам. Шт.): При произведенныхъ опытахъ съ желѣзною подводною лодкою новаго устройства, въ 35 ф. длины и съ винтомъ 3 ф. въ діаметрѣ, она пробыла на глубинѣ безъ всякаго внѣшняго сообщенія съ поверхностію воды, съ 8 чел., 1<sup>5</sup>/<sub>4</sub> часа.

#### БѢДСТВІЯ НА МОРѢ.

— *Во Балтійскомъ морѣ*. 1) Шедшій изъ Гримсби въ Кронштадтъ англійскій купеческій трехъ-мачтовый желѣзный винтовой пароходъ *Yarborough* (шкиперъ Гинсонъ) въ 650 тоннъ, съ грузомъ машинъ, въ ночи съ 4 на 5 Сентября, при тихомъ O вѣтрѣ и ясной погодѣ, ударился о Некманъ-грунтъ, сломалъ одну лопасть винта и получилъ значи-

летнюю течь. Имѣя значительный грузъ желѣза, шкиперъ рѣшился, для спасенія его, идти въ берегъ острова Даго, гдѣ сталъ на мель на рифѣ — отъ Дагерортскаго маяка на  $ON0\frac{1}{2}O$  въ 30 верстахъ, отъ ближайшаго берега въ 3 верстахъ. Для облегченія судна, выброшено за бортъ нѣсколько машинныхъ частей, отчего пароходъ стаялся съ мели; но при переходѣ къ пристани мызы Гогенгольмъ, въ ночи съ 5 на 6 число, вторично сталъ на мель на песчаномъ грунтѣ не доходя пристани. Съ 6 на 7 число выгружено съ парохода на гогенгольмское судно до 106 машинныхъ мѣсть, и пароходъ сошелъ съ мели. 7 Сентября пароходъ *Yarborough* въ сопровожденіи английской шкуны ушелъ къ О. Снятый грузъ остался подъ сохраненіемъ управленія мызы Гогенгольмъ. 9 Сентября пароходъ благополучно достигъ Кронштадта.

2) Шедшая изъ Ньюкастля въ Петербургъ английская желѣзная въ 250 тоннъ шкуна *Charity*, съ грузомъ каменнаго угля, 8 Сентября въ 1 часъ пополудни, при крѣпкомъ порывистомъ SW вѣтрѣ, стала на мель по западную сторону остр. Даго, на рифѣ Ристна, въ разстояніи отъ маяка 10 верстъ; шкиперъ и команда спаслись на своихъ шлюпкахъ. По объясненію шкипера крушеніе произошло отъ сильнаго шквала, которымъ шкуну бросило на рифѣ и проломило. Къ спасенію судна нѣтъ надежды.

—Въ *Бьломъ корѣ*. Английскій бригъ *Sagons* (шкиперъ Пристли), адресованный Кларку съ сыновьями, идучи изъ Алтоны въ Архангельскъ и не дойдя до бара, при полномъ ходѣ, приткнулся къ мели въ 2 миляхъ отъ Желѣзныхъ воротъ. Для спасенія этого судна былъ посланъ коммерческій пароходъ *Подвигъ* и 7 лоцмановъ, но при засвѣжевшемъ отъ W вѣтрѣ, бригъ волненіемъ совершенно надвинуло на мель, такъ что помощь оказалась безуспѣшною. Шкиперъ потерявъ надежду на спасеніе судна, снявъ съ него паруса, таллажъ и прочіе корабельные вещи и помѣстивъ ихъ, а равно и команду на пароходъ *Подвигъ*, прибылъ къ порту. Бригъ

сталъ на мель отъ невѣрности компасовъ, какъ объяснилъ шкиперъ.

— Яхта *Fancy*, принадлежавшая маркизу Дрогеда (\*) 27 Августа стала на мель на *Bungag Bank*, близъ Слиго. Замѣтивъ крушеніе, старшина Роклейской станціи поспѣшилъ на помощь съ спасительною лодкою. Переправивъ маркиза и его супругу на берегъ, онъ принялся спасать судно, но убѣдившись въ невозможности спасенія, онъ перевезъ весь экипажъ на берегъ. Яхта разбилась окончательно около 2 часовъ по полудни; къ этому времени подоспѣла спасительная лодка станціи *Nore's Point*. Тогда старшины обѣихъ лодокъ приступили къ спасенію вещей выбрасываемыхъ волненіемъ на берегъ, и къ охраненію спасаемаго отъ разграбленія (*saving and protecting the property from plunder*)! (*Unit. serv. Gaz.*)

— Французское купеческое судно *la Zélie* изъ Шербурга, капитанъ Генневиль, пришло 4 Сентября въ Сень-Низаръ и привезло 11 человекъ экипажа и капитана погибшаго корабля *l'André-Celeste*. Это судно въ 280 тоннъ, капитанъ Лероа, построенное въ Гранвилѣ, отправилось изъ Сень-Пьера (на островѣ Мартиникѣ) съ грузомъ колоніальныхъ товаровъ и сгорѣло на пути во Францію. Сообщаемъ ниже письмо капитана погибшаго судна къ своимъ арматорамъ, въ которомъ изложены подробности этого необыкновеннаго несчастія.

Въ среду 27 Іюня 1859 года, въ 8 часовъ вечера,—пишетъ капитанъ Лероа,—я вышелъ съ Сень-Пьерскаго рейда, съ грузомъ сахара, какао и краснаго дерева и направился въ Гавръ. Между Гваделуппою и Монъ-Сerratъ, 29, меня нагнали французскіе купеческіе корабли: *Trident*, капит. Ферранди, изъ Марсели, и *l'Adrien - et - Marie*, изъ Бордо. Пользуясь попутнымъ вѣтромъ, всѣ три судна шли подъ всѣми парусами, чтобы скорѣе достигнуть пролива. Въ воскре-

(\*) Въ Іюлѣ прошлаго года марквизъ, на этой яхтѣ, посѣтилъ Петербургъ. См. М. Сб. № 8, 1858 г. см. стр. 156.

сенье 31 Июля, между Барбадою и Антигоа, мы были застигнуты сильной бурей; по временамъ раздавались раскаты грома и сверкала молнія и я чувствовалъ нѣсколько разъ электрическое сотрясеніе. Часто плавая на этихъ водахъ, я привыкъ къ здѣшнимъ бурямъ, и зналъ, что они бываютъ непродолжительны, а потому продолжалъ путь нѣсколько не уменьшая ходу. 4 Августа я приказалъ открыть люки, чтобы освѣжить трюмъ, изъ котораго выходилъ нестерпимо душливый воздухъ. 7 Августа въ 4½ часа утра, когда мы находились въ 29° сѣверной широты и 63° 56' западной долг., въ 80 мь отъ Бермудовъ, страшный крикъ: «огонь! огонь!» раздался на палубѣ. Когда я вышелъ наверхъ, то къ величайшему моему ужасу увидѣлъ, что пламя охватило носовую часть судна. Тотчасъ были приняты всѣ мѣры къ потушенію пожара; когда всѣ старанія остались безуспѣшны, я приказалъ спустить на воду катеръ и шлюпку, въ которыхъ оказалась течь. Вскорѣ, усердіемъ матросовъ, гребныя суда были приведены въ исправность и тотчасъ на нихъ было положено: десятидневный запасъ сухарей, солины, консервовъ и водки, а также карты и необходимые инструменты. Въ продолженіе этихъ работъ я часто посматривалъ въ море, не покажется ли какое нибудь судно, но ничего не было видно; и потому я направилъ свое судно такимъ образомъ, чтобы встрѣтить суда шедшія отъ Антильскихъ острововъ во Францію. Въ три четверти девятого, я замѣтилъ парусъ по направленію къ юго-западу и когда объявилъ экипажу о моемъ счастливомъ открытіи, радость матросовъ была выше всякаго описанія. Подойдя на нѣсколько морскихъ миль къ купеческому кораблю *Zélie*, показавшемуся на горизонтѣ, я послалъ лейтенанта, на катерѣ, на это судно и поручилъ ему просить капитана наблюдать за моимъ судномъ, что было исполнено съ большимъ искусствомъ. Около 10 часовъ съ катера и шлюпки выгружали провизію и все что удалось спасти, на корабль *Zélie*. Сильное волненіе ударило шлюпку о бортъ корабля и это гребное судно разбилось и потонуло, но всѣ вещи были

спасены. Около 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ огонь быстро охватилъ почти весь корпусъ моего корабля; съ корабля *Zélie* видѣли пламя, выходявшее изъ боковъ *l'André-Céleste* и кричали чтобы я скорѣе сходилъ съ палубы горѣвшаго судна. Видя, что нѣтъ никакой надежды спасти мой корабль, я сѣлъ на катеръ и отправился на *Zélie*, гдѣ былъ принятъ съ необыкновеннымъ радушіемъ. *l'André-Céleste* превратился въ огромный костеръ; корпусъ корабля и весь грузъ былъ похищенъ пламенемъ. Я не могу сказать навѣрно причину пожара, но полагаю, что онъ произошелъ отъ удара молніи и огонь сначала скрывался до 7 Августа, а послѣ обнаружился во всей силѣ.

(*Moniteur de la Flotte*).

— Съ 1 Января по 31 Июля погибли 252 судна принадлежавшія гражданамъ Ам. Соед. Штатовъ, а именно: 45 въ Январѣ, 40 въ Февралѣ, 51 въ Мартѣ, 39 въ Апрѣлѣ, 40 въ Маѣ, 28 въ Іюнѣ и 19 въ Іюлѣ мѣсяцахъ. Изъ сихъ послѣднихъ были: 5 трехмачтовыхъ, 4 габары, 1 бригъ и 9 шкунъ. Потеря всѣхъ 252 судовъ оцѣнивается въ 7 016 800 долларовъ.

(*Moniteur de la Flotte*).

— У англійскихъ береговъ было въ первые восемь мѣсяцевъ сего гола 1064 крушеній и несчастныхъ случаевъ: 177 въ Январѣ, 165 въ Февралѣ, 151 въ Мартѣ, 159 въ Апрѣлѣ, 110 въ Маѣ, 94 въ Іюнѣ, 81 въ Іюлѣ и 127 въ Августѣ мѣсяцѣ.

(*Shipping Gazette*)

— Въ «*Comptier du Navire*» помѣщенъ слѣдующій рапортъ помощника капитана трехъ мачтоваго французскаго судна *Mozambique* разбишагося у береговъ Ароканіи (*l'Agaucanie*) (\*).

*Mozambique*, принадлежащій Гаврскому порту, нагруженный сахаромъ и другими разными товарами, всего до 450 тон-

(\*) Ароканія—область населеная независимыми Индѣйцами въ Чилийской республикѣ.

новъ, имѣя 15 человекъ экипажа, считая тутъ же капитана и пассажира, купеческаго повѣреннаго,  $\frac{23 \text{ Января}}{4 \text{ Февраля}}$  вышелъ изъ Гавра по назначенію въ Валпарайсо. Плаваніе наше съ самаго выхода изъ Гавра и во время перехода чрезъ океанъ до траверса Ла Платы было очень спокойно и хорошо, исключая одного случая, когда во время весьма свѣжаго вѣтра мы потеряли крѣйсь-стенгу, причиною чему была, между прочимъ, чрезмѣрная сухость дѣса, изъ котораго она была сдѣлана. Огибая мысъ Горнъ мы имѣли постоянно дурныя погоды, пока  $\frac{1}{15}$  Мая не пришли въ долготу  $70^{\circ} 5' \text{ O}$  и широту  $38^{\circ} 39' \text{ S}$ . Здѣсь мы встрѣтили постоянные туманы, недозволявшіе капитану дѣлать астрономическихъ наблюденій и мы, влекомые теченіемъ, силу и направленіе котораго опредѣлить не могли, стали на песчаную оконечность совершенно пологого берега на 10 ф. глубины, чрезъ которую съ страшною силою ходили волны.

Около 11 часовъ вечера, часовой на бакѣ закричалъ: буруны передъ носомъ. Вахтенный офицеръ сейчасъ же положилъ руль подъ вѣтеръ, желая повернуть оверъ-штагъ и тѣмъ избѣгнуть опасности; но было уже поздно, и дѣйствительно *Mozambique* не пришелъ еще противъ вѣтра, какъ два удара ахтеръ-штевнемъ вышибли у него руль.

Капитанъ немедленно вышелъ на верхъ и принялъ на себя команду, приказалъ взять паруса на гитовы, чего однакожь не могли исполнить, по причинѣ волнъ заливавшихъ судно; тогда онъ велѣлъ спустить гребныя суда, но и эта попытка не удалась; онѣ были разбиты ударами волнъ. Ко всему этому судно наше повалилось на бокъ, палубой къ морю, и намъ осталось одно—искать убѣжища около мачты и на вантахъ. Мы провели ночь въ этомъ ужасномъ положеніи, при страшной темнотѣ, и не придумавъ ничего къ нашему спасенію, а вѣтеръ все свѣжелъ. На другой день въ 8 ч. утра, гротъ и фокъ мачты упали въ море; мы собрались около бизань-мачты, и отсюда замѣтили, что правый бокъ судна получилъ проломъ, изъ котораго волны выбивали грузъ и товары и выкидывали ихъ на берегъ.

Корнеліи Жерзонъ, новичекъ въ службѣ, бросился въ воду въ надеждѣ достигнуть берега, но погибъ въ нашихъ глазахъ; до 4 часовъ по полудни мы пробыли на суднѣ, въ это время начался приливъ, а потому и попутное къ берегу течение. Г. Пиду (Pidou), пользуясь этимъ, взялъ какой то обломокъ и бросившись въ воду направился къ берегу; попытка его была удачна: онъ былъ на землѣ; примѣръ придалъ храбрости другимъ: 7 человекъ экипажа на разныхъ обломкахъ пустились къ берегу; всѣ они за исключеніемъ одного, который утонулъ, достигли твердой земли.

Поваръ и юнга утонули; первый, ночью во время крушенія, а второй переправляясь подобно прочимъ на берегъ.

На суднѣ оставались: капитанъ, я, два матроса и пассажиръ. Капитанъ велѣлъ мнѣ взять гикъ и съ двумя матросами спастись на берегъ, самъ же съ пассажиромъ оставался на суднѣ.

Мы достигли берега.

Капитанъ съ пассажиromъ не имѣли случая переправиться; ночь застала ихъ на разрушенномъ суднѣ. Съ разсвѣтомъ, я собралъ команду для совѣщанія какъ спасти капитана, но мы всѣ единогласно признали это невозможнымъ, ибо вѣтеръ и волненіе еще болѣе усилились. Берегъ этотъ обитаемъ, но на далекомъ разстояніи отъ моря; мы пошли туда на поиски какого нибудь жилья, гдѣ бы мы могли найти помощь для капитана и пассажира, и для себя съѣстныхъ припасовъ, которыхъ мы совершенно не имѣли возможности взять съ судна.

Въ сумерки мы подошли къ одной индѣйской хижинѣ, гдѣ помощію усиленныхъ просьбъ, эти негостепримные люди пріютили насъ на ночь и дали намъ ѣсть.

На слѣдующее утро мы воротились на мѣсто крушенія, на лошадахъ данныхъ намъ индѣйцами, къ чему побудило ихъ желаніе узнать мѣсто нашего судна, чтобы предаться тамъ грабежу и собиранію выкинутыхъ на берегъ товаровъ.

Г. Беруль не могшій сопровождать насъ наканунѣ и проведшій всю ночь на берегу; передалъ мнѣ, что вечеромъ  $\frac{3}{15}$  капитанъ и пассажиръ, желая на обломкахъ переправиться на берегъ, погибли; первый былъ поглощенъ волнами



не далеко отъ судна, а второй достигъ берега уже безъ чувствъ и не смотря на всѣ старанія Беруля, который обертывалъ его въ свою одежду, онъ умеръ въ ночь съ  $\frac{5}{15}$  на  $\frac{4}{15}$  Мая.

$\frac{3}{15}$  Мая *Mozambique* развалился на двое;  $\frac{4}{15}$  надъ водою оставались только носъ его и бизань мачта.  $\frac{5}{15}$ ,  $\frac{4}{15}$  и  $\frac{5}{17}$  мы еще не придумали никакого плана къ нашему спасенію, NNO думъ съ тою же силою и *Mozambique* окончательно погибъ и исчезъ. Грузъ состоящій, какъ я уже говорилъ, изъ сахара и другихъ товаровъ, окончательно былъ испорченъ морскою водою или унесенъ индѣйцами, бросавшимися съ жадностію на каждый выброшенный на берегъ тюкъ; я не могъ остановить этой раскражи, какъ потому что индѣйцы слишкомъ были жадны къ добычѣ, такъ и по недостатку власти у меня и дисциплины въ людяхъ.

Видя невозможность что нибудь спасти изъ выброшеннаго на берегъ, мы согласились на предложенія одного Чилийца, пришедшаго къ мѣсту крушенія еще  $\frac{4}{15}$  Мая для подаенія намъ помощи, — помѣститься въ его домѣ въ  $1\frac{1}{2}$  мили отъ этого мѣста; у него мы провели 6 дней, пользуясь вполне радушнымъ гостепріимствомъ; потомъ онъ намъ досталъ лошадей на которыхъ мы прибыли къ устью рѣки Леби (Rio Lebie).

Здѣсь мы застали чилийскую шкуну *l'Esperance*; командиръ ее, не желая обременять судно свое пассажирами, такъ какъ оно текло и имѣло мало гребныхъ судовъ, взялъ только двухъ матросовъ.

Шкуна эта ушла въ Лоту (Lota) и я воспользовавшись этимъ случаемъ написалъ къ французскому вице-консулу въ Талкахуано (Talcahuano) г. Амирату (M. Amirat), излагая ему всѣ обстоятельства нашего крушенія.

Не смотря на мѣры взятыя симъ агентомъ для доставленія намъ помощи, мы получили ее, по случаю гражданской войны, уже чрезъ 15 дней, по минованіи въ ней надобности, такъ какъ одинъ французъ живущій въ этой странѣ добылъ намъ лошадей, на которыхъ мы отправились въ городъ Аро-

ка (Агауса), гдѣ пробывъ 9 дней этотъ же французъ былъ такъ обязателенъ, что перевезъ насъ на своей шкунѣ въ Каронель (Caronel), откуда путешествуя сухимъ путемъ  $\frac{4}{16}$  Юня прибыли въ Концепсионъ (Conception).

Здѣсь г. Амиратъ (Amirat) оказалъ намъ всевозможную помощь, которой требовало наше бѣдственное положеніе.

$\frac{15}{27}$  Юня мы отправились отсюда въ Талкахуано (Talcahuano) и пробывъ тамъ 6 дней ушли на чилийскомъ военномъ пароходѣ *Maipi*, на которомъ вчера  $\frac{23}{4}$  Юля благополучно прибыли сюда, т. е. въ Вальпарайсо, и я почелъ первымъ долгомъ, съ людьми избѣгнувшими гибели, явиться во французское консульство, отрапортовать о гибели *Mozambique's* и вѣрить себя и людей распоряженіемъ французскаго морскаго начальства.

#### РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Письмо къ издателю Times изъ Севастополя: Сэръ! посѣтя недавно Севастополь, я могу подтвердить извѣстія, помѣщенные въ вашемъ послѣднемъ субботнемъ изданіи, какъ относительно положенія затопленной эскадры, такъ и самаго города въ настоящее время. Въ мое посѣщеніе подъемъ затопленныхъ судовъ производился съ успѣхомъ. Оставалось подъ водой только около 14 судовъ, большей частью трехъ-дечныхъ кораблей и фрегатовъ, для поднятія которыхъ заготовлялись болѣе сильныя подъемныя машины. Таже часть флота, которая затоплена у входа на рейдъ, будетъ взорвана.

Спѣшу сообщить для родственниковъ и друзей тѣхъ, которые пали въ Крымской кампаніи, пріятное извѣстіе, что кладбища содержатся въ порядкѣ. Ограды, окружающія ихъ, были вездѣ въ хорошемъ состояніи и я узналъ, что поручено особеннымъ лицамъ нарочно для того назначеннымъ смотрѣть за исправностью и необходимымъ улучшеніемъ кладбищъ. Памятники, поставленные британской арміей въ Ба-

лалавъ и Инкерманъ, я также нашелъ неповрежденными. Только памятникъ на Реданъ сильно попорченъ огромнымъ количествомъ написанныхъ и нацарапанныхъ англійскихъ именъ.

— Въ Голланди существуютъ двѣнадцать морскихъ обществъ (*Seemans Collegien* или *Maatschappijen*), имѣющихъ цѣлью развитіе морской торговли, мореходства и морскихъ наукъ. Эти общества находятся: 1) *het Collegie Zeemans Hoop* (надежда моряка) въ Амстердамѣ, 2) *het Collegie Tot Nut van Handel en Zeevaart* (польза торговли и мореплаванія) въ Дортрехтѣ, 3) *de Maatschappij Tot Nut der Zeevaart* (польза мореплаванія) въ Роттердамѣ, 4) *de Maatschappij Tot Nut der Zeevaart* въ Вендамѣ, 5) *het Zeemans Collegie Voorzorg* (предосторожность) въ Нью Пекель-А, 6) *Zeemans Collegie De Voornitgang* (упреждение) въ Саппемерѣ, 7) *Zeemans Collegie De Groninger Eendragt* (единодушіе) въ Гронингенѣ, 8) *Zeemans Collegie De Vereeniging* (соединеніе) въ Дельфтзейлѣ, 9) *Zeemans Collegie De Harmonie* (согласіе) въ Вильдерванкѣ; 10) *Zeemans Collegie De Trouw* (вѣрность) въ Оуде Пегель-А, 11) *Zeemans Collegie Zeemans Voorzorg* (предостереженіе моряка) въ Гарлингенѣ, и 12) *Zeemans Collegie Het Zeemans Collegie* въ Влардингенѣ.

Надѣмся, что наши моряки находящіеся за границею обратятъ вниманіе на эти общества и подѣлятся съ нами результатами своихъ изслѣдованій.

— Г. Ватсону въ Лондонѣ была заказана постройка стального, винтового судна въ 20 тоннъ, для города Багіа (въ Бразиліи). По невозможности снабдить это судно, названное *Little Lucy*, достаточнымъ количествомъ топлива, оно было нагружено 18 тоннами товара и отправлено подъ парусами. Но по прибытіи въ Фальмутъ, шкиперъ и экипажъ отказались идти далѣе. Пришлось отыскивать охотниковъ-смѣльчакъ и наконецъ явился шкиперъ изъ Ливерпуля, г. Ричардъ Бреконъ, изъявившій согласіе доставить судно по назначенію. Отплывъ 20 Апрѣля изъ Фальмута и встрѣтивъ въ Бискай-

ской бухтѣ бурную погоду, судно благополучно достигло Багіа послѣ 49 дневнаго плаванія. (*Unit. Serv. Gaz.*).

— По извѣстіямъ изъ Мальты тамъ происходило 25 Августа, въ гавани Лавалеттѣ, на кораблѣ *Hibernia*, засѣданіе военно - судной комисіи подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Кодрингтона. Судились четыре матроса, обвиненные въ произведеніи недавняго бунта въ Кастеламаре на кораблѣ *Marlborough*, капитанъ лордъ Фредерикъ Керръ, подъ флагомъ вице-адмирала Феншау, главнокомандующаго англійскими морскими силами въ Средиземномъ морѣ. Послѣ исполненія первыхъ формальностей суда и выслушанія показаній восьми или девяти свидѣтелей, большей частью офицеровъ, судъ рѣшилъ, что подсудимые виновны не въ такой степени какъ явствовало изъ обвиненія, и 26 Августа приговорилъ троихъ изъ нихъ къ полученію каждымъ 50 линьковъ и двухгодовому заключенію, а четвертаго къ заключенію на одинъ годъ. Эти четверо матросъ были схвачены изъ числа 300 или 400 человѣкъ и преимущественно были узнаны по ихъ голосамъ, такъ какъ въ палубахъ было темно по случаю закрытія портовъ. Неудобство, которое морскія военносудныя комисіи представляютъ для корреспондентовъ, въ отношеніи записыванія ихъ дѣйствій, и недостатокъ въ стенографахъ въ Мальтѣ, не позволяетъ намъ сообщить болѣе подробный отчетъ, который, безъ сомнѣнія, открылъ бы многое во внутреннемъ управленіи этого прекраснаго корабля. Вотъ выписка изъ письма матроса. «Корабль *Marlborough*. Любезныя матушка и сестра, пользуюсь случаемъ написать къ вамъ нѣсколько строкъ. Надѣюсь, что вы здоровы, какъ и я, благодаря Бога, въ настоящее время. Грустно мнѣ сообщить вамъ, что у насъ на кораблѣ предъ отправленіемъ въ море было возмущеніе. Начальство хотѣло, чтобы люди переодѣвались три раза въ день, а тѣ не захотѣли. Тогда оно вызвало всѣхъ на верхъ послѣ обѣда и люди вышли не переодѣтыми. Тотчасъ было приказано всѣмъ переодѣться въ четверть часа. Матросы спустились внизъ въ среднюю и нижнюю палубы, побросали столовую посуду и зри-

тельные трубы въ трюмъ, ядра и бомбы на кубрикъ, морскіе солдаты побросали ружья свои въ трубу, а матросы перерѣзали всѣ портовые тали, пушечные брюки и тали, вдвинули въ палубы орудія и направили два изъ нихъ въ капитанскую каюту. Обнаживъ свои ножи они пытались убить капитана, но ударъ прошелъ по платю и онъ отдѣлся только страхомъ. Потомъ матросы хотѣли схватить одного изъ лейтенантовъ и мичмана, чтобы убить ихъ. А теперь они говорятъ, что если кого нибудь будутъ наказывать, то они расклеплютъ канаты и заставятъ сдрейфовать корабль, именно въ ту минуту, какъ примутся за наказаніе и что въ такомъ случаѣ они снова возстанутъ. Раненыхъ не было. По наступленіи сумерекъ, матросы отправились на верхъ и вели переговоры съ капитаномъ.»

---

## V.

## БИБЛІОГРАФІЯ.

42. LA MARINE FRANÇAISE SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XV, PAR HENRI RIVIÈRE.  
 Французскій флотъ при Людовикѣ XV. Соч. корабельнаго лейтенанта Ривьера.  
 Парижъ и Тулонъ, 1839 г., in 8, XV и 469 стр., съ 10 планами сраженій. Цѣ-  
 на 2 р. 25 к. (у Дюфюра).

Авторъ избралъ предметомъ своего труда малозвѣстную, и до него выкѣмъ еще неразработанную въ цѣлости, печальную эпоху французскаго флота во времена регентства герцога Орлеанскаго и царствованія Людовика XV,—эпоху, въ которой кардиналъ Флѣри отъ желанія не ссориться съ Англіей и угождать ей, довелъ французскій флотъ до совершеннаго упадка и ничтожества. Во время войны Франція въ пользу Станислава Лещинскаго, Флѣри не употребилъ флота въ дѣло, столько же мѣтъ желанія обезпечить его бездѣйствіемъ нейтралитетъ Англіи, сколько изъ опасенія, что явившись въ Балтикѣ, для освобожденія осажденнаго Данцига, французскій флотъ не будетъ въ состояніи бороться съ юнымъ русскимъ флотомъ.

Книга раздѣлена на слѣдующія три главы:

1) *Торговля и колоніи* (1715—1739): Состояніе Европы.— Война съ Испанією.—Система Лоу.—Колоніи.—Польская война.— Состояніе французскаго и англійскаго флотовъ.

2) *Война 1744 года (1739—1748)*: Экспедиція адм. Вернона.—Экспедиція адм. Ансона.—Тулонское сраженіе.—Экспедиція претендента Чарльза Эдварда.—Индія и Канада.—Сраженія близь Финистерскаго мыса.—Военныя дѣйствія.—Ахенскій миръ.

3) *Семильѣтная война (1756—1763)*: Индія и Канада до возобновленія войны.—Экспедиція на Минорку.—Десанты Англичанъ во Франціи.—Успѣхи въ колоніяхъ.—Военныя дѣйствія.—Бель-Ильское сраженіе.—Потеря колоній.—Парижскій миръ.

Хотя Фѣлри скончался еще въ Январѣ 1744 года, но усердію и усиліямъ морскаго министра Морепа уже не удалось поправить ошибки кардинала и семильѣтная война окончательно погубила морскія силы Франціи, которая въ продолженіе этой войны потеряла свои колоніи и 113 военныхъ судовъ, изъ коихъ 48 кораблей. Людовикъ XVI, хотя и не на долго, воскресилъ флотъ и возвратилъ ему силу и славу времянь Людовика XIV.

Матеріальный убытокъ, понесенный въ семильѣтной войнѣ, былъ ничтожный въ сравненіи съ нравственнымъ. Англія приобрѣла неоспоримое владычество на морѣ и монополію морской торговли. Но эта послѣдняя война была лишь вѣнцомъ продолжительныхъ усилій и удивительно послѣдовательной настойчивости этого государства. Когда при кончинѣ Людовика XIV открылось обширное поле колонизацій европейскимъ народамъ, Англія одна изъ первыхъ вступила на это поприще, но встрѣтила соперниковъ во Французахъ и Испанцахъ. Будучи тогда еще недостаточно сильной, чтобъ съ ними воевать, она стала истощать ихъ. Низвергнувъ въ Испаніи Альберони, во Франціи подкушавъ Дюбуа и воспользовавшись слабостями кардинала Флѣри, Англіи удалось удерживать флоты обѣихъ державъ на постоянно низшей степени. Чувствуя себя въ силахъ, она воевала въ 1741 году послѣдовательно съ обоими. Ей еще нельзя было отнять у нихъ колоніи, но она разорила ихъ флоты. Отъ разоренія же флотовъ до завоеванія колоній, оставался одинъ шагъ. Англія терпѣливо выжидала удобное время, и когда оно настало, она возобновила борьбу. Она обладала многочислѣннѣйшимъ и лучшимъ флотомъ, имѣла огромное вліяніе на материкѣ, неисчислимыя богатства, благодаря своей торговлѣ и своимъ великимъ людямъ, между тѣмъ какъ ея противники, безпечныя и апатичныя, ничего не предвидѣли, ничего не приготовили. Англія вышла побѣдительницею,—иначе и не могло быть, ибо она знала чего хотѣла и неизмѣнно преслѣдовала свои великіе планы.

Вмѣстѣ съ упадкомъ флота приходили въ разстройство и французскія колоніи. Главный, или вѣрнѣе, единственный тогда источникъ торговли Канады, — которую Франція вынуждена была уступить Англіи въ 1763 году, — состоялъ въ звѣриныхъ промыслахъ, и потому эта колонія имѣла много общаго съ нашими колоніями, находящимися въ распоряженіи Россійско-Американской Компаніи.

«Различныя туземныя племена» — говорятъ авторъ — «развозили по колоніальнымъ конторамъ плоды своихъ промысловъ и ежегодно съѣзжались въ Монреалѣ, который на это время превращался въ огромную ярмарку». — Англія же, обладая цвѣтущею торговлею, естественно старалась вступить въ конкуренцію по торговымъ сношеніямъ съ дикарями, платила имъ дороже за звѣриныя шкуры и дешевле продавала необходимые для туземцевъ товары (\*). Дикари, «любившіе Французовъ и находившіеся подъ вліяніемъ миссіонеровъ, сначала не поддавались этому — по словамъ автора — «соблазну», но наконецъ впали въ тяжкій грѣхъ, — *увлеклись матеріальными выгодами* (\*\*), и центромъ торговли, вмѣсто французскаго Монреаля, сдѣлался англійскій Альбани. Опасаясь, чтобъ неблагодарныя дикари не передались совершенно Англичанамъ, король возстановилъ, пожертвованіемъ изъ своихъ суммъ, равновѣсіе въ дѣлахъ, нарушенное Англичанами. Но эта нераціональная мѣра конечно не могла вылечить французскую торговлю. «Соперники Франціи прибѣгли тогда къ другому ухищренію». Но прежде, чѣмъ рассказать въ чемъ заключалось это ухищреніе «коварнаго Альбіона», мы не можемъ не остановиться на странномъ смѣшеніи понятій въ рассказѣ автора. Онъ безпрестанно бранитъ Англичанъ за ихъ конкуренцію и желаніе завладѣть Канадой, а вмѣстѣ съ тѣмъ наивно передаетъ всѣ монопольныя дѣйствія своихъ соотчичей. Англичане, по его понятіямъ, разорили Канаду для того, чтобъ завладѣть ею, разорили тѣмъ, что покупали *дороже* и продавали *дешевле*

(\*) Тоже самое дѣлали, еще при Барановѣ, Англичане и Американцы, доставляя Колошамъ между прочимъ и огнестрѣльное оружіе и порохъ въ обмѣнъ на шкуры. Всякій торгъ иностранцевъ съ дикарями былъ для насъ вреденъ, но такой обмѣнъ былъ и весьма для насъ опасенъ, въ то время, когда по неизбѣжно войскъ и военныхъ судовъ въ колоніяхъ Росс. Ам. Комп. не было средствъ отгонять контрабандистовъ, и когда только огнестрѣльное оружіе давало на многихъ Русскимъ первѣе нать непокорными массами туземцевъ.

(\*\*) Не оцѣнили, должно быть, выгоды нравственныхъ, доставленныхъ Французами. Но въ чемъ же заключались эти выгоды?



Французовъ, а Французы, *желаая благосостоянія дикарми и жителямъ колоніи*, вичего не дѣлали для ихъ пользы!

«Дѣйствіе монополіи»—продолжаетъ авторъ—«состоитъ въ томъ, чтобы постоянно держать колонію въ исключительной своей зависимости, принуждая жителей, и въ особенности туземцевъ, покупать въ колоніальныхъ конторахъ товары и продавать имъ свои произведенія, по цѣнамъ, компаніею установленнымъ (\*). Жители Канады возстали противъ этого ига, въ особенности противъ несообразныхъ цѣнъ, наложенныхъ на нѣкоторые предметы самой неизбѣжной потребности. Такъ напр. колоніальные жители нуждались, какъ для мѣновой торговли съ дикарями, такъ и для собственнаго употребленія, въ большомъ количествѣ холста и шерстяныхъ матерій. Эти товары покупались французской компаніей у Англичанъ и перепродавались туземцамъ весьма дорого: туземцы выведенные изъ терпѣнія этими продѣлками, по мнѣнію самаго автора, достойными самыхъ алчныхъ ростовщиковъ, рѣшились избѣгнуть ихъ опеки и непосредственно обратиться къ Англичанамъ въ Альбани. «Этотъ контрабандный торгъ, сдѣлавшійся весьма оживленнымъ, былъ чрезвычайно выгоденъ для Англичанъ и Канадцевъ. Англійскій губернаторъ разсудилъ, что если бы его колонія согласилась на временную жертву, т. е. прекратила сношенія съ Канадою, то было бы легко разорить опаснаго сосѣда. Канадцы тогда должны или подчиниться чрезмѣрнымъ требованіямъ французской монополюной компаніи, или лишиться самыхъ необходимыхъ вещей». Вотъ въ чемъ заключалось ухищреніе коварныхъ Англичанъ, вотъ какъ разорили они Канаду, уже и безъ того страдавшую отъ своихъ собственныхъ правителей! Но послѣдуемъ за авторомъ: «Въ 1720 году, послѣдовало приказаніе, чтобы Англичане въ теченіе трехъ лѣтъ удержались отъ торговыхъ сношеній съ Канадою. Эта запретительная система возобновлена Англіею въ 1727 году. Жители Канады скоро ощутили послѣдствія этихъ мѣръ: шерстяныя матеріи немовѣрно вздорожали и Канада была ввергнута въ величайшее бѣдствіе. И въ этомъ случаѣ король послѣ-

(\*) Слышно, что вскорѣ явится въ свѣтъ Исторія Р. А. Компаніи. Изъ этой любопытной книги мы вѣроятно узнаемъ, по какой цѣнѣ покупался и покупается кожашіею соборъ, другія звѣринныя шкуры, китовые усы, и пр. у Колошей, Алеутоузъ и др., и сколько накладывалось и накладывається процентовъ на товары, болѣе или менѣе нужные для этихъ дикарей.

шылъ на помощь своимъ американскимъ подданнымъ, отступивъ отъ самаго главнаго колоніальнаго постановленія, состоявшаго въ строгомъ запрещеніи колоніямъ имѣть фабрики и мануфактуры. Король, въ уваженіе бѣдности Канады, разрѣшилъ ся жителямъ завести стаки и заняться выдѣлываніемъ шерстяныхъ матерій. Итакъ, поддерживая, съ одной стороны, цѣною огромныхъ суммъ, пушную торговлю съ ликарями и вознаграждая, съ другой стороны, компанію за ея убытки вслѣдствіе развивавшагося въ колоніи ткацкаго ремесла, король обременялъ себя (\*) огромными расходами. Но не взирая на всѣ расходы, эта послѣдняя мѣра спасла Канаду только временно. По видимому, мѣра предпринятая Англичанами оказалась не столь пагубной, однакожь она на дѣлѣ дѣйствительно была пагубна, ибо заставляла Францію, запустившую свой флотъ, прибѣгать къ полумѣрамъ и истрачивать неимоверныя суммы на искусственное поддержаніе Канады. Но развѣ Англичане мѣшали Франціи прибѣгать къ другимъ, болѣе рациональнымъ мѣрамъ?

Изъ историческаго очерка французской Остъ-Индской компаніи, узнаемъ, что регентъ, заботясь объ улучшеніи колоніальнаго управленія, совѣтовался съ Дюгэ-Трувномъ, преждевременно состарѣвшимся, но не перестававшимъ любить флотъ и все морское. Регентъ, по примѣру Людовика XIV, хотѣлъ наполнить совѣтъ компаніи вельможами и первыми фамиліями королевства. Но Дюгэ-Трувнъ отклонялъ Регента отъ этого намѣренія, объяснивъ, что знатные люди, хотя и падки до денегъ, однакожь плохіе дѣльцы и спекулянты и что въ главѣ управленія торговаго общества должны быть дѣятельные и опытные купцы, не только заинтересованные въ предпріятіи, но и смыслящіе дѣло.

43. ANNUAIRE DES MARIÉES DES CÔTES DE FRANCE. Календарь приливовъ и отливовъ у береговъ Франціи, издаваемый инженеръ-гидрографомъ Шазаллономъ (A. M. R. Chazallon).

Annuaire des marées des côtes de France, съ нѣкоторымъ исключеніемъ, удовлетворяетъ моряка при разрѣшеніи задачъ, относящихся къ наукѣ мореплаванія, будеть ли онъ плавать около бе-

(\*) Т. е. Францію.

реговъ Франціи, или находится въ дальнемъ плаваніи. Притомъ, эта книга полезна для мореплавателей и другихъ націй. Способы опредѣленія момента полной и малой воды и высоты ея, упрощены до нельзя. Слѣдовательно и употребленіе этого календаря также просто и удобно; стоитъ только, *по совету автора, изъясненіе таблицъ прочитатъ съ полнымъ вниманіемъ* (\*).

Въ этомъ календарѣ морякъ найдетъ всѣ данныя, необходимыя для опредѣленія широты по разнымъ способамъ, долготы по хронометру и по разстоянію луны отъ солнца, планетъ и звѣзд (\*\*). Сверхъ того, помѣщены: таблица маяковъ Франціи и разныя свѣденія полезныя не только на морѣ, но и на берегу; какъ-то: главнѣйшія формулы: Алгебры, Геометріи, Тригонометріи прямолинейной и сферической, дифференціальнаго и интегральнаго исчисления; многія любопытныя данныя Физической географіи, Исторіи и Хронологіи; таблицы сравненія мѣръ и вѣсовъ французскихъ старыхъ и новыхъ съ иностранными.

Кромѣ того: *Annuaire des marées des côtes de France* предлагаетъ моряку простѣйшій способъ опредѣлять моментъ и высоту водъ прилива и отлива. Обыкновенный способъ вычисленія момента полной воды и проч., помѣщаемый въ разныхъ навигаціяхъ, самъ по себѣ немногосложенъ (разумѣется съ помощію особенныхъ таблицъ); но способъ, вычисленія посредствомъ *Annuaire des marées* проще всѣхъ способовъ до нынѣ существовавшихъ. И дѣйствительно, обыкновенный способъ (при таблицахъ) требуетъ, какъ извѣстно: опредѣленія момента прохожденія луны чрезъ меридіанъ, и нахождения долготы порта съ точностью до минуты времени; на эти данныя пріискивается (въ особенной таблицѣ) соответствующая поправка и прикладной часть того же порта (опять въ особенной таблицѣ); за тѣмъ сложеніе или вычитаніе дадутъ окончательный, искомый результатъ. Способъ же, изложенный въ *Annuaire des marées*, требуетъ только одной таблицы и состоитъ въ сложеніи или вычитаніи двухъ именованныхъ чиселъ.

Поясимъ примѣрами:

*Примѣръ.* 1857 года 10 Іюля сыскать моменты утренней и вечерней полной воды и высоту прилива въ Бордо.

(\*) Il est indispensable de *les lire* avec attention. Здѣсь слово *les* относится къ словамъ *explications des tables*.

(\*\*) Употребля въ послѣднихъ случаяхъ таблицы: *Connais. des tems, Nautical Almanach*, морской мѣсяцесловъ и проч.

На страницѣ 140 находимъ для Бордо  $+2^{\circ} 55^{\prime}$   $+2^{\circ} 55^{\prime}$   
 » 86 для 10 Юля (Cordouan)  $5^{\circ} 45^{\prime}$   $6^{\circ} 6^{\prime}$

искомый моментъ полной воды . . . .  $8^{\circ} 40^{\prime}$  ут. и въ  $9^{\circ} 1^{\prime}$  вечер.

Въ той же таблицѣ на стр. 86, находимъ: у Cordouan (маякъ) высота прилива = 45 десиметр. утромъ и 46 десиметр. вечеромъ, которые и будутъ искомою высотой полной воды для Бордо, потому что въ таблицѣ (А) стр. 140 показано для Бордо 0.

2 *Примѣръ*. 1857 года 25 Августа сыскать утренній и вечерній моменты полной воды и высоту прилива у острова Ile de Sein. На страницѣ 143 находимъ  $-0^{\circ} 10^{\prime}$  . . . .  $-0^{\circ} 10^{\prime}$

« 96 для 26 Августа  $7^{\circ} 25^{\prime}$  . . . .  $7^{\circ} 44^{\prime}$

искомый моментъ полн. воды =  $7^{\circ} 15^{\prime}$  утра и въ  $7^{\circ} 34^{\prime}$  вечера

На страницѣ 143 для Ile de Sein показано 8 десиметровъ: вычитая это число изъ высоты полной воды Бреста, которая на страницѣ 143 показана для утра 62, а для вечера 60, получимъ у Ile de Sein высоту полной воды утромъ =  $62 - 8 = 54$  десим; вечеромъ  $60 - 8 = 52$  десим. Наконецъ, пусть требуется сыскать моментъ полной воды на барѣ рѣки Сѣверной Двины 1857 года Юля  $^{27}_{37}$ ?

На страницѣ 153 находимъ: R. Dwina (la barre)

$+5^{\circ} 40^{\prime}$  . . . . .  $+5^{\circ} 40^{\prime}$

Настраницѣ 84 для 27 Юля находимъ

$3^{\circ} 34^{\prime}$  утра въ и  $3^{\circ} 59^{\prime}$  веч.

Искомый мом.:  $9^{\circ} 14^{\prime}$  утра и въ  $9^{\circ} 39^{\prime}$  веч.

{ à ajouter aux heures de P. M. de Dunkerque или  $5^{\circ} 40^{\prime}$  прибавить къ моменту полной воды порта Дюнкерхенъ.

На каждой страницѣ мѣсяца находится таблица съ пробѣлами для предварительнаго вписыванія результатовъ прилива и отлива на заданное число въ будущемъ. Такъ наприимѣръ: страница 61 назначена для вписыванія въ графы Марта мѣсяца, по предложенному авторомъ способу, результатовъ явленія приливовъ на данный день, одного, двухъ и болѣе портовъ, между которыми морякъ долженъ ходить или постоянно, или въ известную часть года. Придетъ ли морякъ въ портъ въ назначенный день, или ранѣе, или запоздаетъ, во всякомъ случаѣ у него будутъ всегда готовы (à priori): моментъ полной воды, высота прилива и проч.

Конечно, не во всѣхъ морскихъ державахъ приняты для указанія высоты прилива, одні и тѣже мѣры. А потому Appaige

дають таблицю; на страницахъ 183 и 185, посредствомъ которой десиметры могутъ быть обращены во французскіе и англійскіе футы. Пояснимъ примѣромъ.

Во второмъ примѣрѣ у Ne de Sein 26 Августа 1857 года, утромъ высота прилива показана=54 десиметрамъ; спрашивается соотвѣтствующее число англійскихъ футовъ?

На стран. 185 находимъ: 50 десиметровъ = 16, 4 фут.

»                    4                    »                    = 1, 3

Итакъ 54 десиметра = 17, 7 или 18 ф.

Имѣя англійскую карту, при плаваніи у береговъ Великобританіи или въ ея колоніяхъ, встрѣчаемъ надпись *fm*, (сокращенное слово) при означеніи глубины рейда, моря и проч. Справьтесь въ таблицѣ *объясненія сокращеній на англійскихъ морскихъ картахъ* (*Abbréviations employées sur les cartes marines*) и на страницѣ 187 найдете въ столбцѣ *abréviations—fm*, и въ столбцѣ *Signification* (значеніе): *Fathom* (морская сажень), и въ третьемъ столбцѣ означенномъ *équivalents français* (соотвѣтствующія французскія слова): *Brasse* (6 *pieds anglais*) т. е. мѣра равная 6 англійскимъ или русскимъ футамъ, по нашему, *морская русская сажень*.

Вамъ приходится въ первый разъ входить въ Гавръ (Навге); конечно возьмете лодмана, а случается и того нельзя исполнить; тогда остается самому войти; и даже, имѣя лодмана, чтобы контролировать его дѣйствія, не мѣшаетъ ознакомиться со входомъ. Обратитесь къ календарю, и на страницѣ 189 найдете подробное и ясное наставленіе для входа въ Гавръ.

Моряку не разъ случается по данному суточному измѣненію нѣкотораго астрономическаго явленія отыскать величину измѣненія на данный промежутокъ времени, меньшій 24<sup>ч</sup>.

Таблица I (*parties proportionnelle*) *пропорціональныхъ частей* облегчаетъ моряка въ обыкновенныхъ астрономическихъ вычисленіяхъ. Предположимъ, вообще, что нѣкоторое астрономическое явленіе, въ послѣдовательныхъ своихъ измѣненіяхъ, на заданное число мѣсяца въ 24<sup>ч</sup> промежутка измѣняется на 17', 58" въ градусахъ; спрашивается какая переизмѣна соотвѣтствуетъ промежутку времени 2<sup>ч</sup> 36<sup>м</sup> 45<sup>с</sup>?

Страницы 30, 31 и 32 даютъ таблицу I пропорціональныхъ частей, употребленіе которой изъяснено на стран. 210—213; но, по моему мнѣнію, лучше употреблять слѣдующій простой способъ



щепная на стр. 239, удовлетворитъ всякаго мореплавателя. Въ ней показаны кратко и ясно створы маяковъ, для входовъ на рейды и для избѣжанія на пути встрѣчаемыхъ опасностей; высота огня и разстояніе огня до точки глаза предполагаемаго на горизонтѣ моря.

Итакъ *Annuaire des marées* есть въ буквальномъ смыслѣ карманный морской мѣсяцословъ, какъ по объему, такъ и по содержанию необходимыхъ данныхъ для рѣшенія вопросовъ мореходной Астрономіи и Навигациі (\*). Притомъ эта книга, какъ на берегу, такъ и въ морѣ, имѣетъ еще свои особенныя достоинства, по которымъ можно назвать ее не только карманною, но и настольною, кабинетною.

Предположимъ, что потребовалось бы узнать сколько первыхъ (или первоначальныхъ) чиселъ заключается между 1 и 204. На страницѣ 280 находимъ разрѣшеніе въ изящной формулѣ, данной Лежандромъ (Legendre)  $\frac{n}{2,302585 \cdot \text{Log} \cdot n - 1,08366}$ , въ которой  $n$  означаетъ наибольшее число вопроса; а въ настоящемъ примѣрѣ  $n=204$ .

Далѣе на стр. 280 слѣдуютъ формулы чистаго анализа: формулы прогресій арифметической, геометрической, и пирамидальныхъ чиселъ; формулы сочетаній; логарифмовъ; формулы дифференціальнаго и интегральнаго исчисленій; потомъ приложения и проч.

Кромѣ всего сказаннаго въ пользу календаря въ морскомъ отношеніи, въ немъ помѣщены таблицы, содержащія весьма любопытныя факты. Напримѣръ: въ обществѣ зашелъ разговоръ объ остъиндскихъ дѣлахъ и возникъ вопросъ: въ которомъ году Индія сдѣлалась извѣстною Европейцамъ.

На стр. 356 находимъ отвѣтъ:

Индія, восточные берега Африки, Малабарскій берегъ, открыты Васко-де-Гамою въ 1498 году.

Нѣкто интересуется знать, въ которомъ году изобрѣтенъ лагъ? На стр. 358 находится отвѣтъ:

Лагъ изобрѣтенъ около 1570 года.

Какъ давно вошли въ употребленіе зрительныя трубы? На той же страницѣ находимъ:

Зрительныя трубы (Lunettes ou longues-vues) ввели въ употребленіе Metius и Hans Lippershey—Голландцы, въ 1609 г.

(\*) Изобиліе свѣдѣній и данныхъ, помѣщенныхъ сжато въ небольшой книжкѣ, составляютъ необходимое условіе карманной книги.

Въ которомъ году изобрѣтены *лопарномы*? На той же страницѣ находимъ:

Шотландецъ Непаръ (Nairer) сдѣлалъ открытіе около 1615 г.

А въ которомъ году сдѣлались извѣстными *Законы Кеплера*? На той же страницѣ находимъ отвѣтъ: въ 1618 г.

Далѣе, на стр. 359 и 360 показаны годы открытія малыхъ планетъ.

За тѣмъ слѣдуетъ хронологическая таблица историческихъ событій, весьма любопытныхъ.

Напримѣръ: въ которомъ году является на ученомъ поприщѣ Гиппархъ (Hipparchus), великій астрономъ?

Отвѣтъ, стр. 362, за 128 лѣтъ до Р. Х.

Въ которомъ году дѣлается извѣстнымъ Птоломей, какъ астрономъ и географъ?

Въ 120 году по Р. Х.

Въ которомъ году скончалась Иоанна-Даркъ?

Отвѣтъ: Иоанна-Даркъ, на 21 году жизни, была сожжена заживо Англичанами въ 1431 г. по Р. Х., и проч.

На страницѣ 369 помѣщена таблица высоты замѣчательныхъ горъ надъ поверхностью океана: такъ напримѣръ высота горы *Казбекъ*—въ 5045 метровъ или 17000 фут.

На страницѣ 370 показана длина замѣчательнѣйшихъ большихъ рѣкъ.

За тѣмъ слѣдуетъ еще нѣсколько таблицъ, заключающихъ многіе любопытные факты; и наконецъ, на послѣдней страницѣ 404, помѣщена таблица *плотности, степени плавкости и расширения* нѣкоторыхъ матеріаловъ.

Повторяю, форматъ календаря совершенно удовлетворяетъ названію *карманной книги*, а содержаніе его вполне удовлетворяетъ потребностямъ моряка (но не астронома), такъ что эта книга, полагаю, можетъ отчасти замѣнить нашъ *Морской мѣсяцесловъ*, *Nautical Almanach*, *Connaissance des tems* (\*) и проч. Остается желать чтобы въ разсматриваемой нами книгѣ помѣщенъ былъ простой способъ опредѣленія широты по полярной звѣздѣ, который въ первыхъ двухъ астрономическихъ календаряхъ, предлагаемыхъ для моря-

(\*) Названная изъ нихъ только данная: для опредѣленія долготы по луннымъ расстояніямъ и закрытію звѣздъ.



ковъ, но не для астрономовъ. И еще, желательно чтобы изданіе календаря рассчитывалось не на *годъ впередъ*, а на *два года*.

Цѣна календаря весьма умѣренная: за два франка можно получить его во Франціи, а за 75 коп. сер. въ Россіи. Наконецъ, изъясненія таблицъ и способы употребленія ихъ изложены языкомъ точнымъ, яснымъ и удобопонятнымъ.

Впрочемъ желающій пользоваться *Annuaire des mages*, непременно долженъ хорошо ознакомиться, какъ съ предисловіемъ, такъ и съ объясненіемъ таблицъ и употребленіемъ ихъ и вообще со статьями: *Table des matiѣres* и *Explication et usage des diverses tables du Calendrier*.

### В. Дербявъ.

44. EXPLANATIONS AND SAILING DIRECTIONS, TO ACCOMPANY THE WIND AND CURRENT CHARTS ETC., by M. F. MAURY LL. D. U. S. N., SUPERINTENDENT OF THE U. S. OBSERVATORY AND HYDROGRAPHICAL OFFICE, WASHINGTON. 2 vols. 4-10, 8-th Edition.

Мореходныя извѣщенія къ картамъ вѣтровъ и теченій, соч. Мори, начальника обсерваторіи и гидрографической конторы Америк. Соед. Штатовъ. Вашингтонъ, 2 тома in-4-10. 8-е изданіе.

«Первой томъ этой книги заключаетъ въ себѣ 383, а второй 874 страницы; съ приложеніемъ различныхъ рисунковъ. Послѣ этого кажется никто не усомнится въ рѣдкомъ трудолюбіи г. Мори. Да и какъ ему не быть такимъ, когда онъ годъ за годомъ владеть основаніе всеобщей гидрографіи океана, при содѣйствіи нации, моряки которой въ высшей степени предприимчивы, и которая окружена водами океановъ на нѣсколько тысячъ миль.

«Мы не беремся входить въ разборъ содержанія этихъ двухъ томовъ и взвѣшивать пользу, какую они должны принести для моряковъ; для общаго взгляда довольно только упомянуть о содержаніи сочиненія; такъ первый томъ содержитъ въ себѣ слѣдующія главы: атмосфера; красные туманы и морская пыль; вѣтры; геологическое состояніе вѣтровъ; экваторіальное облачное кольцо; о соляхъ моря; теченія моря; теплая струя; вліяніе ее на климаты; глубины океана; бассейнъ Атлантики; подводная телеграфія; климатъ океана; теченія океана; удѣльная тяжесть океана; бури; тифоны и торнады; описаніе картъ; Брюссельская конференція.

Каждый изъ этихъ предметовъ такъ важенъ самъ по себѣ, что объ каждомъ можно бы написать по цѣлому такому тому, если собрать все что о немъ извѣстно, да можетъ быть пришлось бы прибавить еще книгу о томъ, чего мы не знаемъ. Второй томъ весь состоитъ изъ фактовъ, выбранныхъ изъ судовыхъ журналовъ, гдѣ читатель находитъ указанія на лучшіе пути во всѣ части земнаго шара. Вообще сочиненіе это весьма важно и приносить большую честь г. Мори. Однако мы думаемъ, что гидрографъ обязанъ обобщить свой трудъ, и показать причины, почему онъ совѣтуетъ поступать такъ, а не иначе, такъ чтобы морякъ могъ самъ сообразить, что ему избрать. Впрочемъ г. Мори собралъ огромное количество матеріаловъ—работа же сжатія ихъ, впереди, и объемъ книги указываетъ на эту необходимость.

Представляя читателямъ Морск. Сб. разборъ сочиненія г. Мори, помѣщенный въ № 7 Nautical Magazin, считаемъ долгомъ прибавить, что по нашему мнѣнію, редація Nautical Magazin напрасно дѣлаетъ г. Мори упрекъ въ томъ, что онъ не показываетъ въ пѣкоторыхъ мѣстахъ причинъ, почему онъ поступаетъ такъ, а не иначе. Во многихъ мѣстахъ его сочиненія онъ говоритъ, что если гдѣ и приводятся имъ гипотезы, ничѣмъ не доказанныя, то это дѣлается собственно для разъясненія какого нибудь факта, при недостаткѣ наблюденій, и что онъ первый готовъ отказаться отъ своихъ предположеній, еслибъ наблюденія показали ясно ихъ ошибочность; большая же часть его выводовъ основана на фактахъ, подтвержденныхъ многочисленными наблюденіями, производимыми на различныхъ судахъ, въ разное время.

Н. Т.

#### Новыя книги:

Русскій коммерческій флотъ по 1 Января 1858 года (по официальнымъ источникамъ) *В. Мельницкаго*.

Правила для обученія гимнастикѣ въ войскахъ, съ 113 полтыпаками.

О соединеніи Каспійскаго моря съ Азовскимъ, *К. Θ. Бергшт-рессера*.

Путешествіе на Амуръ, совершенное по распоряженію Сибирскаго отдѣла Имп. Росс. Геогр. Общества въ 1855 году *Р. Маакомъ*. Одинъ томъ, съ портретомъ графа Муравьева-Амурскаго и съ отдѣльнымъ собраніемъ рисунковъ, картъ и плановъ.

—

Répertoire des Cartes, publié par l'Institut Royal des Ingénieurs Néerlandais.

Répertoire des Cartes de la Suède, de la Norvège et du Danemark.

Commentaire du code de commerce, par *J. Bédarride* (du commerce maritime).

Chimie pyrotéchnique ou traité des feux colorés, par *M. P. Tessier*.

Causes célèbres du droit des gens, rédigées par le baron *Charles de Martens*. Три части. Второе пересмотрѣнное, исправленное и дополненное издание.

Le monde avant la création de l'homme, ou le berceau de l'univers, par le Dr. *W. F. A. Zimmermann*, trad. de l'allemand sur la 9 édition, par *M. M. Hymans* et *L. Strens*. Illustré d'un grand nombre de gravures.

Les phénomènes de la nature, leurs lois et leurs applications. D'après le Dr. *W. F. A. Zimmermann*, par le Dr. *H. Valérius*. Avec un grand nombre de gravures. Двѣ части.

Précis historique des événements politiques les plus remarquables qui se sont passés depuis 1814 à 1859 par le baron *Ferdinand de Cussy*.

—

Manuale del marinajo, da *A. Ellymor*.

—

The Chinese speaker or extracts from works written in the Mandarin language as spoken at Peking, by *Rob. Thom. Sloth*.

Esop's fables, written in Chinese by the learned *Mun Mooy Seen-Shang*, with a free and literal translation by *R. Thom. Sloth*.

Grammar of the Chinese colloquial language commonly called the Mandarin dialect, by *Edkins*.

English and Chinese dictionary by *W. H. Medhurst*. Двѣ части.

Dictionary of the Hok-Keen dialect of the Chinese language, by *W. H. Medhurst*.

Dictionary of the Javorlang dialect of the Formosan language, by *W. H. Medhurst*.

Notices on Chinese Grammar, Orthography and Etymology.

Comparative vocabulary of the Chinese, Corean and Japanese languages.

The Pasha papers. Epistles of *Mahommed Pasha*, rear admiral of the Turkish navy, written from New York to his friend Abel Ben Hassan; translated into Anglo-American from the original manuscripts; to which are added sundry other letters, critical and explanatory, from gratified or injured individuals in various parts of the planet.

Geographical and ethnographical elucidations to the discoveries of Maerten Gerrits Vries, A. D. 1643, in the East and North of Japan; to serve as a mariner's guide in the navigation of the east coast of Japan and to Jeso, Krafto and the Kurils. Translated from the Dutch by *T. M. Cowan*. With a reduced chart of Vries' observations, by *P. F. von Siebold*.

Our engines of war and how we got to make them, by *J. W. Jervis*.

A few more notes on the defences of Great Britain from foreign invasion, by lieut. gen. *Shaw Kennedy*: 1) Statement and proofs as to the tonnage required for the conveyance of troops on short passages by sea, and shewing the means and time required for the disembarkation of a large army. 2) Reply to critics. 3) Formation of an order of battle.

Notes on the defences of Great Britain, by *Shaw Kennedy*. Третье издание.

The invasion of Britain by Julius Caesar, by *Thomas Lewin*.

Gunshot wounds, by *G. Williamson*.

The shipmaster's guide: containing ample directions for making the returns and otherwise complying with the provisions of the merchant shipping act; the merchant shipping act's repeal; the merchant shipping act amendment act and the seamen's savings bank act, also the regulations to be observed when engaging and discharging the crews of foreign-going and home-trade ships, by *J. H. Brown* (ежегодное издание).

The existing acts of parliament relating to merchant ships and seamen.

The mercantile navy list: the annual appendage to the commercial code of signals for all nations. Promulgated under the authority of the Board of Trade and edited by *J. H. Brown* (ежегодное издание съ ежегрьсячными прибавленіями).

*Murray*'s handbooks of England, from Dover to the Land's End: 1) Handbook for Kent and Sussex. 2) Handbook for Surrey, Hants and isle of Wight. 3) Modern London. 4) Handbook for Wilts, Dorset and Somerset. 5) Handbook for Devon and Cornwall.

Memoir to accompany the map of the Holy Land, constructed by *C. W. M. van de Velde*.

History of the city of New York, from its earliest settlement to the present time, by *M. L. Booth*.

A Cruise in Japanese Waters, by *S. Osborn*.

A visit to the Philippine isles in 1858—1859, by *J. Bowring*.

Reglementen op de exercitiën met het geschut aan boord van de schepen en vaartuigen van oorlog der koninklijke Nederlandsche marine. Двѣ части. Второе издание.

Verhandeling over den scheepsbouw, als wetenschap, zamengesteld vooral met het oog op het geheel stelselmatig ontwerpen van stoomschepen, voor oorlogs-marine en koopvaardij, door *B. J. Tiddeman*, ingenieur der marine.

Vernieuwde uitgave van *Douwes* zeemans tafelen, door *Jacob Swart*. Шестое издание.

Handleiding tot de kennis van het tuig, de masten, zeilen, enz., von het schip, door *G. P. J. Mossel*.

Handleiding tot de kennis van het schip, door *Mossel*.

Handleiding tot de kennis der besturing van het schip, door *Mossel*.

Almanakken ten dienste der Zeelieden, voor de jaren 1859, 1860, 1861 en 1862. Uitgegeven op last van het departement van marine, door *Jacob Swart*.

## ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

### Балтійское море.

Россия. *Нижній Суропскій маякъ.* — (№ 196). — Отъ Гидрографическаго департамента, къ свѣдѣнію мореплавателей снѣмъ объявляется, что для большаго обезпеченія входа судовъ въ ночное время на Ревельскій рейдъ съ западной стороны, южнѣе острова Наргена, — въ лѣтѣ нынѣшняго 1859 г. построены ввиду существующаго уже на сѣверномъ утесѣ мыса Сурошъ, каменнаго маяка, еще новый, на оконечности восточнаго берега того же мыса, деревянный маякъ, съ угловымъ въ немъ освѣщеніемъ. Для различія прежняго маяка отъ вновь возведеннаго, первый изъ нихъ будетъ впредь называемъ верхнимъ Суропскимъ, а послѣдній нижнимъ Суропскимъ. Новый или нижній маякъ находится въ широтѣ  $59^{\circ} 28' 24''$  N, долготѣ  $24^{\circ} 26' 13''$  O отъ Гринича, и будучи на створѣ съ верхнимъ маякомъ, долженъ указывать средину прохода на Ревельскій рейдъ съ западной стороны, между южнымъ Наргенскимъ рифомъ и сѣвѣрною оконечностію Миддельгрудской банки. Освѣщеніе на новомъ маякѣ начнется съ  $\frac{15}{21}$  Сентября настоящаго года и будетъ продолжаемо наравнѣ съ прочими маяками, впродолженіе всей навигаціи, снарядами катоптрической системы, съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ, который, возвышаясь надъ поверхностію моря на 48 англ. футъ, освѣтитъ часть горизонта отъ NO  $62^{\circ} 30'$  до NO  $69^{\circ} 58'$ , на разстояніи 8 ит. миль, и съ высоты глаза 15 футъ, будетъ видѣнъ за  $12\frac{1}{2}$  миль. Створъ огней обоихъ Суропскихъ маяковъ проходитъ по направленію NO  $66^{\circ} 14'$ . Башня маяка окрашена желтою, а крыша красною красками. Руины показаны по правому компасу.

*Рька Западная Двина.*—(№ 197).—Капитанъ надъ Рижскимъ портомъ уѣдомилъ, что по неудобству прежняго фарватера и по необходимости продолжать работы по удлиненію Магнусгольмской дамбы, по распоряженію комитета объ устройствѣ Рижскаго порта прочистить другой фарватеръ, по направленію отъ оконечности упомянутой дамбы по компасу на NW 66°. По изслѣдованію 4 Августа, оказалась на новомъ фарватерѣ самая меньшая глубина на обыкновенную воду 12½ англ. футъ (\*), шириною въ 30 сажень.—Фарватеръ этотъ означенъ по сѣверную сторону тремя черными вѣхами съ тремя шестами, а по южную сторону при началѣ фарватера отъ устья—однимъ краснымъ баканомъ, а далѣе къ морю—одними шестами; отъ послѣднихъ же съ моря вѣхъ въ разстояніи 140 сажень, по срединѣ фарватера на глубинѣ 20 футъ, поставленъ шестъ съ трехъугольнымъ знакомъ (Сообщ. Кап. надъ Риж. порт. № 520).

*Финляндскія шхеры. Вновь открытая банка близъ Сегельшера.*—(№ 198).—Въ дополненіе къ объявленію помѣщенному въ Лоц. Зам. 1859 г. № 165, о вновь открытой банкѣ близъ башни Сегельшерь, симъ сообщается, что по точномъ изслѣдованіи и опредѣленіи этой банки оказалось, что она находится отъ башни Сегельшерь на SO 21¼° по правому компасу въ разстояніи 1⅔ итал. миль, на слѣдующихъ створахъ: 1) островокъ Мюганъ съ возвышенностію на островѣ Од-э и 2) восточной край острова Сегельшера съ небольшою надводною скалою Кнутъ. (Сообщ. Начальник. съѣмки Балт. моря № 434).

*Стральзундъ. Затонувшее судно близъ Грейфсвальдера.*—(№ 199).—Отъ королевскаго управленія въ Стральзундѣ къ свѣдѣнію мореплавателей объявляется, что на пути отъ Норд-Перда (Nord-Perd) на Тиссоверскій рейлъ (Thiessower See Rhede), въ разстояніи половины нѣмецкой мили отъ Лоберъ-Хевета (Lobber Hewet) затонуло судно; отъ него пеленги:

Грейфсвальдеръ-Ойе (Greifswalder Oye)	. . .	SO¼°	по компасу;
Лоберъ-Хеветъ (Lobber Hövet).	. . .	NWtN¼°W	—
Тиссоверъ-Хеветъ (Thiessower Hövet).	. . .	WSW	—

Вся стеньга и часть мачты находятся сверхъ поверхности воды около 6 футъ.

(\*) По послѣднимъ извѣстіямъ глубина эта доведена до 13¼ футъ.

Для предостереженія мореплавателей отъ этой опасности, мѣсто дна обозначено большою зеленою вѣхою (Waaker) съ зеленымъ флагомъ и голикомъ.—(Сообщ. Росс. Консул. въ Штетинѣ № 211).

### **Каттегатъ и Скагерракъ.**

**Данія. О сигналахъ на маякъ Скагенъ.**—(№ 200).—Для руководства судамъ идущимъ изъ Нѣмецкаго моря въ Каттегатъ, вмѣсто прежнихъ сигналовъ, производившихся со Скагенскаго маяка, посредствомъ флага, будутъ дѣлаться сигналы, помощьюъ устроеннаго на новой мѣсячной башнѣ сигнальнаго аппарата, для извѣщенія о состояннн плавящагося льда въ Каттегатѣ, Вигскахъ шхерахъ и при входѣ въ Зундъ; сигналы эти будутъ дѣлаться во все время пока можно предполагать что льды, по ихъ толщинѣ или количеству, могутъ препятствовать плаванню.

Когда пловучій маякъ Лессе-Ринне, оставитъ свой постъ не по случаю льдовъ, а по какой нибудь другой причинѣ, то на старомъ Скагенскомъ маякѣ будетъ по прежнему подниматься красный шаръ.

Съ маяка Хансхольменъ никакихъ сигналовъ о лдѣ въ Каттегатѣ дѣлаться nebudeтъ.

Для показанія присутствія льда въ Большомъ Бельтѣ и въ заливѣ Ааргусъ (Aarhus), сигналы будутъ дѣлаемы посредствомъ флага, съ флажковъ при башняхъ маяковъ Форнесъ и Хельмъ.

Богѣ подробныя свѣдѣнн будутъ обнародованы въ то время, когда всѣ вышесказанныя правила приведутся въ исполненне.—(Сообщ. Росс. Конс. въ Копенг. № 157 и В. Н. № 14708).

**Баканъ у банки Свитрингенъ (Svitringen).**—(№ 201).—Баканъ выкрашенный шахматно черными и красными квадратами, съ желѣзною вершиною, поставленъ у юговосточнаго конца банки Свитрингенъ на восточномъ берегу Ютландн, въ 10 миляхъ отъ бара Хальсъ (Hals bar), на глубинѣ 6 сажень; пелешн отъ него: самый высокій мысъ Мульдбергъ (Muldbjerg) NW 74°, Церковь Hals NW 46° и Knarhoer NW 17° по компасу. Баканъ имѣетъ красный шестъ съ голикомъ рас-  
трубомъ внизъ.—(Деп. Внѣш. Торг. № 13792).



## Нѣмецкое море.

Данія. Затонувшее судно на Хорнсриффъ (Hornsriff).—(№ 202).  
Около днища разбившагося на Хорнсриффъ американскаго судна «Robert Sloman», надъ которымъ въ малую воду бываетъ только 4 фута глубины, положена зеленая бочка съ надписью «Vrag», на глубинѣ 17 футовъ къ NW отъ днища.

Бочка эта выходитъ въ  $2\frac{1}{2}$  миль на WtS $\frac{1}{2}$ W по компасу отъ Бланвандшуба (Blavandshuk).—(В. Н. № 14698).

Голландія. О видоизмѣненіи входной бочки Амеландскаго фарватера и о постройкѣ втораго знака на Бошплатъ (Boschplaat). (№ 203).—Объявленіемъ Голландскаго Морскаго Министерства доводится до всеобщаго свѣденія, что входная бочка Амеландскаго фарватера (Amelander Seegatts), будетъ замѣнена бочкою, имѣющею видъ якорнаго буя съ корзиною на вершинѣ, и что въ теченіи нынѣшняго или будущаго года будетъ выстроены второй знакъ на Бошплатъ къ востоку отъ Тершеллинга (Terschelling).—(В. Н. № 14698).

Англія. Рѣка Тисъ (Tees).—(№ 204).—Trinity House въ Лондонѣ объявляетъ, что вслѣдствіе измѣненія направленія фарватера при входѣ въ рѣку Тисъ, башни Бранъ-Сандскихъ маяковъ перемѣнены къ востоку на слѣдующія разстоянія, а именно: верхняя башня на 155 саж. (Fathoms), а нижняя башня на 120 саж. (Fathoms), и что теперь ливня ихъ направленія лежитъ внутрь по R StW $\frac{1}{4}$ W.

Буй на барѣ (The Bar Buoy) выкрашенный шахматно черными и бѣлыми квадратами, и черный буй № 1,—тоже перемѣнены и лежатъ теперь отъ буя на настоящемъ фарватерѣ (Fairway Buoy), по слѣдующимъ направленіямъ, именно: The Bar Buoy SW $\frac{3}{4}$ W; № 1 Черный буй SWtW.

Капитаны судовъ, входя въ рѣку Тисъ, должны править отъ буя на настоящемъ фарватерѣ (Fairway Buoy) на SW $\frac{1}{4}$ W; до тѣхъ поръ пока не придутъ на створъ Бранъ-Сандскихъ маяковъ, тогда могутъ продолжать, какъ прежде идти, вверхъ рѣки. — (Unit Serv Gazette № 1377).

## Сѣверный океанъ.

Норвегія. Маякъ Хейсварда (*Höivearde*).—(№ 205)—Маякъ этотъ, погашенный на нѣкоторое время, согласно объявленію отъ 9 прошлаго Мая (см. Лоц. Зам. 1859 г. № 151), снова будетъ освѣщенъ съ 1 Сентября сего года.—(Деп. Внутр. Снош. № 6080).

## Англійскій каналъ.

Южный берегъ Англии. Пловучій маякъ Шамблес (*Shambles*) близъ Портланда (*Bill of Portland*).—(№ 206).—Корпорация Trinity House въ Лондонѣ, въ дополненіе къ объявленію отъ 4 Января (см. Лоц. Зам. 1859 г. № 63), извѣщаетъ, что пловучій маякъ съ словомъ «Shambles», написаннымъ на его сторонахъ, поставленъ на восточномъ концѣ банки Shambles, на 15 саженахъ глубины въ малыхъ сизгійныхъ водахъ, по слѣдующимъ пеленгамъ:

Домъ Belfield House (въ деревьяхъ) къ западу отъ Weymouth'a на створѣ съ оконечностью западной пристани (West pier Head) брейкватера—NNW; башня церкви Wyke Regis на треть разстоянія отъ низменнаго NO мыса Портланда къ оконечности западной пристани (West Pier Head) брейкватера NNW<sup>1</sup>/<sub>4</sub>W; маленькій бѣлый домикъ на берегу бухточки Church Hope cove, между двумя мельницами на Портландѣ—NW; Portland Bill—WNW; и St. Alban Heads OtS<sup>5</sup>/<sub>4</sub>O.

Огонь пловучаго маяка постоянный, бѣлаго цвѣта, находится на возвышеніи 38 футъ надъ моремъ, зажигается отъ захожденія до восхожденія солнца и такимъ образомъ будетъ продолжаться до дальнѣйшаго извѣстія. Во время туманной погоды будутъ звонить въ гонгъ.

Румбы по компасу, котораго склоненіе въ 1858 году 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° W.

*Прим.* Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ Адмиралтейскимъ картамъ: General Chart of the English Channel, № 2675; English Channel, Sheet 1, № 1598; Portland to Portsmouth, Sheet 4, № 2450; Portland to St. Albans Head, № 2615; Portland Road, № 2255. Тоже, Channel Pilot, Part 1, стр. 80; и British Lights List, August 1859, № 19.—(Сообщ. Росс. Генер. Конс. въ Великобр. № 173).

## Ирландское море.

Шотландія. Буй въ рѣкѣ Ди (Dee). — (№ 207). — Trinity House въ Лондонѣ доводитъ до свѣдѣнія мореплавателей, что буй у скаль называемыхъ The Seldom Seen Rocks, въ рѣкѣ Ди, переищенъ на три-четверти миль къ востоку отъ своего прежняго положенія и лежитъ теперь на NO окраинѣ упомянутыхъ скаль, на четырехъ футахъ глубины въ малыхъ сизигійныхъ водахъ. Пеленги отъ него:

Церковь West Kirby Church на створѣ съ бабаномъ Grange Beacon. . . . . O.

Знакъ The Eye-Land-mark (немного раствореннымъ къ сѣверу отъ мели Hoylake Hotel). . . . . NO.

Буй The Lime Wharf Buoy. . . . . SSO<sup>1</sup>/<sub>2</sub>O.

Буй The Salisbury Chequered Buoy . . . . . StW<sup>1</sup>/<sub>2</sub>W

Буй The Welshman's Gut Buoy . . . . . NWtN.

(Unit. Serv. Gazette № 1380).

## Атлантический Океанъ.

СѢВЕРНЫЙ ВЕРЕГЪ ИСПАНІИ. Маякъ на островѣ *Orrio de Tapia* (*Orrio-de-Tapia Isle*). — (№ 208). — Морской Министръ въ Мадридѣ извѣщаетъ, что съ 1 Сентября 1859 года начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на островѣ *Orrio-de-Tapia*, въ провинціи Овiedo, въ Бискайской бухтѣ.

Огонь маяка будетъ постоянный, съ блистаніемъ каждыя 2 минуты. Онъ будетъ находится на возвышеніи 93 англ. футъ надъ уровнемъ моря и долженъ открываться въ обыкновенную погоду на разстояніи 15 миль. Освѣтительный аппаратъ маяка диоптрической, третьяго разряда.

Башня маяка осмиугольная, гранитная, пепельнаго цвѣта, 27 футъ высотой и возвышается надъ сѣвернымъ фасомъ смотрительскаго зданія, выкрашеннаго бѣлою краскою. Она находится въ широтѣ 43° 35' 36" N, долготѣ 6° 58' 26" W отъ Гринича, по послѣднимъ испанскимъ опредѣленіямъ.

*Прим.* Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ адмиралтейскимъ картамъ: Bay of Biscay, № 64; River Thames to the Mediterra-

near, № 1. Тоже, Lights List for North and West Coats of Spain, July 1859 г. № 192.—(Сообщ. Росс. Ген. Конс. въ Великобрит. № 159).

СЪВЕРНЫЙ БЕРЕГЪ БРАЗИЛИИ. Маякъ на островѣ Сентъ Анна Маранхао (*St. Anna Maranhao*).—(№ 209).—Капитанъ надъ портомъ въ Маранхао извѣщаетъ, что маякъ на островѣ *St. Anna*, въ провинціи *Maranhao*, на северномъ берегу Бразиліи, находится въ разрушенномъ состояніи, вслѣдствіе поврежденія въ фундаментѣ, отчего можетъ случится, что огонь на время не будетъ горѣть. Поэтому объявляется въ предупрежденіе судамъ подходящимъ къ этой части берега, чтобы они не рассчитывали видѣть этотъ маякъ освѣщеннымъ.—(Сообщ. Росс. Ген. Конс. въ Великобрит. № 159.)

### Средиземное море.

БЕРЕГЪ ИСПАНИИ. Маякъ на мысъ Тиносо (*Cape Tinoso*).—(№ 210).—Морской Министръ въ Мадридѣ извѣстилъ, что съ 10 Октября 1859 года начнется освѣщеніе маяка недавно построеннаго на мысъ Тиносо.

Огонь новаго маяка будетъ постоянный, бѣлаго цвѣта, на возвышеніи 479 англійскихъ футъ надъ поверхностью моря и, въ обыкновенную погоду, долженъ открываться на разстояніи 20 миль. Освѣтительный аппаратъ катадиоптрическій 1 разряда.

Маячная башня цилиндрическая, стоитъ надъ скалистою пропастью на прямоугольномъ зданіи выкрашенномъ красною краскою съ желтыми окнами. Географическое положеніе ея въ широтѣ  $37^{\circ} 31' 17''$ , N долготѣ  $1^{\circ} 9' 8''$  W отъ Гринича.

*Прим.* Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ адмиралтейскимъ картамъ: *Mediterranean, General, № 2158; Spain, South Coast, Sheet 1, № 1186.*—Тоже *Mediterranean Lights List* за Май 1859 г. № 13.—(Сообщ. Росс. Генер. Конс. въ Великобрит. № 173).

СИЦИЛІЯ Маякъ на мысъ Скарамія (*Cape Scaramia*).—(№ 211). Сицилійское правительство извѣщаетъ, что съ 1 Октября 1859 г. начнется освѣщеніе маяка на мысъ Скарамія или какъ его иногда называютъ Пунта Секка (*Punta Secca*).

Огонь маяка будетъ постоянный бѣлаго цвѣта, на возвышеніи 123 футъ надъ полною водою и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 18 миль. Освѣтительный аппаратъ діоптрической, третьяго разраза, находится въ широтѣ  $36^{\circ} 46' 15''$  N, долготѣ  $14^{\circ} 30' 16''$  O отъ Гринича.

*Прим.* Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ адмиралтейскимъ картамъ: Mediterranean, General, № 2158; Sicily, General, № 165; South Coast of Sicily (Avola to Cape Granitola), № 184; Mediterranean Lights List 1859, № 157.—(Сообщ. Росс. Генер. Конс. въ Великобр. № 173).

### Индійскій океанъ.

Южная оконечность Африки. *Мель Атласъ (Atlas-Untiefe)*.—(№ 212).—Отъ управленія Капской земли сообщаются слѣдующія свѣдѣнія объ извѣстной мели, на которую 18 Февраля сего года попало голландское судно «Atlas».

«Мель Атласъ лежитъ въ широтѣ  $34^{\circ} 37' 30''$  S, долготѣ  $20^{\circ} 22' 50''$  O отъ Гринича, и занимаетъ пространство около половины акра или 20 квадр. сажень; глубина на банкѣ около 3 сажень, а кругомъ ея  $6\frac{1}{2}$  и 7 сажень; грунтъ отмели каменистый. Банка лежитъ въ разстояніи 2 англ. миль отъ морскаго берега, и опредѣляется слѣдующими пеленгами: маячная башня на мысѣ Агуласъ (Agulhas)—SW  $86^{\circ}$ , въ разстояніи 22 англ. миль; Струйсъ Пойнтъ (Struys Point)—SW  $82^{\circ}$  въ разстояніи 7 миль; конусообразная горная возвышенность (Peak), лежащая внутри материка—NW  $48^{\circ}$ .

Когда судно находится близъ отмели, то мысъ Agulhas закрывается мысомъ Struys Point. Масса воды разбивается объ эту каменистую банку исключая самой тихой погоды и буруны начинаются въ  $1\frac{1}{2}$  милихъ отъ морскаго берега. Суда должны проходить эту низменную часть берега не далѣе какъ въ разстояніи 7 миль, гдѣ глубина по лоту 20 сажень. Въ особенности должно остерегаться мыса Struys Point, ибо отъ него въ морѣ въ разстояніи 3 миль есть подводная скала, на которой бывають большіе буруны. Struys Point хорошо обозначенъ на адмиралтейской картѣ (Admiralty Skeleton-Chart), но берегъ къ востоку отъ этого мыса лежитъ на  $3\frac{1}{2}$  мили западнѣе чѣмъ показано на картѣ,

по этому лежащее на отмели днще *Атласа* приходится по картѣ на сунѣ въ  $3\frac{1}{2}$  миляхъ отъ берега.—(В. Н. № 14698).

**Норвегія. Вновь учреждаемые маяки.**—(№ 213).—Отъ Норвежскаго Морскаго Министра объявляется, что если не встрѣтятся непрелидимыхъ препятствій, то осенью нынѣшняго года на берегахъ Норвегіи имѣютъ быть зажигаемы нижеслѣдующіе маяки, о коихъ въ послѣдствіи будетъ объявлено подробно:

- Маякъ 6 разряда на Торгаутенъ (Torgauten), близъ Фридрихстада.
- 4 — на Лиль Фейстеенъ (Lille Feisteen) у Иедерна (Ieddern).
- 2 — на Слоттеръ (Slotterö), при входѣ въ Сельбофюрдъ (Soelbofjord).
- 5 — на Вагъ (Vaagö) у Нордре-Хеллигвоера (Nordre Helligvoer) находящемся въ 3 миляхъ отъ Бодё (Bodö).
- 2 — на Анденесъ (Andenoes), составляющемъ сѣверный мысъ Вестероленъ (Vesteraalen).
- 4 — на Хеккингенъ (Hekkingen), при входѣ въ Малангерфюрдъ (Malangerfiord).
- 6 — на Фугленесъ (Fuglenoes) у Гаммерфеста (Hammerfest).

Сверхъ того старый маякъ Вилла (Villa) будетъ преобразованъ въ маякъ съ Линзовымъ аппаратомъ 2 разряда и вѣроятно будетъ зажженъ осенью настоящаго года.—(Депар. Внутрен. Снош. № 6555).

**Огни и туманные сигналы употребляемые на всѣхъ паровыхъ и парусныхъ судахъ флота Соединенныхъ Штатовъ.**—(№ 214).  
Посланикъ нашъ при Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ доставилъ въ Гидрографическій департаментъ изъ тамошняго Морскаго Министерства циркуляръ касательно новаго порядка сигналовъ принятыхъ Соединенными Штатами для избѣжанія столкновенія судовъ на морѣ. Сигналы эти совершенно схожи съ нашими (Морск. Сбор. 1858 г. № 8), за исключеніемъ туманныхъ сигналовъ употребляемыхъ на якорѣ и сигналовъ для лодманскихъ ботовъ, о которыхъ въ Американскихъ не упоминается.